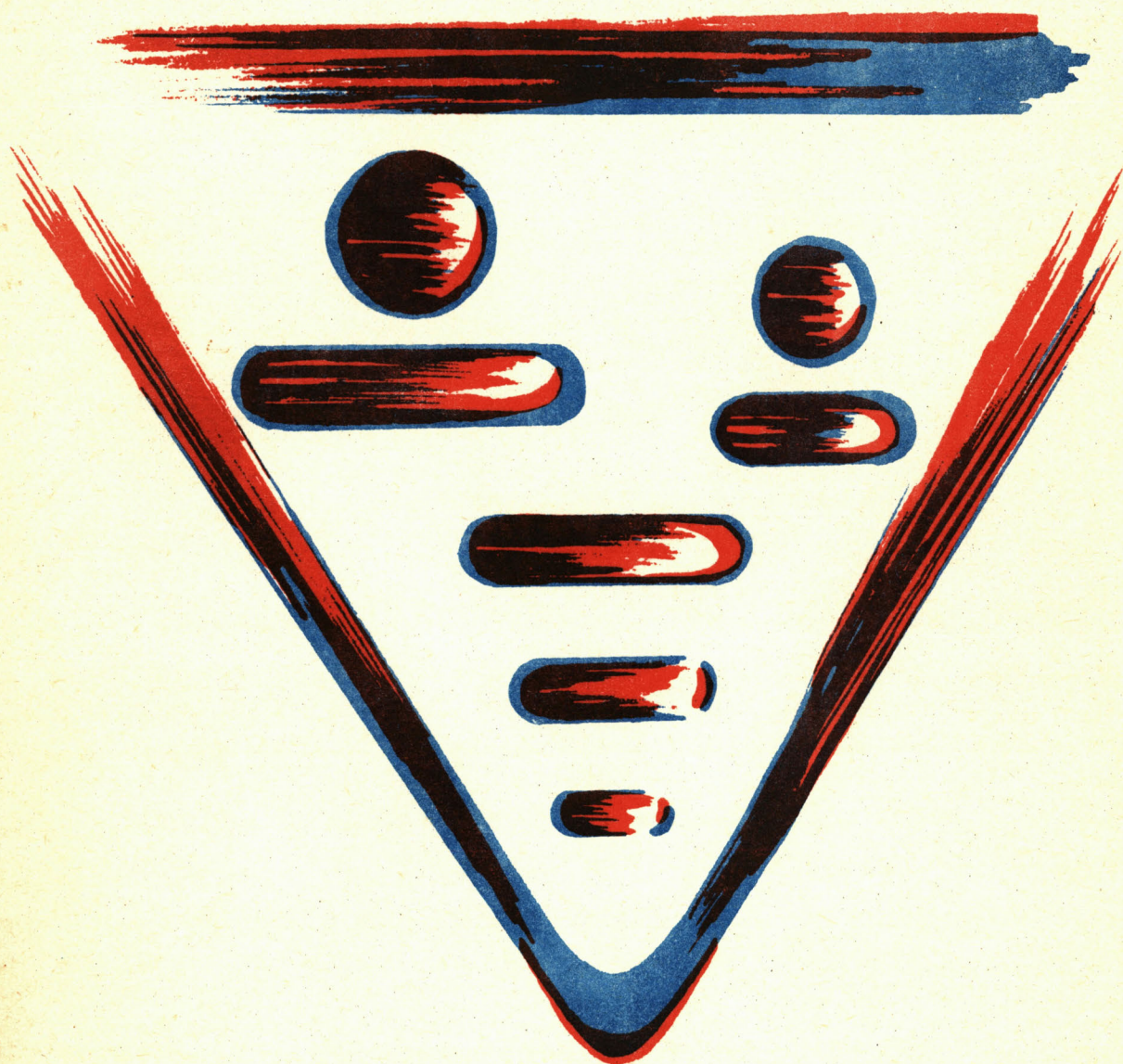


N°10

Ponderation



bulletin de liaison de la

Ligue Contre La Violence Routière

Tel. 43-48-96-09

BULLETIN TRIMESTRIEL : Avril-Mai-Juin 1988 - Abonnement annuel à la revue : 25 F.

Note de la rédaction

La sécurité routière n'est pas seulement une affaire de spécialistes, chacun est concerné et un large débat doit s'instaurer.

PONDERATION est un bulletin de liaison entre les adhérents de la Ligue Contre la Violence Routière. Il est donc ouvert à tous, et chacun peut s'y exprimer, y apporter son opinion, son témoignage, son action, etc ... Cette circulation de l'information enrichira notre réflexion et permettra de mieux sensibiliser l'opinion publique et les pouvoirs publics à la nécessité d'agir pour supprimer les dangers sur la route.

Nous vous demandons de ne pas hésiter à nous faire parvenir vos écrits :

à : Ligue Contre la Violence Routière ou Ligue Contre la Violence Routière
 5, impasse Bon Secours Jean-Marie LEVERRIER
 75011 - PARIS Creuley - Viessoix
 14410 - VASSY

Sommaire

Editorial

Geneviève JURGENSEN - Présidente

P. 3

Justice

Amnistie ou Amnésie - J. L. MAZZONETTO

P. 4-5

Témoignage

T. SATSU - Myriam GERAUD

P. 6

Dossier

Les Maires ont des pouvoirs.

P. 7 à 9

Hommauto

Le bon conducteur

P. 10

Enquête

Pour ou contre un volant à 16 ans

P. 10-11

Fête des Mères

Des ballons pour la vie

P. 12-13

Humeur

Réflexions d'enfants

P. 14

La rue... on partage

La sécurité dans la ville - M. REDOR

P. 15

Vitesse et Vie en Ville

Table ronde à Batz sur Mer

P. 16-17

Rue de l'avenir

P. 18-23

Vie des Sections

P. 24-25

Voitures Géantes

P. 26

Brèves - Choix de la rédaction

P. 27

Insécurité routière et justice

Journée de formation le 24 septembre 1988

P. 28

Délégations régionales

P. 29

Bulletin d'adhésion

P. 30

EDITORIAL

Les lois d'amnistie se suivent sans se ressembler tout à fait.

Celle qui vient d'être votée exclut totalement les conducteurs ayant été surpris au volant avec une alcoolémie positive, ainsi que ceux qui ont pris la fuite, ce qui n'était pas le cas il y a sept ans.

Par contre, et c'est là notre déception, elle passe l'éponge sur la quasi-totalité des autres délits, y compris le plus meurtrier d'entre eux, la vitesse.

Nous luttons de toutes nos forces pour que l'excès de vitesse soit mis à l'index comme l'excès d'alcool. Et nous luttons quasiment seuls. Nous avons contre nous de puissants intérêts économiques et électoraux.

Comment luttons-nous ?

Quelles sont nos chances de réussite ?

Nous avons, par exemple, engagé un procès contre Peugeot.

Il viendra au Tribunal de Grande Instance de Paris.

cet automne sans doute.

Il est, pour notre combat, de première importance et je vous demande d'en suivre le déroulement avec la plus grande attention.

En effet, nous essayerons de montrer à travers ce procès que les acheteurs de Peugeot 205 GTI ont été incités par les publications du constructeur à conduire à une vitesse dangereuse.

De même qu'on ne peut plus en France, vendre de cigarettes ou d'alcool sans mentionner que les abus sont dangereux, nous souhaitons qu'aucune incitation à la vitesse ne puisse être faite sans réserve.

Nous espérons que les juges et l'opinion publique nous encourageront dans cette démarche. Rappelez-vous : il y a quatre ans, un procès de même nature avait été engagé contre Citroën, et nous avions grâce à cela déclenché un immense débat sur le scandale de la vitesse.

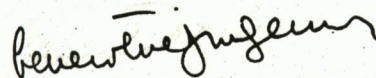
La perspective de la loi d'amnistie a provoqué une telle euphorie chez les chauffards qu'ils ont tué dans la première moitié de l'année près de 20 pour cent de personnes en plus. Tel est le prix d'une élection présidentielle.

Lequel des candidats souhaitait vraiment cela ?

Aucun bien sûr. Mais aucun non plus n'a eu le courage de dire avant son élection qu'il n'amnistierait pas les infractions au code de la route.

Cette année sur la plage, une petite fille parmi d'autres ne viendra pas. C'était la benjamine de sa famille, elle n'avait que deux ans. Elle morte avec son papa, le docteur Bénichou, tuée par un jeune homme qui, à ses dires, avait bu pour se remettre d'une déception sentimentale. Je lui dédie ce numéro de Pondération, et j'espère qu'un jour les enfants de ce pays auront quelques chances de grandir que cette toute petite fille n'a pas eues.

Geneviève JURGENSEN



Présidente

AMNISTIE ou AMNESIE

Notre pays, depuis longtemps très malade de son insécurité routière, semblait vouloir commencer à se soigner et en 1987 le nombre de morts sur les routes avait même sensiblement diminué. Pour cette première moitié de 1988 force est de constater une recrudescence de la maladie. Les causes sont nombreuses : hiver sans trop de neige ni de verglas, prix des carburants stables ou en baisse, éléments qui ont contribué à une augmentation du trafic. Mais il est une explication détestable et pourtant bien réelle : l'annonce du retour d'un vaccin miracle qui a modifié le comportement de certains conducteurs. Ils ont retrouvé avec les différentes élections nationales cette médication à renouveler en général tous les 7 ans : l'amnistie présidentielle.

Et dès février 1988 l'incivisme, endémie très spécifique, qui avait commencé d'être jugulée par les campagnes médiatiques et les actions de répression, reprenait le dessus. Pourquoi

se priver de griller un feu rouge, qu'importe un contrôle radar, puisque l'hypothétique condamnation ou l'incertaine amende seraient soignées par cette potion magique : l'amnistie ? Et les médecins-agents de la force publique, découragés par l'ampleur du fléau, se sont empressés de modérer leur ardeur. Inutile de chercher à guérir les contrevenants en prescrivant des ordonnances puisque de toute façon ils refuseront de prendre les médicaments en toute impunité.

En fait ne seront sans doute pas amnistiés les délits routiers commis en été d'ivresse et (ou ?) ayant entraîné pour les victimes une incapacité de travail supérieure à trente jours.

Nous, sensibles au problème de l'insécurité sur les routes, ne pouvons tolérer qu'un tel médicament destiné uniquement à soigner les prisons françaises malades de surpopulation pousse finalement au "crime routier".

COMMUNIQUE de PRESSE A.F.P 27 mai 1988

A la veille du vote de la loi d'amnistie présidentielle à l'Assemblée nationale, la Ligue Contre la Violence Routière demande que les députés excluent de cette loi non seulement les contraventions pour alcoolémie positive mais les contraventions pour excès de vitesse et non respect des signaux tricolores.

La Ligue Contre la Violence Routière rappelle que la perspective de l'amnistie a déjà coûté la vie et la santé physique à des milliers d'entre nous comme en témoigne le nombre des victimes annoncé par la Sécurité Routière pour le 1er trimestre 1988.

