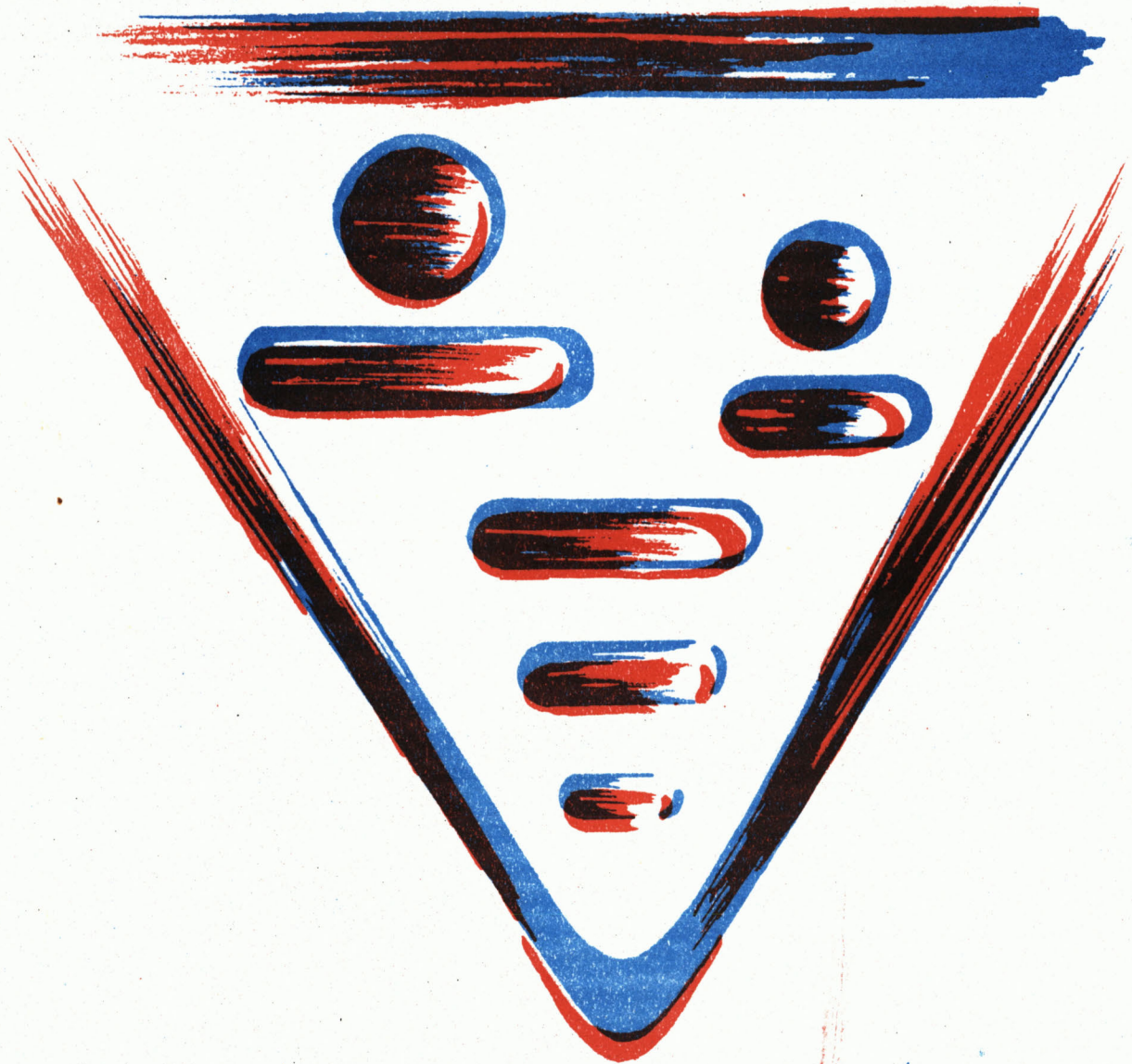


Ponderation



bulletin de liaison de la

Ligue Contre La Violence Routiere

Tel. 43-48-96-09

EDITORIAL



Vous avez accroché un drapeau blanc à votre voiture, et comme chacun d'entre nous, vous avez été émus de croiser ces inconnus qui signaient ainsi la trêve. L'habitude fait que sur les routes, des automobilistes se font des appels de phares pour se signaler mutuellement les radars qu'ils ont repérés. Pour une fois, pour la première fois, ce n'étaient pas les chauffards qui se donnaient des signes de reconnaissance mais les autres.

La même volonté a eu lieu pendant toute la semaine de la Toussaint à la télévision : là où nous avons l'habitude de voir et entendre tous les constructeurs automobile et leurs pilotes de formule 1, on a vu et entendu les victimes de l'industrie triomphante et du sport en délire. Dignes et poignants témoignages de ces grands blessés. Les oublirons-nous ? Nous savons bien que peu d'entre eux rejoignent nos associations : bien trop accablés par les difficultés matérielles et morales, par la lutte de chaque instant pour trouver un semblant de réinsertion, ils n'ont guère le temps ni la force de lutter à nos côtés. Ce qui aboutit au fait que nous mettons nous-mêmes trop souvent l'accent sur la mort, pas assez sur les insupportables blessures. Bien sûr, les familles en deuil, elles, ont plus le temps ...

Mais maintenant, comment agir ? Il me semble indispensable de profiter du terrain favorable créé par l'opération DRAPEAU BLANC pour contraindre le gouvernement à prendre de vraies mesures. Et rien d'efficace ne sera fait qui ne concerne directement la vitesse. Peut-être avez-vous lu dans la presse que j'étais nommée, au titre de la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE, dans une "commission des sages" chargée de faire des propositions pour la prochaine session parlementaire. La composition de cette commission est bonne : elle ne comprend à peu près que des personnes qui connais-

sent bien les problèmes de sécurité routière et dont les actions sont les mêmes que les nôtres. Après la phase médiatique de DRAPEAU BLANC, il faut donc maintenant être efficace dans les faits. Rien à faire d'épargner des vies à la Toussaint si c'est pour les perdre à Pâques.

Sur le plan médiatique toutefois, une chose est intéressante : l'intérêt de plusieurs pays européens pour cette mobilisation. Le Portugal, la Grèce, le Luxembourg se sont spontanément manifestés. A tel point que les organisateurs seraient tentés de recommencer l'opération l'an prochain, mais cette fois à travers toute l'Europe, ce qui est passionnant pour nous car nous avons toujours dit qu'on ne se tirerait de ces problèmes insupportables que le jour où, à l'échelon international, un accord clair serait signé entre les marchands pour mettre de l'ordre dans leur compétition acharnée. Le bien de consommation qui aboutit à tant d'atrocités ne peut que subir des réglementations draconiennes qu'impose le respect de la vie.

Nous allons nous retrouver le 11 décembre pour notre Assemblée Générale annuelle. Je me réjouis toujours de cette brève rencontre qui nous donne l'occasion de faire connaissance ou de nous revoir, et d'écouter ce que les uns et les autres ressentent, chacun dans sa région. Envoyez-nous vos pouvoirs si vous ne pouvez venir : c'est utile pour que les votes soient représentatifs, et très important pour le moral de ceux qui vous représentent !

Merci à vous tous qui vous êtes donnés un mal de chien toute l'année. Pour ne citer qu'un seul exemple, sachez que, outre les points de direct avec Antenne 2, notre Association a créé 30 points DRAPEAU BLANC supplémentaires à travers toute la France. Je sais la fatigue, l'énervement que cela représente. Si cela peut vous consoler, je vous assure qu'à Paris c'était la même fatigue, le même énervement. Mais de tout cela, comme toujours, c'est surtout l'émotion qui reste.

Selon notre tradition, ce numéro de Pondération est dédié à un enfant, Anthony GERAUD. Et pour une fois, il sera aussi dédié à son petit frère : Alexandre. Anthony faisait du vélo sur le trottoir quand il a été tué par un automobiliste. Il avait 4 ½ ans. Ses parents, moins d'un an après viennent de donner le jour à Alexandre. Ces deux enfants-là sont nos bébés chéris. Et c'est pour eux que nous devons défendre notre cause avec encore plus d'acharnement, de compétence et d'espoir.

Geneviève JURGENSEN

Geneviève Jurgensen

Présidente

TEMOIGNAGE

Lettre adressée au Président de la République

par Monsieur Aimé GRAND

Monsieur le Président,

Jusqu'à ce jour j'étais un de vos fervents partisans, tout en regrettant que vous n'ayez rien fait de significatif dans le domaine de la sécurité routière.

Aujourd'hui vous êtes en partie responsable de la mort de mon fils de 22 ans tué le 8 mai dernier par un chauffard qui a perdu le contrôle de son véhicule.

Lors de la campagne présidentielle, vous n'avez pas eu le courage de condamner la vitesse excessive responsable de la plupart des accidents mortels sur nos routes.