Tel est le prix d'une élection présidentielle dans un pays qui ne lutte contre la vitesse que faiblement et en dehors des périodes électorales.

Nous ne résoudrons jamais en France l'insécurité routière si ceux qui ont mis en danger de manière délibérée la vie des autres par excès de vitesse, franchissement d'une ligne continue, non respect des feux tricolores, et bien sûr, conduite en état d'alcoolémie et qui ont été condamnés à la prison, sont relâchés sous prétexte qu'ils purgent des peines inférieures à quatre mois d'emprisonnement.

Car ce pardon généreux ne doit pas rendre les chauffards amnésiques -les familles des victimes ne le seront jamais-, il faut qu'ils prennent conscience de leur dette, même "rééchelonnée" envers la société.

Mais alors comment soigner ces récidivistes en puissance remis dans la jungle routière ?

Développons les formules du type TIG

Les travaux d'intérêt général, exécutés par des détenus volontaires condamnés à de courtes peines peuvent être un moyen d'éviter cette amnésie, de faire réfléchir les condamnés et de faciliter la réinsertion plus facilement qu'un séjour en prison.

Le ministère de la justice expérimente actuellement cette formule dans quatre départements.

La Ligue Contre la Violence Routière ne peut qu'être favorable à cette initiative. Simplement à la lecture de la brochure "Justice de sécurité routière" qui relate cette expérimentation, plusieurs lacunes apparaissent. La plus importante vient de la difficulté à trouver des collectivités qui acceptent les détenus en TIG.

Ne pourrait-on pas rêver (tout en gardant le sens des réalités !) de créer un organisme

dont la tâche consisterait à s'occuper de condamnés devant purger leur peine sous forme de TIG ? Il agirait en liaison avec le juge d'application des peines au niveau régional, départemental ou d'une grande ville. Ses activités seraient orientées en premier vers la recherche de "terrains d'application" -en liaison avec les fautes commises si possible- auprès des employeurs potentiels : municipalités, administrations, hôpitaux, sapeurs pompiers, associations. Il assurerait en outre le suivi et éventuellement aiderait la réinsertion !

Ainsi le nombre de récidivistes diminuera, la JUSTICE sera rétablie et on n'aura plus besoin de cette exécration "tradition républicaine" d'amnésie pour les coupables de l'insécurité routière.

Jean-Louis MAZZONETTO

Dernière minute

Les députés ont pris en compte les observations des associations et ont imposé au Gouvernement et au Sénat que ne soient pas amnistiés les délits d'homicide et de blessures.

COMMUNIQUE DU DROIT DE ROUTE DU 10 JUILLET 1988

En ajoutant au Projet de loi d'amnistie du Gouvernement une rigueur accrue à l'encontre des délits de violence routière, l'Assemblée Nationale a manifesté sa vive conscience d'un Fléau devenu odieux. Le COMITE DU DROIT DE LA ROUTE, qui a demandé cette exclusion, félicite les députés d'avoir décidé de soustraire à l'amnistie, les délits d'homicide et de blessures (par inobservation du Règlement) des conducteurs.

Mieux informés que le Gouvernement et le Sénat, les représentants du peuple élus le mois dernier ont imposé le refus d'oublier les attentats à la vie commis sur nos routes.

A l'Assemblée Nationale, tous les partis ont voulu les condamner ; comme ils ont été unanimes à vouloir sévir davantage contre l'alcool au volant, en juin 1987.

Tous ont reconnu que les infractions de dépassement dangereux, de feux rouges et panneaux STOP grillés, qui avec les vitesses excessives causent la plupart des collisions mortelles, ne méritent pas plus d'indulgence, quand elles ont tué ou blessé, que la conduite en état alcoolique.

La volonté unanime des députés de les réprimer davantage est une victoire des défenseurs de la vie contre l'empire de la plus meurtrière des machines.

Le Comité du Droit de la Route espère que les Tribunaux la respecteront.

Connaissant désormais les récidivistes de la Violence routière, ils devraient à l'avenir leur appliquer la loi pénale avec la sévérité que réclament à bon droit, dans l'intérêt de tous finalement, les trop nombreuses familles victimes de l'incivisme au volant.

TEMOIGNAGE

Impossible de dormir cette nuit !
Une question me reste, lancinante : pourquoi est-elle morte ?
Pas de réponse bien sûr !
La probabilité de se trouver là au moment où,
le chauffard fou va passer, précisément.
Que vais-je dire à Sébastien ? "Maman est partie en voyage !"
Que de voyages ensemble, réels et imaginaires,
ont accompagné notre rencontre.
Son rire cristallin qui venait en écho de toutes ses
émotions : elle a dû rire une dernière fois en pensant
à nous, en revoyant sa vie, en la sentant partir.
Mon fils, ta mère est morte, ma femme est morte ;
Nous sommes tous les deux maintenant
avec nos souvenirs, nos images : les mêmes ?
Je voudrais aller trouver mon père, lui demander
ce qu'un père, ce que je dois te dire
pour que tu comprennes cette absence subite ;
pour que tu saches vivre sans elle,
ses caresses, ses baisers, son parfum, son odeur de mère !
Mon père est mort, il y a longtemps.
Je vais te dire la vérité, bien sûr,
comme nous avons toujours dit que nous le ferions.
Tu demanderas pourquoi ;
C'est de ton âge !
Je dirai que je ne sais pas.
Souvenir dans ma nuit blanche :
Lacan expliquant que lorsqu'on ne dort pas
c'est qu'il y a quelque chose qu'on ne comprend pas.
Je n'avais jamais pensé qu'elle mourrait.

T. SATSUS (Pau)

Libération du Jeudi 14 janvier 1988

Dans une ville des Pyrénées Atlantiques,
Nous étions une famille heureuse avec trois beaux garçons
que faisaient notre joie.
Le dimanche 3 mai 1987, jour des 12 ans de notre fils aîné,
notre vie a basculé dans la tragédie,
Notre petit Tony faisait du vélo,
un chauffard inconscient est entré dans la ville à vive
allure, et percute notre Bonhomme sur le trottoir.
La suite, le Samu, l'hélicoptère, l'hôpital ...
Triple fracture du crâne, coma profond, mort cérébrale
quelques minutes après l'accident.
Une nuit d'attente et la sentence tombe comme le couperet
d'une guillotine : lundi 4 mai "Notre Bonhomme n'est plus"
Une vie fauchée, une vie à qui l'on n'a pas laissé
le temps de faire ses preuves.
Révolte, oui,
contre le parquet qui a classé le dossier sans suite,
contre les magistrats qui ont émis la thèse du suicide :
"Notre fils s'étant jeté rageusement sous la voiture ..."
Notre petit Anthony repose aujourd'hui dans sa terre natale
le Lot et Garonne, à quelques pas de notre maison.
Voilà pourquoi, mon mari et moi, nous sommes jetés dans
la bataille et avons créé une antenne de la Ligue.
Pour Anthony, pour ses camarades, pour notre prochain enfant.

Myriam GERAUD

Les Maires ont des pouvoirs

Les gens jugent majoritairement que les actions de sécurité routière réalisées par leur municipalité sont inefficaces. C'est dans les communes rurales qu'on déclare le plus que "rien n'a été fait".

- 70% des gens estiment que le Maire a un rôle à jouer pour améliorer la sécurité routière

- 80% des gens souhaitent une association plus étroite de la population à la réflexion et aux décisions des élus en matière de sécurité routière

La législation va dans le sens demandé. A la lecture des tableaux ci-après, on constate que le Maire a beaucoup de pouvoirs en matière de police dans son agglomération, notamment en ce qui concerne les limites de vitesse. Et même dans le cas de sections urbaines de routes à grande circulation, nationales ou départementales, le Commissaire de la République doit consulter le Maire sur tout projet d'arrêt tendant à relever à 80 km/h la limite de vitesse.

Les Maires sont responsables

Le Maire dans l'exercice de ses fonctions est pénalement responsable. Le Maire peut être poursuivi pour homicide involontaire dans la mesure où est établie à son encontre, une faute personnelle. Le fait qu'elle ait été commise dans l'exercice de ses fonctions ne supprime pas le fait qu'il y ait faute. Une imprudence, une inattention, une simple négligence ou l'inobservation d'un règlement peuvent être constitutif de faute si elles ont été à l'origine directe de la mort d'autrui.

La commune est civilement responsable de son Maire dans l'exercice de ses fonctions. La responsabilité civile peut être mise en jeu sans qu'il y ait faute. Le Maire peut être inculpé d'homicide involontaire et jugé pénalement en tant que personne physique (selon l'Article 319 du Code Pénal). Les dommages et intérêts sont garantis par la commune civilement responsable.



POUVOIRS DE POLICE AUTORITES COMPETENTES

LEGENDE

C.R. = COMMISSAIRE DE LA REPUBLIQUE
C.G. = PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL
M. = MAIRE

HORS AGGLOMERATION		
	CLASSEES A GRANDE CIRCULATION	NON CLASSEES A GRANDE CIRCULATION
R.N.	Police Circulation - CR Barrières de Dégel - CR (Article R 45 - Décret 14/3/86) Passage des Ponts - CR (Article R 46 - Décret 14/3/86) (1/M - dispositions particulières en cas de péril imminent) Priorité RN / RN - } RN / CD - } CR (Articles R 26 - R 26.1 - Décret 14/3/86) si les deux voies sont à grande circulation - CR et CG, CR et M dans les autres cas. RN / VC - } Feux RN / RN - } RN / CD - } CR RN / VC - } Restriction Vitesse - CR (Article R 10.4 - Décret 30/7/85)	N'existent pas en pratique
C.D.	Police Circulation - CG (Article 25 - Loi du 2/3/82 et Article R 225) Consultation CR Barrières de Dégel - CG (Article R 45 - Décret 14/3/86) Passage des Ponts - CR (Article R 46 - Décret 14/3/86) (1/M - dispositions particulières en cas de péril imminent) Priorité CD / CD - } CD / VC - } CR (Article R 26, R 26.1, R 27 - Décret 14/3/86) si les 2 voies sont à grande circulation - CR et CG, CR et M dans les autres cas Feux CD / CD - } CD / VC - } CG et M (Article 25 - Loi du 2/3/82 - Code Communes L 131.4) Restriction Vitesse - CG (Articles 25 - Loi du 2/3/82, R 10.4 - Décret 30/7/85 et Article R 225) Consultation CR	Police Circulation - CG (Article 25 - Loi du 2/3/82) Barrières de Dégel - CG (Article R 45 - Décret 14/3/86) Passage des Ponts - CG (Article R 46 - Décret 14/3/86) (1/M - dispositions particulières en cas de péril imminent) Priorité CD / CD - CG } (Articles R 26, R 26.1, R 27 - Décret 14/3/86) CD / VC - CG et M } Feux CD / CD - CG } (Article 25 - Loi du 2/3/82 - Code Communes L 131.1) CD / VC - CG et M } Restriction Vitesse - CG (Article R 10.4 - Décret 30/7/85 et Article R 225)
V.C.	N'existent pas en pratique	Police Circulation - M (Code Communes L 131.1 à L 131.5) Barrières de Dégel - M (Article R 45 - Décret 14/3/86) Passage des Ponts - M (Article R 46 - Décret 14/3/86) Priorité VC / VC - M (Articles R 26, R 26.1, R 27 - Décret 14/3/86) Feux VC / VC - M (Code Communes L 131.1) Restriction Vitesse - M (Article R 10.4 et Article R 225 - Décret 30/7/85)

1. En cas d'urgence ou de péril imminent les Maires peuvent prendre les mesures provisoires que leur paraît commander la sécurité publique sauf à informer le Commissaire de la République et si le réseau départemental est concerné le Président du Conseil Général.