Vous ne voulez pas la condamner pour ne pas gêner l'industrie automobile française.

Le Japon, la Suède, les Etats-Unis, tout en privilégiant la sécurité ont une industrie automobile florissante. Depuis plus de 20 ans nous entendons les différents responsables de la sécurité routière dire qu'il faut éduquer les automobilistes. L'éducation se fait à l'école, après c'est trop tard.

Tolérer plus de 10 000 morts par an sur nos routes n'est pas digne d'un grand pays comme la France. Les responsables de cette hécatombe par leur laxisme ne m'inspirent aucun respect. Quand on sait qu'un enfant sur 10 sera tué ou grièvement blessé dans un accident de la circulation avant ses 18 ans.

Comment Monsieur le Président peut-on accepter cette banalisation. J'ose croire que vous ne mettez pas cela sur le compte de la fatalité ou du destin. Mon fils serait encore en vie aujourd'hui si la personne qui l'a tué avait tout simplement respecté la réglementation en vigueur. Ceux qui n'admettent pas qu'ils sont au volant comme ailleurs responsables de leurs actes ne doivent pas conduire.

Il est difficile de croire que ceux qui dirigent le pays acceptent chaque jour qu'il y ait plus de 35 morts et 1 000 blessés sur nos routes. On sait que les accidents de la circulation sont la première cause de décès et de handicap chez les personnes de 15 à 40 ans et coûtent à chaque foyer fiscal 5 000 F. par an.

Monsieur le Président osez prendre des mesures de sécurité comme d'autres pays ont eu le courage d'appliquer.

L'Allemagne par son système de mauvais points attribués aux conducteurs dangereux permet de réduire les morts sur la route.

Pourquoi Monsieur le Président dans le domaine de la sécurité routière sommes-nous à la traîne des autres pays industrialisés ?

Nous n'adoptons les mesures de sécurité que lorsque nous nous sentons obligés de le faire. Combien de vies seraient épargnées chaque année si nos dirigeants comprenaient le sens de la vie. Qu'ils admettent enfin que la voiture est un moyen de déplacement et non une arme qui sert à se défouler. Nous vivons en société civilisée ou le respect de la vie de son prochain est une priorité. Nous ne voulons plus vous donner nos enfants pour les voir tuer sur nos routes.

Cela suffit.

Je vous en prie, vous ne pouvez imaginer la douleur d'un père et d'une mère qui se voient privés de leur enfant par le laxisme de ses dirigeants. Faites en sorte qu'ils grandissent dans une société qui leur permette de devenir des hommes. L'insécurité routière doit être combattue. Trop de familles comme nous sont plongées dans la douleur.

Ne croyez-vous pas Monsieur le Président que la France, pays des droits de l'homme si chère à votre cœur s'honorerait en prenant des mesures pour le respect de la vie, en adoptant un projet de loi prévoyant le délit de mise en danger de la vie d'autrui. Lorsque la mort ou les blessures causées sont le fait d'infractions délibérées. Depuis 1963, j'ai pris conscience de l'insécurité routière.

Je souhaiterais que ma démarche se concrétise enfin par un projet de loi qui garantisse à chaque citoyen de circuler sur nos routes en toute sécurité.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, ma considération attristée.

JUSTICE

Tribunal correctionnel de Lons le Saunier

-audience du 25 mai 1988-

"Madame S. Lhomme est prévenue d'avoir à les Rousses, le 31 octobre 1987, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, involontairement causé la mort de Philippe Van Hee, des blessures à Y. Benoit-Gonin, D. Guérin et N. Chevassus, commis la contravention connexe suivante : étant conductrice d'un véhicule, effectué un dépassement sans s'assurer qu'elle pouvait le faire sans danger, avertir de son intention et se porter suffisamment sur la gauche pour ne pas risquer d'accrocher le véhicule ou l'usager qu'elle voulait dépasser. (art 319-320 du Code Pénal, R 14 et R 232 du Code de la Route)"

.... Nous étions 6 de la Ligue Contre la Violence Routière Savoie, ce jour-là, à Lons-le-Saunier, dont M. et Mme VAN HEE, qui durent une fois de plus se rappeler comment en quelques secondes, une conductrice avait confisqué la vie de leur fils Philippe : de nuit, sur une route de montagne qu'elle connaissait bien pour l'emprunter deux fois par jour, elle avait néanmoins entrepris de dépasser le véhicule qui la précédait, malgré la présence d'une ligne blanche continue et l'absence de visibilité : le conducteur venant en sens inverse n'avait aucune chance de l'éviter.

Son erreur de conduite a entraîné la collision de 4 voitures, dont on a retiré un mort et quatre blessés sérieusement touchés. Cette affaire fut la première jugée au fond de la séance du 25 mai 1988. Le président du tribunal écouta avec attention la plaidoirie de Maître D. Cataldi, avocat au barreau de Chambéry, adhérent de la Ligue-Savoie.

Daniel Cataldi exposa les buts de la Ligue Contre la Violence Routière et interrogea sur les limites du droit pénal de la route, et notamment sur celles de la responsabilité civile et pénale des auteurs d'infractions. L'avocat souligna le désintérêt des chauffards quant aux conséquences dommageables de leurs infractions du fait de l'intervention des compagnies d'assurances. Enfin fut évoquée l'absence regrettable de recours à la notion de dol éventuel (tromperie, fraude) en matière

de droit pénal de la route. En effet, dans ce domaine la qualification "involontaire" des infractions les plus graves s'avère inadéquate dès l'instant où leurs auteurs ont pu prévoir le résultat dommageable qu'ils ont causé (par exemple : lors du franchissement d'une ligne continue, d'un dépassement en plein virage ...)

Le président a jugé notre demande recevable, et nous a accordé 3 000F. à titre de dommages-intérêts, ainsi que 1 000F. pour les frais de justice. La compagnie d'assurances, elle aussi a reconnu ipso facto la justesse de notre action puisqu'elle n'a pas interjeté appel. D'autre part, un journaliste du Progrès était présent et a donné un compte-rendu exact du procès.

Que reste-t-il de ce jugement ?

- la mort ineffaçable de Philippe VAN HEE
- les blessés, marqués pour leur vie entière

Justice a été rendue, peut-être pas suffisamment à nos yeux, mais en tout cas beaucoup plus que dans de nombreux procès de ce genre : la conductrice a été condamnée à 4 mois d'emprisonnement avec sursis, 2 000F. d'amende pour le délit, 1 200F. pour la contravention et 18 mois de suspension de permis de conduire.

Ce jugement montre 2 carences importantes :

--la conductrice, du jour de l'accident jusqu'au procès a pu conduire en toute légalité, alors qu'elle avait largement démontré son irresponsabilité sur la route.

--aucune mesure éducative n'a été prise à son encontre ; ce n'est du reste pas prévu par la loi ; néanmoins l'obligation de repasser le permis de conduire devrait être le minimum imposé, dans un accident où il y a eu mort d'homme.

Les contraventions au Code de la Route représentent un volume très important des affaires traitées par la Justice. Grâce à des actions comme celle de la Ligue et d'autres associations,

nous pouvons espérer que l'appareil judiciaire prendra mieux ses responsabilités face aux chauffards, ce d'autant plus que nous saurons nous montrer convaincants au niveau ministériel.

S'il est nécessaire, pour que justice soit faite -car rien n'est jamais réglé tant que la fin n'est pas équitable (R. Kipling)- et c'est un des rôles importants de la Ligue, que notre association se mobilise face à la justice, il me paraît néanmoins certain, que le rôle le plus porteur d'avenir de la LIGUE

CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE se passera dans le domaine de l'éducation, seule capable de modifier positivement des individus, car elle implique leur participation, plutôt que la répression qui n'entraîne bien souvent que crainte, paralysie ou révolte, car bien peu de gens sont accessibles à la notion de sanction pénale.

*P. Vallerie Chastel
avec l'aide de
Daniel Cataldi*

**"Rien n'est jamais réglé
tant que la fin n'est pas équitable"**

R. KIPLING

Tribunal correctionnel de Toulouse

-audience du 19 mars 1988-

Le 25 mai 1987, Monsieur Rup, roulant à bord d'une 205 GTI, refusant la priorité à Madame LAVAL qui s'apprêtait à tourner, alla percuter de plein fouet la R.9 de Madame LAVAL à une vitesse estimée par les experts à plus de 120km/h. Le choc fut d'une violence inouïe détruisant littéralement les deux véhicules.

Madame LAVAL fut tuée sur le coup. Médecin, elle se rendait au moment du drame au chevet de ses malades.

Ce drame fait trois jeunes orphelins de plus.

Le 19 mars 1988, la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE, qui s'est donnée pour mission de lutter par tous les moyens légaux contre les accidents de la circulation, s'est portée PARTIE CIVILE aux côtés de Monsieur LAVAL, devant le tribunal correctionnel de Toulouse et a obtenu le FRANC SYMBOLIQUE.