POUVOIRS DE POLICE AUTORITES COMPETENTES

LEGENDE

C.R. = COMMISSAIRE DE LA REPUBLIQUE
C.G. = PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL
M. = MAIRE

EN AGGLOMERATION		
	CLASSEES A GRANDE CIRCULATION	NON CLASSEES A GRANDE CIRCULATION
R.N.	Police Circulation - M (Code Communes 131.3 à 131.5 et Article R 225) Consultation CR Barrières de Dégel - CR (Article R 45 - Décret 14/3/86) Passage des Ponts - CR (Article R 46 - Décret 14/3/86) (1/M - dispositions particulières en cas péril imminent) Priorité RM / RM - } RM / CD - } CR (Articles R 26.1, R 27 - Décret 14/3/86) Consultation M RM / VC - } Feux RM / RM - } RM / CD - } M (Code Communes) RM / VC - } Relèvement Seuil Vitesse - CR (Article R 10 - Décret 30/7/85) Consultation M (+avis DOE-Police-Gendarmerie) Restriction Vitesse - M (Article R 10 - Décret 30/7/85) Consultation CR Limites Agglo - M (Article R 44 - Décret 14/3/86)	Il existe, sur l'ensemble de la France, environ 20 km de routes de cette catégorie. Ce qui est négligeable.
C.D.	Police Circulation - M (Code Communes 131.3 à 131.5 et Article R 225) Consultation CR Barrières de Dégel - C.G (Article R 45 - Décret 14/3/86) Passage des Ponts - CR ((Article R 46 - Décret 14/3/86) Consultation CG (1/M - dispositions particulières en cas péril imminent) Priorité CD / CD - } CD / VC - } CR (Articles R 26, R 26.1, R 27 - Décret 14/3/86) Consultation M Feux CD / CD - } CD / VC - } M (Code Communes) Relèvement Seuil Vitesse - CR (Article R 10 - Décret 30/7/85) Consultation M et CG (+ avis DOE - Police - Gendarmerie) Restriction Vitesse - M (Article R 10.4 - Décret 30/7/85) Consultation CR Limites Agglo - M (Article R 44 - Décret 14/3/86)	Police Circulation - M (Code Communes 131.3 à 131.5 et Article R 225)* Barrières de Dégel - CG (Article R 45 - Décret 14/3/86) Passage des Ponts - CG (Article R 46 - Décret 14/3/86) (1/M - dispositions particulières en cas péril imminent) Priorité CD / CD - } CD / VC - } M (Articles R 26, R 26.1, R 27 - Décret 14/3/86) Consultation CG* Feux CD / CD - } CD / VC - } M (Code Communes L 131.1) Consultation CG* Restriction Vitesse - M (Article R 10.4 - Décret 30/7/85)* Limites Agglo - M (Article R 44 - Décret 14/3/86)
V.C.	N'existent pas en pratique	Police Circulation - M (Code Communes 131.3 à 131.5 et Article R 225) Barrières de Dégel - M (Article R 45 - Décret 14/3/86) Passage des Ponts - M (Article R 46 - Décret 14/3/86) Priorité VC / VC - M (Articles R 26, R 26.1, R 27 - Décret 14/3/86)* Feux VC / VC - M (Code Communes L 131.1)* Restriction Vitesse - M (Article R 10.4 - Décret 30/7/85)* Limites Agglo - M (Article R 44 - Décret 14/3/86)

1. En cas d'urgence ou de péril imminent les Maires peuvent prendre les mesures provisoires que leur paraît commander la sécurité publique sauf à informer le Commissaire de la République et si le réseau départemental est concerné le Président du Conseil Général.

* Consultation CR si continuité Itinéraire prioritaire

LE BON CONDUCTEUR

Est-il celui qui manoeuvre habilement ?

Le conducteur habile peut être considéré comme un bon technicien à défaut d'un bon automobiliste. L'habileté du geste permet aussi quelques fois d'éviter un accident. Mais il peut arriver aussi que le conducteur trop confiant dans ses capacités prenne des risques inconsidérés. L'habileté gestuelle n'aide en rien dans l'analyse des situations et dans l'anticipation.

Est-il celui qui respecte la réglementation ?

Le conducteur doit se comporter socialement comme une être responsable, il doit se soucier de la réglementation établie en particulier pour la sécurité de tous. La conduite n'est pas un jeu ; s'il triche avec le règlement, il perd assurément, et entraîne les autres avec lui dans sa perte.

La réglementation n'est pas exhaustive, on ne peut réglementer toutes les situations, et c'est pourquoi le conducteur devra faire preuve de bon sens, d'intelligence et de respect pour les autres.

Est-il celui qui a les yeux partout ?

Les habitudes visuelles ne s'acquièrent qu'après une longue et spécifique éducation et une expérience réfléchie. Le conducteur doit avoir la volonté de percevoir tous les indices ; son attention doit toujours être en éveil, son regard toujours mobile. Malgré cela aucun conducteur n'est à l'abri d'une erreur, d'un manque de vigilance.

Ne doit-il pas avoir d'autres qualités ?

Le conducteur doit se montrer courtois, sociable faire preuve de tolérance. Il doit tenir compte de son état physique et psychologique. Il doit surveiller, ou faire surveiller l'état de son véhicule (freinage, éclairage, pneumatiques, suspension, etc ...) Il doit préparer avec soin ses voyages (itinéraires, repos....)

En conclusion ...

un conducteur doit posséder un profond sens civique et essayer chaque jour d'être meilleur que la veille.

D'après une réflexion de Geneviève Vidal-Tauzias (Pantin)

ENQUETE

POUR OU CONTRE UN VOLANT A 16 ANS

Améliorer la sécurité routière en France est incontestablement un souci des Pouvoirs Publics de notre pays. Pour cela, il est nécessaire de voir les conducteurs modifier profondément leur manière de se conduire au volant. Mais c'est surtout en direction des jeunes que se porte l'effort de l'Etat : d'une part ils sont les premières victimes des accidents de la route. On sait par exemple que, dans les deux premières années qui suivent l'obtention du permis

de conduire, ils sont entre deux et quatre fois plus menacés que les autres conducteurs. D'autre part, les jeunes conducteurs sont l'avenir de notre nouvelle manière de conduire. Voilà pourquoi les Pouvoirs Publics sont bien décidés à mettre le paquet sur la formation des grands adolescents.

C'est dans cet esprit qu'a été voulu l'apprentissage anticipé de la conduite automobile mis en place dans deux départements en juin 1984 : les Yve-

lines et l'Essonne. On sait maintenant que près de 900 jeunes ont été concernés par cette campagne depuis deux ans. Les résultats ? Plutôt satisfaisants : sur 35 candidats présentés en novembre dernier, 92% de réussite. A la seconde présentation, le taux atteignait le maximum des 100%. Devant un tel palmarès, le comité interministériel de sécurité routière a décidé d'étendre ce nouveau système de formation à vingt autres départements dont la Loire.

ACCEPTER DE SE FORMER

L'apprentissage anticipé de la conduite comporte une phase obligatoire de formation initiale en auto-école : au minimum 20 heures de cours, 5 heures de théoriques et 15 h de pratiques, à un tarif spécifique majoré pour prestation nouvelle. Cette formation est ouverte à tous les jeunes de 16 ans au moins.

Après cette période d'initiation, le candidat reçoit une attestation et commence sa période de conduite accompagnée en milieu familial, ponctuée par deux rendez-vous pédagogiques avec son formateur. Enfin,

l'âge de 18 ans ayant été atteint, le jeune passe son permis de conduire normalement : ayant reçu une formation permanente depuis deux ans, il a plus de chance d'arriver à cette épreuve avec une plus grande maturité.

Pendant toute la période de conduite accompagnée (entre 16 et 18 ans) les élèves peuvent conduire sur l'ensemble du réseau routier français exclusivement et à l'exception des autoroutes. Ils doivent avoir à leur côté un adulte âgé d'au moins 28 ans, titulaire du permis B depuis trois ans minimum et n'ayant jamais été condamné pour infraction grave au code de la route.

Cette fonction d'accompagnateur ne peut être exercée qu'avec l'accord de l'assureur du véhicule utilisé. L'apprenti-conducteur est tenu de respecter la vitesse maximale de 90 km/h que l'on impose normalement aux conducteurs de moins d'un an de permis. Il ne peut pas tenir le volant les trois nuits du week-end (entre 18 h et 8 h du matin) : le vendredi, le samedi et le dimanche.

Les personnes intéressées par cette formation peuvent s'adresser à une auto-école habilitée (signalée par l'affiche reproduite avec cet article) ou à la préfecture (bureau de la circulation, porte 26).

L'ADECA : POURQUOI UN TEL ENTETEMENT ?

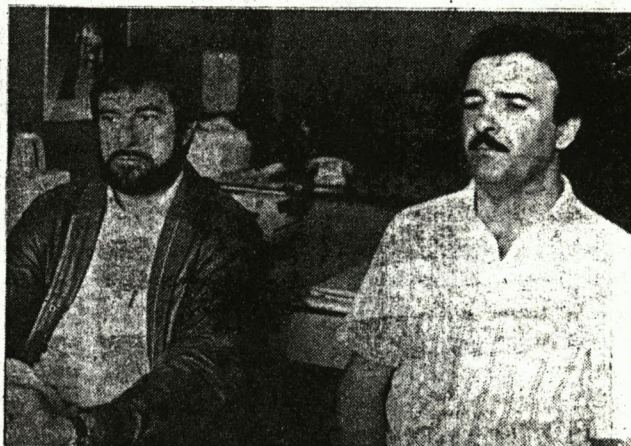
Pour le Syndicat ADECA (Association de Défense des Enseignants en Conduite Automobile), l'extension de l'opération d'apprentissage anticipé de la conduite marque « un entêtement des pouvoirs publics alors que la méthode est visiblement mauvaise ». En effet, qui dit extension d'une expérience dit confirmation pour cause de bons résultats obtenus. En fait, disent MM. Thiolier et Usson de l'ADECA de la Loire, l'expérience de l'Essonne et des Yvelines « était un véritable échec ». La preuve ? On espérait 2 000 inscriptions en un mois et il y en a eu à peine 1 000 en deux ans ! C'est la raison pour laquelle ce Syndicat a déposé un recours au niveau national contre cette réglementation.

Pour M. Thiolier, qui s'appuie également sur le refus du Syndicat des inspecteurs du permis de conduire, « il n'y a que ceux qui sont pour le tiroir-casse qui peuvent l'approuver ». Son argumentation souligne les multiples dangers que son syndicat redoute :

- une discrimination par l'argent puisque l'opération coûtera entre 3 500 et 5 000 F aux parents des candidats,

- l'ambiguïté des responsabilités confiées aux entreprises d'auto-école : le moniteur, juge et partie, n'aura-t-il pas la tentation de céder aux pressions, voire aux combines ?

- une philosophie générale



néfaste : laisser croire que le permis de conduire est accessible à tous, c'est faire passer le commerce avant la sécurité. On veut vendre des voitures à tout prix, donc il faut toujours plus de conducteurs,

- les parents sont-ils vraiment capables d'apprendre à conduire à leurs enfants ?

Pour l'ADECA, le système engendrera aussi une forte pression morale sur les inspecteurs du permis de conduire : « Quel inspecteur, dit M. Thiolier, aura le courage de refuser le permis à un jeune qui se présentera après ces deux années d'apprentissage, même si sa préparation est médiocre ? » Et puis, le candidat ne sera-t-il pas tenté de conduire seul en cachette si ses parents ne sont pas libres pour l'accompagner ? Pour l'ADECA, le système est une porte largement ouverte à la conduite sans permis : « La mesure parle des 16/18 ans mais elle concerne

aussi les autres. Il n'y a pas de limite d'âge. Ne peut-on pas voir des gens qui n'ont jamais réussi leur permis, tentés de conduire de cette façon, accompagnés par un conducteur ? »

C'est la raison pour laquelle le Syndicat proposait une méthode complètement différente pour arriver au même but : intégrer l'enseignement de la sécurité routière dans les études de l'Education Nationale. Trois cycles d'études permettraient de former progressivement les enfant et les adolescents (9/11 ans, 11/14 ans et 14/17 ans). Puis, après cette longue formation continue, créer un permis de conduire probatoire à 17 ans : si, au bout de deux ans, le jeune conducteur s'avère compétent, son permis devient définitif. Cette méthode n'a pas été retenue par les pouvoirs publics...

FETE DES MERES

Dimanche 29 mai, c'est la Fête des Mères !

Et pourtant depuis la dernière fête des mères, 600 enfants de moins de 14ans ont été tués, 24.000 autres blessés sur nos routes.

Cette année encore, cette fête a été un cauchemar pour ces parents en deuil, les autres ... et combien d'orphelins !

Pour que nos routes et nos rues ne soient plus le lieu d'une telle hécatombe, mais qu'elles deviennent un véritable espace de vie, différentes manifestations furent organisées et en particulier des lâchers de ballons-souvenir.

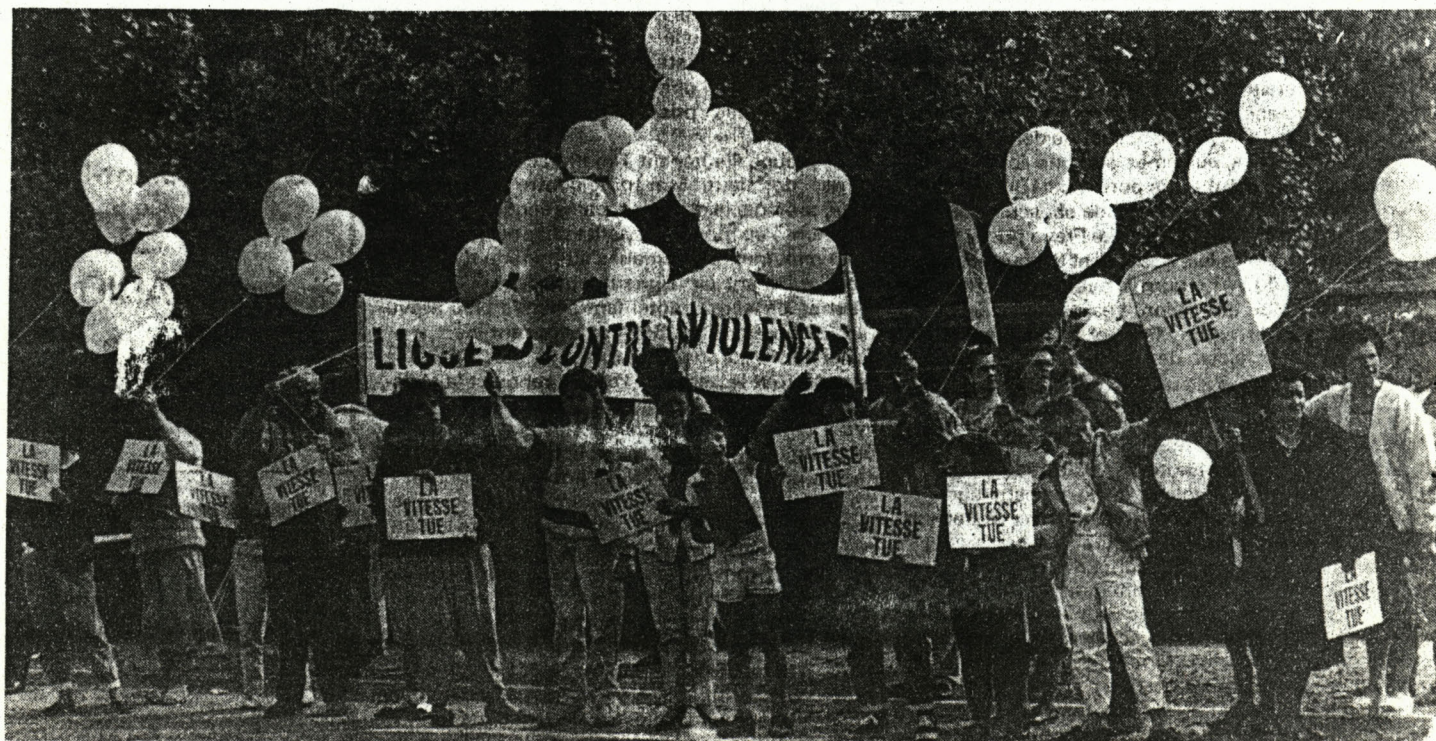
A Paris, c'est L'AFVAC (Association des Familles des Victimes des Accidents de la Circulation) qui à partir de la place du Trocadéro, lâcha des ballons. La police parisienne est intervenue pour faire cesser cette manifestation (voir article de Claude Sarraute du Monde du 3 juin 1988)



des ballons pour la vie.

Dans le Calvados, c'est l'un des principaux points noirs -un petit village de 120 habitants coupé en deux par une 4 voies ayant subi 43 accidents dont 10 mortels depuis la mise en place de ce vitessodrome- qui a servi de cadre au lâcher de ballons contre la violence routière. Cette manifestation a été relatée par FR3 national.

A Orléans, sur la Place d'Arc, en présence de Monsieur Jacques DOUFFIAGUES, Maire et Ministre des Transports, la Ligue Contre la Violence Routière lâcha des ballons en signe de solidarité à l'égard des parents en deuil.



Victimes



Ce matin comme tous les matins, quelle vie ! C'est le réveil qui me couine aux oreilles, c'est mes yeux bouffis dans la glace du lavabo, c'est le cocktail de vitamines destiné à secouer la gélatine qui me sert de cervelle, c'est le métro crado, c'est Maurice-alors-il-vient-ce-café, c'est cette saloperie d'ascenseur bloqué au sixième, il y a des jours, je vous jure, c'est le bordel de mon placard à balai, c'est une pile de papiers qui s'écroule, c'est une lettre rattrapée au vol. Et c'est le ciel qui me dégringole sur la tête.

Ils s'appellent Claire et Nicolas, ils ont cinq et quatre ans. Dimanche dernier, ils savaient pas trop quoi faire pour la fête des mères, vu qu'ils n'ont plus de maman. Elle a été fauchée par un chauffard il y a à peine six mois en allant les chercher à l'école. Alors, leur papa s'est dit : Tiens, ce serait peut-être une bonne idée d'aller rejoindre d'autres familles de victimes de la circulation, place du Trocadéro, histoire de lâcher quelques ballons à la mémoire de Cécile, Pierre, Paul et les autres... Interdit ! Verboten ! Les flics les leur

ont crevés, leurs ballons. Allez, du balai, circulez !

C'est même pas lui qui m'a écrit, c'est un copain. Il voudrait qu'on proteste, qu'on crie : Non à l'amnistie de certaines infractions, celles qui peuvent tuer, assassiner, envoyer au trou n'importe lequel d'entre nous, celles qui risquent de foutre en l'air, joli carambolage, des existences entières ! Excès de vitesse, conduite en état d'ivresse, ligne jaune dépassée — pousse-toi de là, hé connard ! — feux rouges brûlés... Inutile de continuer, vous savez de quoi je veux parler.

Il y avait un post-scriptum à la lettre. Le numéro de téléphone du père des gamins. J'attends 8 heures, pour pas déranger. Il décroche. Il était sur le point de partir. Il est un peu pressé, là, forcément, il va conduire les enfants à l'école avant d'aller bosser. Faut l'excuser !

Ce matin comme tous les matins, Jacques était seul à entendre le réveil, seul devant son lavabo, seul à s'occuper des petits, seul... C'est pas une vie.

CLAUDE SARRAUTE.



des ballons pour la sécurité.

Réflexions d'enfants

Propos recueillis dans des rédactions d'enfants de classe de 5ème au Collège de l'Arche Guédon à Torcy (77)

Les enfants devaient imaginer un dialogue entre un piéton "pur et dur" et un automobiliste avide de sensations fortes.

- Pourquoi ne marchez-vous pas ? Ces machines vous perdront.
- Vous les piétons, vous ne comprenez pas la joie qu'il y a à être au volant d'une voiture.
- Moi je crois qu'au volant de votre voiture, vous êtes un robot sans coeur, sans responsabilité, complètement inconscient du danger que représente la route. Vous les automobilistes, une fois que vous êtes dans votre voiture, vous croyez que la route est toute à vous.
- Avec ma voiture, je ne crains rien, elle et moi, on est complices.
- C'est pas aux enfants de faire attention, c'est à vous ! Rouler à une allure telle, dans une agglomération où il y a 70% d'enfants, c'est de la folie.
- Alors, à quoi ça sert de s'acheter une grosse voiture si on doit rouler tout doucement, moi si je m'achète une grosse voiture, c'est pour pouvoir rouler vite.
- Vous ne voulez pas comprendre qu'il y a des circuits pour les fous de la vitesse comme vous.
- Ma voiture est très puissante, vous donne du succès auprès des filles, pour les étonner on peut accélérer, freiner d'un coup sec, prendre un virage à grande vitesse.
- Il y a assez de matchos sur les routes, genre crâneur, c'est moi le plus beau, c'est moi le plus fort, regardez ma décapotable !
- La joie de polluer le monde et de faire des accidents, de renverser petits et grands.
- La voiture vous a rendu fou, vous êtes devenu son esclave. Dites donc Monsieur, votre place n'est pas ici mais dans un hôpital psychiatrique.
- Vous avez peut-être raison, je vais vendre ma voiture, car dès que je la vois, que je la sens, je deviens fou.