Statuant sur la constitution de partie civile de la LIGUE, le tribunal déclare :

Compte tenu de son objet spécifique qui est la lutte contre les accidents de la circulation sur le territoire français, l'association dont il s'agit subit un préjudice moral certain et direct du fait des infractions commises par le prévenu. Il sera fait droit à sa demande en paiement de la somme du UN FRANC en réparation de ce préjudice.

NOS ACTIONS

Geneviève JURGENSEN chez M. SARRE

Notre Présidente Geneviève JURGENSEN a été reçue le 11 octobre 1988 par Monsieur Georges SARRE, Secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.

Un communiqué de presse a été publié par le Ministère.

Les points suivants ont été évoqués par la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE :

1 - Demande de mise à disposition de la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE d'un fonctionnaire pouvant assurer au siège, soit des tâches de secrétariat, soit des tâches plus importantes.

Le Ministre souhaite étudier la mise à disposition d'un appelé du contingent qui serait motivé par cette action.

2 - publicité des constructeurs automobiles relative à la vitesse ; Geneviève JURGENSEN fait part au Ministre de l'action intentée contre Peugeot.

Le Ministre se déclare prêt à réactiver la convention du 1er mai 1984 entre l'Etat et les constructeurs.

3 - Prise en compte des infractions graves au Code de la Route dans le calcul du malus par les compagnies d'assurances.

Monsieur SARRE est favorable au principe de cette mesure, il va réunir rapidement un groupe de travail auquel la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE participera.

4 - Contrat de plan résorption des points noirs :

Le budget de l'Etat pour cet objectif est doublé et cet effort sera poursuivi les années suivantes.

5 - Mesures anti-vitesse.

Le Gouvernement va étudier tout un arsenal de mesures -y compris répressives- sur ce sujet. Monsieur SARRE émet des réserves sur l'idée d'installer des boîtes noires sur les voitures privées.

6 - Rapports entre les associations liées à la Sécurité Routière et les Pouvoirs Publics.

La collaboration entre les Pouvoirs Publics et les associations concernées devrait être plus étroite et améliorée.

La Sécurité Routière ne se décrète pas, elle ne peut provenir que d'un changement de comportement de millions d'automobilistes.

L'Etat ne peut qu'aider et accompagner une telle prise de conscience.

Le mouvement associatif doit donc jouer un rôle décisif.

7 - Programme REAGIR.

Le Ministre est d'accord pour donner une nouvelle impulsion à REAGIR ainsi qu'à "Objectif -10%" et "Quartier sans accident-Ville plus sûre".

HUMEUR

Courage, fuyons !!!

Quelle mobilisation depuis le "coup de gueule" du Premier Ministre !
Tout l'été, repris par nos braves médias, les préfets ont campé sur le bord de routes pour retirer immédiatement leur permis aux automobilistes en infraction grave.

Mais qu'on se rassure, la plupart conduisent encore !

A l'automne, grand battage médiatico-parlementaire pour faire baisser le nombre des morts sur nos routes.

Si ce nombre avait baissé proportionnellement aux prises de parole de tous nos décideurs, on devrait chercher les victimes à la loupe statisticienne !

Et moi, automobiliste moyen,

de me terrer au fond de mon siège auto par peur des mesures que le gouvernement allait prendre contre ma sacro-sainte "LIBERTE" lors du comité interministériel du 27 octobre !

Ouf, la montagne a accouché d'une souris

Elle a l'habitude en ce domaine !

Pendant ces quelques jours de campagne de presse forcenée j'ai cru que, d'un peu plus, nous allions ressembler à des pays comme la RFA ou le Japon en matière de sécurité routière.

C'est vrai quoi, nous avons échappé à la "boîte noire" qui équipe nos camions ; car elle coûte cher, autour de 200 F. ... ! De toute façon elle n'aurait réussi qu'à obliger quelques uns à ralentir et sans doute à sauver des vies humaines !

On aurait pu aussi avoir une limitation de vitesse en ville plus sérieuse : 50 km/h. Mais après tout, les enfants et les personnes âgées n'ont qu'à courir plus vite !

Des esprits, "mal" intentionnés avaient suggéré en plus d'abaisser le taux d'alcoolémie autorisé à 0,50 g d'alcool par litre de sang.

Mais où allons-nous ? en Allemagne, je rêve ou quoi !