Elèves de 5ème du Collège
de l'Arche-Guédon (Torcy)

LA RUEON PARTAGE !

La sécurité des déplacements DANS LA VILLE

Le trafic automobile trop intense ou trop rapide entrave le développement harmonieux de la vie locale. C'est le tribut à payer à la liberté procurée par l'automobile, dit-on !

Rues piétonnes et cours urbaines ont été les premières réponses apportées à cet envahissement de nos villes par la voiture. Elles ont permis de se réapproprier l'espace public, mais se sont limitées aux centres villes ou aux quartiers nouveaux. Pour beaucoup de grandes voiries qui traversent quartiers, banlieues ou agglomérations, insécurité et nuisance restent le lot.

Devant ce fléau, des villes ont décidé de réagir. La sécurité des déplacements est devenue chez elles une réalité.

Aux journées régionales des 28 et 29 avril 1988, élus, techniciens et associations ont échangé leur expérience et leur savoir-faire. Ils répondaient à l'invitation de la ville de Chambéry, de la nouvelle Association pour la diffusion des techniques de sécurité routière (A.D.T.S.), du C.E.T.U.R. et du C.E.T.E de Lyon sur le thème "Sécurité routière et aménagement urbain". A travers les réalisations de Chambéry, Doyet (Allier) Rennes ... mais aussi Genève, Zurich ou les projets de Turin présentés au cours de ces journées, quels bilans peut-on faire des expériences engagées et quelles conclusions tirer ?

Tout d'abord on constate une diminution des accidents et du nombre de victimes. Ainsi à Chambéry entre 1982 et 1986 le nombre des accidents est passé de 382 à 286, entraînant une baisse de 30% du nombre des victimes. Diminution également de la vitesse des véhicules en maintenant une égale fluidité du trafic : l'énervement du conducteur lié à l'arrêt au feu rouge fait place à une conduite plus régulière qui permet aux piétons de traverser confortablement, sans angoisse et de se réapproprier l'espace public. Mais surtout changement d'état d'esprit, l'automobiliste perçoit par un traitement spécifique de l'espace qu'il entre dans un espace qui ne lui est plus réservé et l'incite à une plus grande vigilance.

Diversité et qualité des aménagements proposés : qu'il s'agisse de Saint-André (Pyrénées Orientales), Saint-Herblin, Noisy le Roi ou Rennes, ce sont des giratoires qui ont été retenus pour réduire la vitesse des véhicules mais aucun n'est semblable. "On a cherché chaque fois à ne pas semer sur la voirie des tas de petits aménagements encombrants et inutiles et à intégrer autant que possible la spécificité du bâti environnant" (Marie Prémartin du CETUR).

Pour Monsieur Chaboud, Adjoint à la circulation de la ville de Chambéry, il n'y a pas de recette mais une foultitude de couleurs pour réussir une harmonie. Cela suppose une politique volontariste forte de la municipalité, des services techniques motivés, un dialogue avec les associations. En bref, une démarche collective et un travail permanent.

"On n'a pas fait de grandes choses, mais une multitude de petits détails concernant les piétons, les handicapés, des places, des chicanes, des suppressions de feux ... et surtout on a assuré un suivi dans la continuité des réalisations".

Au moment de l'arrêt des subventions d'Etat dans les opérations "Ville plus sûre, quartiers sans accidents", comment cet état d'esprit pourra-t-il se diffuser ? Il faudra désormais trouver d'autres partenaires et d'autres financements. Pour reprendre le point de vue de Denis Moreau, vice-président de la Ligue Contre la Violence Routière " *"Sans doute faut-il que les responsables politiques locaux s'impliquent eux aussi et fassent prévaloir les conséquences positives, humaines et sociales pour la communauté, d'une nouvelle approche fondée sur la sécurité des déplacements, la modération de la circulation, le partage de la rue, le développement de la vie de quartier. C'est à cette condition seulement qu'une dynamique pourra se poursuivre"*."

Marie REDOR
Diagonal

VITESSE ET VIE EN VILLE

Table ronde
à Batz sur Mer
le 23 avril 1988

De nombreuses participations à des réunions de Comités de quartiers et de parents d'élèves nous permettent aujourd'hui de mieux positionner la Ligue Contre la Violence Routière dans le département de Loire-Atlantique.

Que défendons-nous ? La VIE.

Par quel moyen ? En suscitant d'autres rapports à l'environnement.

Notre discours est simple et fou à la fois ; teinté de bon sens, il crée l'adhésion, mais la remise en cause d'un système établi fait peur (surtout aux élus ...). Aussi notre rôle se situe à la croisée de ces deux logiques. En stimulant les uns et en apaisant les autres. C'est dans cette perspective que nous avons préparé la table ronde de Batz sur Mer, sur le thème : "LA VITESSE ET LA VIE EN VILLE"

Une cinquantaine de personnes de Bretagne et des Pays de Loire (ainsi que de "vaillants" délégués de la Ligue d'autres régions) se sont déplacés. Un point commun unissait l'ensemble des participants ; ils avaient tous un même appétit de voir décroître le nombre de victimes sur les routes. Leur différence se cristallisait par leur titre et les mouvements respectifs qu'ils représentaient (Associations de consommateurs, de parents d'élèves, groupement de quartiers, architectes, élus ...)

Le programme de la journée s'articulait autour de 3 axes. D'abord l'aspect culturel et sociologique de la vitesse traité d'une manière extrêmement brillante par Yvon CHICH -Directeur de Recherche à l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité. Le deuxième point abordé par Marie PREMARTIN du Centre d'Etudes des Transports Urbains mettait en lumière des solutions permettant d'adapter la rue aux différents usagers. Enfin le dernier aspect développé par Denis MOREAU et Jean-Marie LEVERRIER de la Ligue Contre la Violence Routière visait à situer, et engager les mouvements d'opinion dans le débat sur la sécurité.

S'il est difficile de mesurer l'impact de cette journée, il est déjà possible d'établir un constat. En effet, outre la richesse de son contenu, la table ronde a permis à des convaincus de se rencontrer. Animés par une même sensibilité, ils ont ajusté leur discours et découvert ce qui se faisait ailleurs. Ils sont repartis, conscients qu'ils n'étaient pas seuls à mener le combat ...

Et si les tables rondes de la Ligue ne servent qu'à cela alors, il faut continuer d'en promouvoir, car elles consolident nos forces et stimulent le profond mouvement que nous préconisons.



Pendant la table ronde à Batz-sur-Mer

Vitesse, facteur de risques...

La Ligue contre la violence routière s'inquiète de la « fanatisation de la mécanique »

La rue... on partage ! C'est le slogan premier de la Ligue contre la violence routière, une association qui, depuis cinq ans, milite pour que la route, ou la rue, ne tue plus à cause d'un accélérateur. Problème de comportement que la vitesse ? Problème d'aménagement ? Les adhérentes de la Ligue contre la violence routière, au nombre de trois cent cinquante dans la région immédiate, répondent oui à la double question.

« La vitesse est l'un des tout premiers facteurs de risques, sinon le premier, y compris en ville, et, malheureusement, il n'y a pas sur la vitesse et les dangers qu'elle représente de réel consensus », ont dit les animateurs de la Ligue lors d'une table ronde organisée au VVF de Batz-sur-Mer. Le thème : vitesse et vie en ville.

C'est dans une commune où des aménagements ont été réalisés en matière de circulation dans le centre, un axe fréquenté, certes, toute l'année mais avec des

pointes aux week-ends et durant l'été, que se sont réunis, à cette occasion, autour des spécialistes (chercheurs, techniciens de l'équipement ou du transport) invités par la Ligue, des élus ainsi que des représentants d'associations de quartiers et d'organismes de consommateurs.

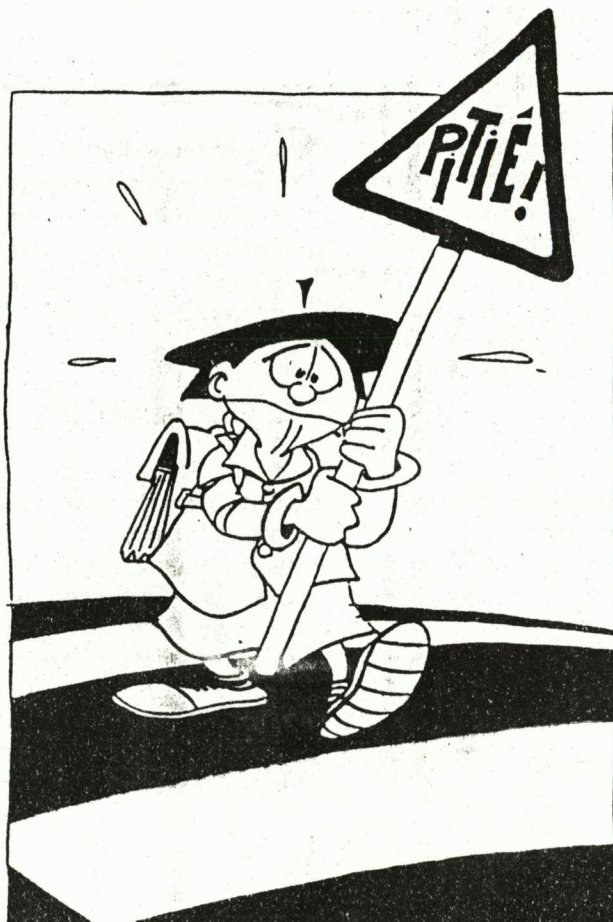
Tout en déplorant l'absence d'adhésion totale des gens au combat contre la vitesse excessive la Ligue estime que son action de sensibilisation a eu des retombées que l'on ressent maintenant. « Ainsi, il n'y a pas seulement des familles de victimes d'accidents de la circulation à vouloir militer avec nous, nous comptons aussi des personnes qui, tout simplement, se rebellent contre la fanatisation de la mécanique et les attitudes qui en découlent : problèmes liés à l'auto ou la moto en tant qu'engins de liberté ainsi qu'à la vitesse elle-même en tant qu'at-trait ou mythe de gagner. »

Autre retombée : la Ligue se

trouve maintenant associée à des opérations d'équipement, d'autant qu'elle prend elle-même des initiatives, exemple emmener des délégations d'élus sur des sites aménagés. Que les conducteurs de véhicules motorisés partagent la rue avec les autres usagers, cyclistes ou piétons, dont beaucoup sont des enfants, telle est, au fond, la grande ambition.

La concrétisation en la matière c'est chercher à supprimer les facteurs de risques. Une illustration dans ce domaine peut résider dans la réduction de l'emprise pour la circulation, ce qui, précisément, a été fait dans la rue principale de Batz-sur-Mer.

La table ronde qui vient de se tenir est l'un des moyens que la Ligue met en œuvre pour que la vitesse et ses excès soient de moins en moins un problème évacué. Le message à faire passer c'est que la fatalité n'existe pas : « Il y a, clament les croisés contre la violence routière, des possibilités d'intervention. »



dessin de Gilbert BOUCHARD
- édition CADEC -

RUE DE L'AVENIR

Modération de la circulation

Les rencontres sur la modération de la circulation se proposent de donner à l'automobile sa place et non plus toute la place.

A la rencontre européenne du 19-20 novembre à Paris, de 5 pays étaient représentés : les Pays-Bas, la Suisse, la France, la Belgique, et l'Allemagne.

Cette rencontre marque une évolution des mentalités. Eut-elle été possible il y a seulement 5 ans avec un concours d'acteurs aussi large ?

Il y a de nombreuses façons d'aborder la sécurité routière. Le mouvement pour l'apaisement de la circulation veut rendre possible la coexistence des usagers de la route, sans solutions discriminantes. Joost VAHL, urbaniste hollandais, un des pionniers, met élus et techniciens en garde : ne pas étouffer la ville à peine soulagée du poids des voitures par de nouvelles normes qui entraveraient la coexistence des usagers.

Rôle des maires, des techniciens, des usagers. Importance des élus.

Les problèmes d'urbanisme depuis 1983, ont tendance à se régler localement, d'où l'importance du maire. Il ne peut agir seul. Les solutions se dessineront en interrogeant tous les usagers de la route.

Les élus ont besoin d'une mobilisation associative importante. Le mouvement s'organise souvent à partir de problèmes concrets précis. La semaine de la Rue de l'Avenir a démontré que ces mouvements n'étaient plus isolés.

La qualité de l'enquête publique, la participation des usagers, la gestion ultérieure dépendent souvent de l'implication des élus. C'est l'élus qui peut négocier avec l'administration, avec les promoteurs.

Lorsque vient la phase de décision, au maire de trancher. De nombreux élus ont compris qu'en lançant de tels chantiers en début de mandat, ils avaient le temps d'en recueillir les effets bénéfiques !

Utiliser une démarche globale.

Les promoteurs de l'apaisement de la circulation ne s'emparent pas directement des problèmes mais essaient d'abord d'identifier tous les usages en vigueur ou possibles de l'espace à aménager.

Il faut écouter et observer tous les usagers de la route.

L'inventaire se conçoit dans une dynamique participative qui compte avec le temps. Quelques procédures utiles ont été évoquées : maquettes, débats publics, coordination entre les techniciens.

Tester les solutions

Il ne faut pas hésiter à déréglementer et dénormaliser temporairement pour expérimenter les projets. Il faudra ensuite évaluer les essais.

L'apaisement de la circulation est-il une révolution ?

La quarantaine de villes qui ont participé à la semaine de la Rue de l'Avenir ne croient pas au fatalisme. Chaque décision a des enjeux considérables : économiques, politiques et philosophiques.

Les promoteurs de l'apaisement de la circulation essaient de convaincre en utilisant des stratégies différentes.

Travail sur les valeurs.

Geneviève JURGENSEN remarque qu'en 72-73, la limitation de vitesse due à la crise du pétrole a entraîné une chute spectaculaire des accidents ce que ni le nombre de morts ou de blessés n'avait jamais pu obtenir avant. Il faut regarder en face les valeurs qu'exprime un tel fait !

Affaire de langage.

Il ne faut plus utiliser le mot fatalité pour l'accident, mais plutôt responsabilité qui donne la possibilité d'agir.

Le slogan lancé par la Ligue "l'enfant n'est pas un adulte en miniature" est repris aujourd'hui par la direction de la Sécurité Routière.

L'expression "modération de la circulation" utilisée jusqu'au 20 novembre 1987 est devenue lors d'une traduction simultanée "l'apaisement de la circulation", terme adopté aussitôt parce qu'il évoque plus le plaisir du résultat que la contrainte.

L'appel à la loi.

La loi est une norme qu'il faut respecter ou changer.

En France, la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE se porte partie civile au côté des familles de victimes des automobilistes. Elle attaque également des campagnes publicitaires qu'elle estime nocives ou mensongères.

La loi permet également la transformation des usages, la gestion locale, la généralisation des expérimentations.

Les limites de l'approche culturelle.

Miser sur la culture n'est-il pas un piège ?

Cela demande beaucoup de temps alors qu'il y a tant d'intérêts immédiats.

-Joost VAHL constate qu'après 15ans de travail en Hollande, il n'y a aucun changement en douceur des mentalités et que l'action culturelle ne concerne qu'une petite partie de la population. Lui-même a donc utilisé le pouvoir pour agir.

-L'éducation du jeune enfant a des limites. Il ne voit pas la même rue que les adultes. Jusqu'à 12ans, il agit avec spontanéité quelle que soit l'éducation qu'il ait reçue. Enfin, la voiture, le danger, les interdictions ... attirent l'enfant.

La prise en compte de ces éléments plaide pour des aménagements complexes plutôt que pour des solutions ségréguées.

-Eduquer les adultes autrement que par la peur du gendarme, mais en les faisant participer par exemple à l'aménagement des rues de leur ville, concerne à court terme trop peu de monde.

Importance de l'information et de la formation.

-La raison technique est souvent mise en cause : l'analyse préalable des lieux et des usages est difficile, mais si l'on n'a pas de données techniques, on ne s'impose pas comme interlocuteur crédible.

-Il faut diffuser les expériences au niveau européen.

-Il faut insister sur la formation des collectivités locales (élus et services). Les petites communes en particulier sont très démunies face à un projet national par exemple.

-Le mouvement associatif, qui a pris des contacts au niveau européen peut servir d'intermédiaire entre les élus et techniciens.

La LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE estime nécessaire de former un minimum les cadres associatifs afin de les aider à poser les bonnes questions ou à répondre aux interpellations.

Conclusion.

Les meilleures réalisations vues pendant ces 2 jours de rencontres européennes frappent par leur caractère d'évidence et de simplicité. Ces résultats sont pourtant le fruit d'un cocktail politico-technique dont les principaux ingrédients ont été :

-une enquête publique sur les usages de l'espace public à aménager.

-une maîtrise technique qui permet d'adapter l'espace aux usagers.

-le respect des normes (sans les multiplier).

-la détermination politique de l'élue. Un bon indice d'un début de modification des comportements : l'évolution des messages publicitaires qui remplacent les images de la vitesse par celles de jeux d'enfants ou du plaisir de vivre.

MUTZIG



Avant...



... après.

à
ORLEANS (Loiret)

A Orléans la campagne étalée sur 15 jours (du 21 au 28 novembre 1987) a remporté un grand succès. Quinze organisateurs de la Ligue ont réussi à mobiliser 21 associations et 6 municipalités de l'agglomération. Le collectif "Rue de l'Avenir" s'est constitué au cours de 3 réunions publiques à la Mairie d'ORLEANS. Une conférence de presse a ouvert la campagne en présence de tous les partenaires et a permis d'obtenir la "couverture" quotidienne des actions par la République du Centre du 16 au 30 novembre, des articles dans la Nouvelle République et et Nouvelles d'Orléans, les bulletins municipaux d'Orléans, Fleury-les-Aubray et Saint-Jean-de-Braye ; la "couverture" quotidienne par Radio-France, 5 interventions au journal Radio-France et une table ronde ; enfin une information à FR 3 Centre et plusieurs flashes sur les actions.

Cette campagne a eu un impact assez fort et a été appréciée par l'ensemble des partenaires publics et privés.

"C'était une campagne réussie" nous a dit Jacques DOUFFIAGUES, maire d'Orléans.

"Vous êtes maintenant reconnus comme interlocuteurs valables" a affirmé Monsieur BUREAU, Directeur de Cabinet du Préfet.

Seize mille familles d'écoliers ont été touchées par la distribution des brassards, des autocollants et des tracts.

L'animation de passages protégés aux abords des écoles, l'exposition de la Voiture Géante, les expositions de dessins d'enfants devant les écoles et à la mairie de Saint-Jean-de-Braye, les contrôles de cycles à Saint-Jean-de-Ruelle sous l'égide de la F.F.C.T ont remué la ville et suscité une sensibilité accrue des enseignants et des familles à la sécurité des enfants.

Au cours d'un débat public présidé par le Maire de Saint-Jean-de-Braye et accompagné d'une exposition, les services techniques de la ville ont présenté leurs projets d'aménagement aux Abraysiens pour solliciter leur avis. La réalisation et l'animation par des jeux cyclistes d'un aménagement provisoire, rue de la Gare, a concrétisé le projet.

Enfin la Préfecture du Loiret a installé et géré du 1er novembre au 31 décembre une Boîte Postale "Rue de l'Avenir" qui a recueilli les doléances et suggestions des Orléanais. Les dossiers collectés ont été acheminés par REAGIR vers les municipalités et la direction de l'Equipement.

Toutes les opérations programmées ont été réalisées grâce aux subventions locales des collectivités et des sponsors (soit 63 650 F.)

Depuis la "Rue de l'Avenir", l'installation d'une permanence tous les mercredis de 16 H à 19 H nous amène à assurer un rôle de médiateur entre les usagers orléanais soucieux de leur sécurité et les pouvoirs publics. Pour mener à bien cette nouvelle tâche, nous avons demandé aux Maires de l'agglomération de nous intégrer à leurs commissions de circulation ou d'organiser pour nous des réunions spéciales.

A CHECY une importante réunion publique a eu lieu en présence du Maire et des conseillers municipaux pour trouver des solutions satisfaisantes en faveur de la sécurité des enfants rue du Grainloup et dans la commune.

A Orléans, le Maire et son adjoint nous ont donné satisfaction en décidant des travaux à l'Ecole du Jardin des Plantes, rue Malakoff ; en installant de nouvelles signalisations rue Saint-Marc, rue Lavoisier,

rue des Trois-Croissants aux abords des écoles. L'adjoint au Maire nous invitera à une réunion pour traiter les autres problèmes. Un comité de parents animé par Catherine OLLIER (38-66-04-50) veille à la mise en oeuvre des réalisations programmées.

Nous souhaitons maintenant, à partir de certains accidents dus à l'excès de vitesse, ouvrir à ORLEANS le dossier tabou de la VITESSE. La Préfecture et la presse y sont déjà sensibilisées et nous allons proposer à nos grandes associations adhérentes (FFCT - FOL - PEEP) ainsi qu'aux partenaires "Rue de l'Avenir" l'organisation d'un colloque "Vitesse et Vie en Ville" pour le mois de novembre 1988. Enfin notre département soutient par son adhésion l'Association Nationale "Rue de l'Avenir" et son président Denis MOREAU.