On aurait pu, également, demander aux assureurs de ne plus faire payer aux écrasés les dégâts causés par les écraseurs avec leurs voitures puissantes et de s'impliquer dans les mesures de prévention : par exemple, faire payer moins cher les automobilistes qui acceptent des dispositifs promouvant la sécurité.

On a préféré prévoir uniquement des mesures techniques pour les véhicules anciens (5% des accidents ont des causes techniques, surtout usure de pneus !)

En fait toutes ces mesures voulaient dire prendre parti, accepter de se couper des groupes de pression, des grands constructeurs, c'est ce qu'on n'a pas osé.

Décidément, nous resterons en France avec des méthodes françaises ;

Et nous le garderons notre record de l'hécatombe routière,

Rien à craindre de ce côté-là !

VU DANS LA PRESSE

Le gouvernement adopte les mesures de sécurité routière

Enfin, le professeur Got, spécialiste de sécurité routière, connu pour ses campagnes contre l'alcool, s'engage aussi aux pouvoirs publics et aux constructeurs de voitures.

Dans une interview au journal « Le Monde », il déclare qu'il est « tout à fait illusoire d'espérer le respect des limitations de vitesse si les véhicules sont conçus pour les transgresser. Tant que les voitures seront faites pour aller vite, il n'y aura pas d'autre choix que celui de la répression. »

Il ajoute : « Ce sont les véhicules les plus récents et les plus performants qui ont le plus d'accidents. Le conducteur utilise finalement toutes les possibilités de son véhicule. Plus il est apte à dépasser, plus il sera invité à le faire dans des conditions aventureuses et plus le risque sera grand. » Et il affirme : « Nous sommes des barbares qui pratiquons le sacrifice humain. »

QUEST-FRANCE
28 octobre 88

Domage pourtant que le gouvernement ait un peu abandonné l'ambition en cours de route. Pas plus que ses prédécesseurs, hélas, il n'ose couper la route frontalement aux deux ennemis majeurs des automobilistes : l'excès de vitesse et l'alcool.

La vitesse qui va poursuivre son chemin dévastateur : toutes les statistiques l'accusent. L'alcool, le fléau des fléaux, qui ne tue pas seulement sur les routes. Le pari de la pédagogie et de la peur du gendarme est-il à la mesure de l'enjeu ?

Le Monde 28 octobre 88

Il existe une constante dans l'attitude des gouvernements, de droite comme de gauche, en matière de sécurité routière. Dès leur arrivée au pouvoir, ils découvrent que l'hécatombe automobile et ses dix mille morts par an représente un sujet « grand public » exceptionnel, et l'on voit alors les ministres se précipiter au chevet des polytraumatisés de l'hôpital de Garches pour déclarer qu'un tel scandale doit cesser.

Vient alors le temps du comité interministériel chargé d'arrêter des mesures définitives en la matière. On découvre alors qu'un premier ministre n'est pas enthousiasmé par une augmentation du nombre des sanctions à l'approche d'élections. On remarque que le ministre de l'économie refuse de s'engager sur un programme pluriannuel de suppression des « points noirs ». Quant au ministre de l'intérieur, il rechigne inévitablement à distraire une partie de ses forces de l'ordre pour les placer sur le bord de la route alors que le maintien de l'ordre et le grand banditisme exigent une mobilisation sans faille. Au moment de passer aux actes politiques et financiers, l'insécurité routière perd subitement de son ampleur et de son urgence...

Les vingt-deux mesures adoptées par le comité interministériel

Le comité interministériel a adopté les vingt-deux mesures suivantes :

- mobilisation accrue des préfets qui devront rendre compte mensuellement de leurs activités en matière de sécurité routière, des parquets et des forces de l'ordre ;
- renforcement du taux de poursuite de procès-verbaux et la suppression des interventions destinées à annuler ceux-ci ;
- accroissement du nombre des condamnations à des tâches d'intérêt général ;
- amélioration du système statistique de la sécurité routière ;
- augmentation du taux des amendes des contraventions (+20 % pour les contraventions aux limitations de vitesse et aux feux de circulation) ;
- perception immédiate des amendes qui sera mise à l'épreuve dans deux départements ;
- renforcement des forces de police et de gendarmerie en moyens (110 millions de francs) et en hommes ;
- traitement des petits excès de vitesse par la procédure simplifiée de l'amende forfaitaire (excès de vitesse de 20 km/h par rapport à la vitesse maximale autorisée) ;
- accroissement des contrôles préventifs d'alcoolémie ;
- aggravation des sanctions pour les personnes qui conduisent sous le coup d'une suspension de leur permis ;
- programme d'incitation des collectivités locales (objectif 10 %) ;
- développement de l'enseignement de la sécurité routière dans le système scolaire ;
- développement de l'apprentissage anticipé de la conduite (conduite accompagnée à seize ans) ;
- protection renforcée des deux roues ;
- création d'un contrôle technique périodique des voitures ;
- création d'un permis de conduire à points ;
- extension du port de la ceinture de sécurité ;
- obligation des feux arrière de brouillard ;
- conception de la publicité automobile ;
- place des émissions de sécurité routière sur les chaînes de radio et de télévision ;
- arrêt de la vente de boissons alcoolisées sur les autoroutes ;
- création d'un groupe d'experts chargés de rédiger un Livre blanc précédant un débat au Parlement.