à

TOURS (Indre-et-Loire)

A Tours, sous l'impulsion de Max BADIER, notre futur Trésorier National, et de Jean-Jacques DUPLAISIS, la "Rue de l'Avenir" s'est concrétisée par la distribution de brassards et d'autocollants, sa sensibilisation des familles, des associations, des autorités.

La Voiture Géante installée près de la gare, a été animée du 12 au 14 novembre 1987 par une action militante.

Une exposition Forum débats, dans l'espace AGF, a permis la diffusion du film "des roues et des pieds", des films "L'ornière", "le dérapage" prêtés par la DDE. Six panneaux étaient consacrés à l'information sur nos partenaires officiels, notre association, la "Rue de l'Avenir", la Fédération des Familles Urbaines et Rurales de Touraine, l'enseignement et l'Education Permanente.



Les solutions s'imposent d'elles-mêmes.

à

CHATEAUROUX (Indre)

A Chateauroux, Pierre AUGAY a animé avec les parents d'élèves une distribution de brassards, autocollants et tracts.

à

MONTLUÇON (Allier)

A Montluçon Jean BLANC a tenu une réunion publique réussie et accompli un gros travail d'information sur la Ligue par radio et voie de presse, a obtenu des audiences et tenu un stand au Parc des Expositions. Il ne tardera pas à déposer les statuts de l'association départementale de l'Allier.

à

BAYEUX (Calvados)

Du 22 février au 19 mars 1988, les 1635 enfants des écoles primaires de Bayeux ont vécu une sensibilisation à la sécurité routière. Ils ont élaboré des projets concrets et peu coûteux de réaménagement de l'espace urbain.

A l'initiative de la Ligue Contre la Violence Routière, de la Fédération des Oeuvres Laïques du Calvados et de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie du Calvados, les enfants de 68 classes (secteur public et privé) ont pu voir avec les enseignants différentes expositions tournantes concernant la sécurité et l'esprit de sécurité routière. Ils ont visité la caserne des pompiers et la gendarmerie a dressé un circuit dans un stade de la ville.

Jusque là rien que du "classique", encore que ce minimum devrait être fait dans toutes les villes -Bayeux n'a pas été choisie pour son insécurité routière mais simplement parce qu'elle a accepté d'accueillir l'opération-.

Le plus intéressant et le plus porteur d'améliorations futures a été l'enquête menée dans les rues par les élèves eux-mêmes. Ils ont compté les différentes infractions comme le refus de priorité sur les passages pour piétons, les stationnements sur les trottoirs

L'intérêt premier a été de mieux leur faire connaître les dangers de la circulation en ville pour ensuite les faire réfléchir aux aménagements possibles qui permettraient d'améliorer la sécurité.

Et, au bout de 4 semaines de l'opération, eut lieu le grand colloque dans lequel les intervenants étaient ... les enfants eux-mêmes. Ils ont présenté les problèmes qu'ils avaient constatés et les solutions à envisager. La municipalité était présente mais seuls 70 parents s'y trouvaient !

De toutes ces interventions ils ressort que des aménagements simples et peu coûteux sont possibles.

Ces remarques seront-elles suivies d'effet ? Affaire à suivre.

De toute façon voilà une génération qui saura ce que sécurité routière et partage de la rue veulent dire.

à
BORDEAUX (Gironde)

Dans la capitale de l'Aquitaine, le départ de l'opération débute le 18 novembre en fin d'après-midi par le regroupement de deux associations d'usagers de la bicyclette qui tournent sans interruption pendant une demi-heure sur la place centrale de la ville, un endroit connu pour vite "bouchonner".

Le port des brassards rétro-réfléchissants permet à ces cyclistes d'attirer l'attention. Une distribution d'imprimés accompagne cette première manifestation.

Le lendemain jeudi 19 novembre, un colloque sur le thème "Jeunesse et Sécurité Routière" réunit 90 lycéens : la matinée est consacrée à des travaux de groupes et l'après-midi à un débat avec projection d'un film conduit par un journaliste de FR 3. Représentants des pouvoirs publics, enseignants et associations sont présents pour répondre aux questions des jeunes. Un moment émouvant de ce colloque : le témoignage de deux jeunes paraplégiques victimes d'accidents de la route. Un après-colloque est envisagé afin d'assurer la continuité de la réflexion : les lycéens prennent la résolution de constituer une association et fixent comme premier objectif la réalisation d'un film vidéo.

Vendredi 20 novembre : pour affirmer que la rue appartient à tous, une manifestation bien singulière a lieu sur les passages protégés du Centre de Bordeaux. Une troupe théâtrale rompue à l'animation des rues, caricature sous forme de provocation, le comportement des automobilistes et des piétons : expressions parfois choquantes mais comment raconter un drame de tous les jours en laissant indifférent. ? Un film vidéo relate cette manifestation originale.

Nous ne pouvions terminer cette opération "Rue de l'Avenir" sans consulter plus largement les usagers girondins : aussi une Boîte Postale 2010 est mise en place à la Préfecture de la Gironde.

La "RUE DE L'AVENIR" une belle carte de visite pour la toute nouvelle section locale de la Ligue Contre la Violence Routière.



La coexistence

C. DYCKHOFF

VIE DES SECTIONS

Dans le CALVADOS

Le 15 décembre 1987, Sébastien 14 ans est tué sur le chemin de l'école. Il habite à la campagne et subit le ramassage scolaire. Il doit comme 6 autres camarades de son hameau, cheminer en pleine nuit humide et froide à 7 heures du matin sur une berme herbeuse, détrempée, pleine de traquenards, pour rejoindre son bus scolaire. Cette route le matin est très circulée. Les enfants sont continuellement éblouis par les phares des véhicules qui circulent très vite sur ce grand axe. La chaussée est étroite, 6m pas plus. Sébastien, conscient du danger, avait un brassard réfléchissant, non pas à son bras, car le cartable qu'il portait sur son dos l'aurait caché, mais sur sa main qu'il agitant pour mieux attirer l'attention des conducteurs. Son camarade Arnaud, à l'aide d'une lampe électrique débusquait les embûches, trous, bosses, flaques d'eau, fossé, ronces....

Un camion arrive, pour croiser un autre véhicule, se serre à droite, très à droite, très très à droite, peut-être sans ralentir. La chaussée est étroite, un camion c'est large. Il happe Sébastien et le tue.

Beaucoup d'émotion chez les Virois, ... La "Rue de l'Avenir" c'est hier.

Les chauffeurs routiers - "qui n'ont pas tous que des gros bras, ils ont aussi un coeur" dira l'un d'eux- les transporteurs routiers, les parents d'élèves, les enseignants, les membres de la Ligue, s'organisent et trouvent tout le matériel et les matériaux nécessaires pour faire eux-mêmes une piste piétonne digne de ce nom pour ces enfants.

La Ligue demande l'autorisation d'effectuer ces travaux dans ces conditions au Président du Conseil Général (propriétaire des lieux). Ne pouvant refuser une telle initiative, il propose alors de faire réaliser ces travaux dans un temps très court (moins de 2 mois) par ses services.

1 km de piste piétonne goudronnée coûte de 1 à 2% du km de route.

Dans le département 35 000 enfants subissant le ramassage scolaire sont confrontés à de telles situations dangereuses. Alors, 1km de route ou 100km de piste piétonne, le choix politique est difficile. Nous avons choisi.

Apprendre le danger ne suffit pas ; il faut que nous adultes nous le supprimions.

Tarn

Oui à la Sécurité,
Non à la fatalité.

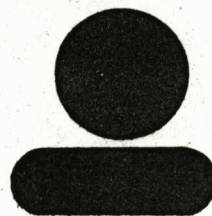
Madame Brunel, déléguée du Tarn a tenu une conférence au collège de Rabastens

Non à la fatalité, c'est le grand cri de guerre qu'elle a lancé contre l'étendue de ces drames évoqués d'une façon quasi permanente.

C'est le refus de faire supporter à la fatalité les causes bien connues des accidents : vitesse, alcool, points-noirs, etc ...

La route et l'enfant : certes, il faut apprendre la rue à l'enfant, mais Mme Brunel a rappelé qu'un enfant n'est pas un adulte en miniature, il ne peut percevoir le danger qu'avec les moyens qu'il possède.

Elle conclut qu'il vaudrait mieux éduquer les adultes, car eux seuls sont responsables de la sécurité des enfants.



DANS LE HERAULT

Le 1er juin s'est déroulée sur les Allées Paul Riquet une journée Sécurité Routière, organisée par la commission REAGIR et la ville de Béziers.

Nombreux participants : Police Nationale, Gendarmerie, Pompiers, SMUR, Protection Civile, ... La Ligue était présente par son délégué départemental Monsieur Morillon, Inspecteur Départemental Sécurité Routière à Réagir.

L'exposition de la voiture géante a fait l'étonnement de nombreux visiteurs ; beaucoup ont été intéressés par cette présentation et sont venus s'informer.

La déléguée du Languedoc-Roussillon, Liliane Rosseuw a rencontré à l'occasion de cette manifestation Mme Steinhart, chargée de mission auprès du délégué interministériel, M. Gérard Mas, chargé de mission sécurité routière d'Aix en Provence, le Professeur Serres, directeur départemental du SAMU.

Les nombreux visiteurs étaient très sensibles à la sécurité routière et ils souhaiteraient une grande campagne de sensibilisation "genre SIDA", davantage de sanctions pour fautes graves et que le budget de la Sécurité Routière soit augmenté de façon substantielle.

Haut-Rhin

Les boîtes de nuit.

A COLMAR, la Ligue Contre la Violence Routière communique dans la presse locale. Le chauffard qui double avec 2,18 g d'alcool dans le sang.

Deux familles sont dans le désespoir.

Est-il normal de continuer à accepter que ceux qui veulent boire pour s'amuser, continuent à décimer nos enfants ?

Ces accidents au sortir de discothèques nous interpellent.

Pourquoi la consommation de boissons alcoolisées n'est pas limitée dans les discothèques (jus de fruits plus chers que l'alcool !)

On sait que les jeunes arrivent fatigués de leur semaine de travail, il est 22 heures ou 24 heures quand commence la soirée et la musique d'une tonalité intense, la boisson, l'émotion contribuent à détruire la lucidité et le sang-froid nécessaires pour conduire. A 4 heures du matin, il y a une plage de non-vigilance pour le cerveau.

Vaucluse

Les boîtes de nuit.

Le Vaucluse a tenu son Assemblée Générale le 2 juin à Sarrians en présence d'une cinquantaine de personnes.