Au premier rang des accusés, la vitesse. Selon les enquêtes de la Sécurité routière, elle est en cause dans 48 % des accidents. Ce qui n'empêche pas certaines personnalités de militer pour la suppression des limitations. « Un règlement minable, édicté par des minables, pour des minables ! » éruçait récemment à la télévision Francis Rongier, président d'Auto-Défense. Cette association, dont fait partie notamment Jean-Pierre Beltoise, a publié récemment la carte des radars dans la revue qu'elle édite. Carte reprise, hélas ! par un hebdomadaire, pour le « service » de ses lecteurs. Leur argument : la vitesse, c'est le progrès ; il faut responsabiliser les gens ; chaque conducteur doit déterminer lui-même l'allure à laquelle il peut rouler, en toute sécurité, dans des circonstances données.

Cette thèse pourrait avoir quelque valeur dans l'hypothèse d'une quasi-perfection des comportements. Nous sommes malheureusement très loin du compte. La vitesse est un euphorisant, comme l'alcool, et nombre d'automobilistes ont tendance à se prendre pour... Beltoise ! Les statistiques des assureurs sont formelles : les pilotes des « petites GTI » ont en moyenne trois fois plus d'accidents que ceux des modèles de base.

Trop souvent, l'auto reste un objet de fantasmagorie, avant d'être un outil. Voiture joujou, voiture puissance, voiture compensation : on dépasse sur la route le voisin qu'on est incapable de surpasser dans la vie. Les publicitaires ne se privent pas de flatter ce penchant. « La vie est une course », proclame Porsche. Volkswagen souligne en ces termes la « discrétion » de sa GTI 16 S, face à ses concurrentes plus voyantes : « A peine une antenne qui dépasse ! Et, bien sûr, le sigle 16 S. Mais, pour le lire, encore faudrait-il être capable de vous suivre, et ça... » La Ligue contre la violence routière avait attaqué Citroën en 1984

pour une publicité sur la CX annonçant : « 220 km/h, c'est démon. » Elle récidive cette année contre Peugeot, auquel elle réclame, avec l'un de ses membres, Jean-Louis Laval, 1 franc symbolique. Origine : un accident au cours duquel l'épouse de M. Laval a trouvé la mort l'an dernier. Le jeune chauffard, qui, à grande vitesse, lui a brûlé la priorité, avait acheté sa voiture treize jours plus tôt. Une 205 GTI, que Peugeot vantait dans un dépliant, à l'époque, en ces termes : « Une mécanique pour rouler au-dessus des autres. [...] Pour ceux qui prennent la route comme ils prennent la vie, toujours à fond et à pleines dents. [...] Ivresse des grandes lignes droites, vertige du circuit montagnard, grisierie des petites routes de campagne, échappées dans le trafic banlieusard, vous pouvez tout oser. » Un vrai festival !

« Nous n'en voulons pas plus à Peugeot qu'à un autre, explique Geneviève Jurgensen, présidente de la Ligue contre la violence routière. Mais nous entendons dénoncer l'irresponsabilité des constructeurs en général. Dans ce domaine précis, ils se conduisent comme des marchands de canons ou des trafiquants de drogue. » On fera donc un procès pour l'exemple.

Interrogé le 24 août, lors d'une visite aux grands accidentés de la route à l'hôpital de Garches (Hauts-de-Seine), Michel Rocard n'a pas exclu la possibilité de limiter au niveau de la fabrication la vitesse maximale des voitures. Selon un récent sondage, 73 % des Français y seraient favorables. Mais une telle mesure supposerait, bien entendu, une concertation européenne — sinon mondiale — sous peine de couler commercialement nos constructeurs. Elle a donc peu de chance d'être mise en œuvre avant longtemps...