Après avoir rappelé qu'il y a un an, il était invité à participer aux "dossiers de l'écran" avec son épouse, Monsieur Marseille donne le détail des actions entreprises :

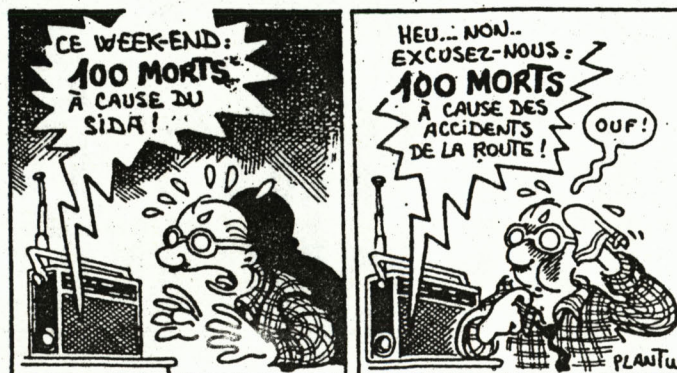
-le 1er juillet 1987, une lettre fut adressée aux maires du Vaucluse leur demandant de faire prendre une délibération par leur conseil municipal pour obtenir la modification des heures d'entrée et de sortie des boîtes de nuit. La moitié d'entre eux ont répondu.

-Nombreuses entrevues avec les autorités du département, toutes sont conscientes du problème, et un résultat a été obtenu- il y a quelques contrôles d'alcoolémie à la sortie des boîtes de nuit-.

-Enfin la grande conférence de presse du 4 mars 1988, tenue à Aubignan en présence de 200 personnes et de nombreux élus.

Monsieur Marseille s'étonne que depuis le début de l'année, les journaux ne parlent plus des accidents survenus au petit matin à la sortie des boîtes de nuit et ils ne font plus mention de ceux qui ont été provoqués par l'alcool.

La ruée sur les routes



VOITURE GEANTE

Une voiture géante, ça pourrait aller, mais trois, ... Bonjour ... !!!

Un vrai romain feuilleton.

Quand elle arrive chez le demandeur, elle doit parfois être remise en état parce que l'utilisateur précédent n'a pas jugé utile de nous informer de la casse (au démontage).

Lorsqu'elle arrive à temps et en bon état, exposée en extérieur, c'est une vilaine tempête qui culbute l'ensemble, la transformant en un tas informe que certains n'hésitent pas à scier afin de le remettre dans les caisses.

Malgré tous ces tracasseries, multiplié par trois, la demande a été importante et tous les utilisateurs sont satisfaits de l'impact sur le public.

Voici la liste des manifestations depuis le mois de janvier :

-Mars-Avril : Bayeux (Calvados) CPAM, FOL, LCVR.

-première semaine mars : Forum des Associations -Station Auber- LCVR Val de Marne.

-troisième semaine mars : Guingamp (22) Festival des Enfants - Office d'Action Culturelle.

-deuxième semaine avril : Bourg en Bresse (01) Foire Expositions - DDE de l'Ain.

-deux premières semaines de mai : La Ricamarie (42) "Les Rues de l'Avenir" FCPE.

-dernière semaine de mai : Orvault (44) Festival de l'Enfance - Municipalité - Montage et permanence LCVR.

-deux dernières semaines de mai : ST Martin d'Hères (38) Campagne "L'Enfant sur le chemin de l'Ecole - Municipalité.

-première semaine de juin : Paris, Parc Floral de Vincennes - Festival Inter-National de l'Enfance - Ministère des Affaires Sociales-Montage et permanence LCVR section Mme Châtelain.

-deuxième semaine de juin : Soissons-Vivons la route ensemble - Municipalité

-et elle sera à Tours la 4ème semaine d'Août.

La demande pour juillet et août étant pratiquement nulle, elles vont pouvoir se refaire une beauté, afin de satisfaire à la demande déjà très importante de l'automne.

Pour l'emprunt de l'une de ces 3 voitures géantes s'adresser à :

Madame Françoise GERVOT
33, rue d'Anjou
LANDEMONT
49270-St Laurent des Autels
Tel. 40.98.72.63

Françoise GERVOT
Région OUEST

La Section de SAVOIE met à la disposition de tous un décor plan sur toile représentant UNE VOITURE GEANTE (aux dimensions réelles des voitures géantes). Cette toile a déjà été utilisée en Savoie à Alberville pendant la semaine de la Rue de l'Avenir ainsi que dans un collège à Hérouville St Clair (Calvados). Les élèves de ce collège ont fait une pièce de théâtre ayant pour thème l'insécurité routière et ont utilisé cette voiture géante comme décor.

Pour l'emprunt de cette toile (10kg) s'adresser à :

Madame Denise BARNIER
19, rue des Jardins
73200 - ALBERVILLE
Tel. 79.32.49.38



BREVES

Appel à la délinquance

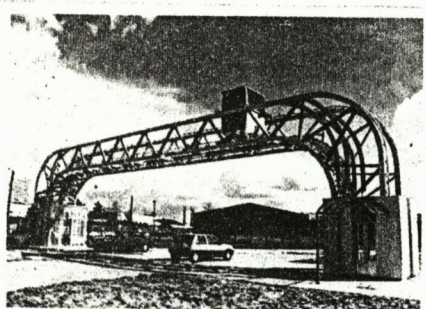
Au début de cette année, un concessionnaire Renault de la région Lyonnaise, dans une publicité largement diffusée, annonçait sa trouvaille : mettre gratuitement un chauffeur, pendant 15 demi-journées à la disposition d'un propriétaire de R21.2L.Turbo (+ de 225 km/h) qui s'est fait suspendre son permis de conduire.

Mourousi

Véronique Mourousi est condamnée le 21-4-88 à 5ans de suspension de permis de conduire et 20 000F. d'amende. Le 4 février 1987, Issam, 5ans, sa maman et un groupe de piétons empruntent un passage protégé. Une moto et une voiture s'arrêtent pour les laisser franchir l'avenue. Véronique Mourousi déboule avec son Audi-Quattro et dépasse les véhicules arrêtés. Elle projette Issam dans la mort.

NDLR : Cette information complète l'humeur de notre ami P. Schmit que nous avons publiée dans notre dernier Pondération (n° 9 page 13)

CHOIX DE LA REDACTION



Le passe-piétons :

Decazeville innove. L'ancienne et la nouvelle ville coupée par la RN 140 seront reliées par un passe-piétons : sorte d'ascenseur qui prend jusqu'à 10 personnes sur un trottoir et les dépose quelques secondes plus tard, sur le trottoir d'en face.

Ce matériel est construit par : ASCINTER-OTIS
141, rue Saussure BP 278 - 75822 PARIS CEDEX
17 - Tel. (1) 40-54-40-00



Vêtements réfléchissants

Les brassards réfléchissants, c'est bien, mais on peut l'oublier.

Sensibilisée à ce problème la société WADERS fabrique et vend des vêtements de pluie en PCV (Blanc ou jaune) dans lesquels sont intégrés des bandes réfléchissantes.

Le piéton n'oubliera plus ses brassards et pourra donc être perçu plus tôt par l'automobiliste.

Pour tous renseignements s'adresser à :

WADERS
rue René Châtel
14500 - VIRE

Tel. 31-67-68-11

A titre indicatif : prix rendu à domicile

-Enfants 170F.
-Adultes 180F.

Réf. 56828 : CIRÉ LOÏC - bande sécurité fluorescente
CHOIX DES COLORIS

INSECURITE ROUTIERE
et
JUSTICE

Samedi 24 septembre 1988 à :

1'I.D.E.F

3, rue du Coq Héron

75001 - PARIS (Métro : Les Halles)

LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE
organise une journée de formation "JUSTICE"

Programme

9 H 30

-Administration :

-Pouvoirs du Préfet

-Commissions de retrait du permis de conduire

-Justice :

-Victimes face à la justice

-Indemnisation des victimes

-L'action civile des associations

- Les peines et notamment les peines de substitution

12 H 30

Déjeuner

14 H 30

-Débat général sur les orientations de la Ligue en matière de justice.

16 H 30

-Information sur la campagne "Vitesse et Vie en Ville".

17 H 15

-Clôture

-Des membres de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR), des avocats, des magistrats interviendront.

-Si le nombre des participants est important, le travail de la matinée se fera en commissions.

Coupon à retourner au siège de la :

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE

5. impasse Bon Secours

75011- PARIS

Pour le 9 septembre 1988

Nom et Prénom :

Adresse :

participera à cette journée

Nombre de personnes :

JOURNEE de FORMATION "JUSTICE" DU 24 SEPTEMBRE 1988



Liste des DELEGUES REGIONAUX

- | | |
|--|--|
| <p>1- NORMANDIE
Jean-Marie LEVERRIER
Creuley-Viessoix 14410 VASSY
Tel 31.68.56.42 (P) 31.68.51.59 (B)</p> | <p>7- LANGUEDOC ROUSSILLON
Liliane ROSSEUW
La Verdu Generville 11270 FANJEAUX
Tel 68.60.51.95</p> |
| <p>2- ILE DE FRANCE
Pierre WARNIER
85 rue d'Assas 75006 PARIS
Tel 43.26.59.55 (P)</p> | <p>8- PROVENCE COTE D'AZUR
(Voir Liliane ROSSEUW - déléguée
Languedoc-Roussillon)</p> |
| <p>3- EST
Geneviève FUCH
36 rue d'Eguisheim 68000 COLMAR
Tel 89.41.42.82</p> | <p>9- RHONE ALPES
Gérard THIOLIER
106 B rue de la Richelandière 42100 Saint-Etienne
Tel 77.57.34.78</p> |
| <p>4- OUEST
Philippe GERVOT
33 rue d'Anjou 49270 LANDEMONT
Tel 40.98.73.63</p> | <p>10- NORD PAS DE CALAIS
Marie-Christine WEYNANS
83 rue Faidherbe 59110 LA MADELEINE
Tel 20.31.01.34</p> |
| <p>5- CENTRE
Aline ROLAND
25 rue de l'Orbette 45000 ORLEANS
Tel 38.53.09.58</p> | <p>11- MIDI PYRENEES
Jean-Claude FEAUGAS
En Martel FOURQUEVAUX 31450 MONTGISCARD
Tel 61.81.02.96</p> |
| <p>6- AQUITAINE
Jean LE FEVRE
5 rue de la Cendrée 64320 BIZANOS
Tel 59.02.49.31</p> | |

Adhèrent

Faites adhérer

Payez votre cotisation



BULLETIN D'ADHESION

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE

ASSOCIATION LOI 1901

NOM :

Prénom

Adresse :

Profession :

Age :

- ☐ J'ADHÈRE À LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE (1)
- ☐ JE RENOUVELLE MON ADHÉSION (1)
- ☐ COTISATION SIMPLE MINIMUM 100 F. (1)
- ☐ COTISATION RÉDUITE POUR LES JEUNES 40 F. (1)

POURQUOI NOUS REJOIGNEZ-VOUS ? COMMENT AVEZ-VOUS CONNU LA LIGUE ? QUELLES SONT VOS SUGGESTIONS ?

BULLETIN A RENVoyer A LA DELEGATION REGIONALE :

(1) COCHER LA MENTION UTILE

LES ASSOCIATIONS PEUVENT ADHERER A LA LIGUE.
SIÈGE SOCIAL : 5, IMPASSE BON SECOURS - 75011 PARIS