Ce n'est sûrement pas une raison pour baisser les bras. Le Pr Claude Got, l'un des apôtres de la sécurité routière, ne cache pas son extrême lassitude. Spécialiste renommé d'anatomopathologie, il autopsie depuis 1970 les victimes des accidents de la route. Des recherches qui, à partir de l'étude des lésions, permettent d'améliorer la sécurité des voitures. Il en a trop vu pour douter un instant des méfaits de la vitesse et de l'alcool, ou de l'efficacité de la ceinture. Mais, après tant d'années de combat, il a un peu l'impression de prêcher dans le désert. Selon lui, les responsables politiques résistent mal à la pression des lobbies de l'alcool, de l'industrie automobile et des partisans de la vitesse.

Claude Got n'en a pas moins lancé quelques propositions « de bon sens ». Il serait très facile, dit-il, de coincer aux péages les conducteurs ayant effectué le trajet à une moyenne supérieure à 130 km/h : le ticket comporte, en effet, l'heure d'entrée sur l'autoroute. On pourrait aussi, selon lui, équiper les voitures d'une boîte noire qui garderait en mémoire la vitesse des dernières heures de conduite. Plus simple encore, deux feux de couleurs différentes près de la plaque minéralogique. Le premier s'allumerait au-dessus de 60 km/h, le second à partir de 90, et les deux fonctionneraient ensemble au-delà de 130. Mais on connaît la répugnance des Français pour toute forme de surveillance des individus, fût-ce dans l'intérêt général. Pour le Pr Got, en revanche, « le mythe des points noirs à supprimer appartient au passé ». La plupart ont été aménagés, estime-t-il, et parfois remplacés par une portion de route bien droite et bien large sur laquelle les conducteurs roulent plus vite et où les accidents sont donc aussi nombreux ! Quant au contrôle périodique des véhicules, les pays qui l'ont instauré n'ont pas enregistré, affirme-t-il, de baisse sensible du nombre des accidents.

L'EXPRESS 28-10-88

LA RÉPRESSION DANS LE MONDE

Les chauffards vont-ils en enfer ?

Aux Etats-Unis, on frappe le moral. En Suisse, le portefeuille. En France, on cogite

En Californie, les juges ont trouvé un moyen peu banal de décourager les jeunes chauffards alcooliques. Ils les obligent à visiter la morgue et leur montrent un par un les cadavres des accidentés de la route. Voir ces corps sanguinolents démembrés, déchiquetés, pulvérisés par les pare-chocs, fait réfléchir. Ils sont pour l'instant vingt-quatre juges à s'être passé l'idée et à avoir aménagé leur morgue pour ces visites guidées.

Mais les Américains sont aussi les champions de la répression classique. Dans l'Etat de New York un chauffeur alcoolique récidiviste a été condamné à la plus sévère peine enregistrée à ce jour : quinze ans de prison ferme !

Autres lieux, mêmes mœurs. En URSS, il ne fait pas bon abuser de bière ou de vodka avant de prendre le volant. La police soviétique peut vous arrêter dès que votre taux d'alcoolémie dépasse... 0,8 gramme par litre. On vous conduit dans une « chambre de désenivrement », où l'on vous « soignera » pendant deux à trois jours. Vous serez alors entouré d'infirmières censées vous faire passer le goût du jus de la treille, au besoin en vous tabassant quelque peu. Les juges ne sont pas non plus très tendres avec les chauffards russes, puisque, à Moscou, l'un d'entre eux a été condamné à dix ans de prison ferme.

Partout dans le monde, on a accommodé les conducteurs alcooliques. Sauce turque : c'est la plus rapide. On vous met en prison dans le quart d'heure qui suit l'interpellation. Plusieurs camionneurs français gorgés de raki croupissent encore actuellement dans les prisons turques. Sauce africaine : l'écrasement d'un ou de plusieurs autochtones peut entraîner le lynchage.

Sauce japonaise : les chauffards sont des déviationnistes ; ils doivent donc être rééduqués. On les enferme dans des prisons spéciales pour délinquants routiers. On leur projette des films d'horreur automobile. C'est la guerre psychologique. La police veut susciter un réflexe de Pavlov : alcool au volant égale images atroces. En Europe, la répression est plus ou moins dure. Les plus sévères sont les Scandinaves. La Suède a été le premier pays au monde à mettre au point, dès 1920, une législation spéciale pour les chauffards alcooliques. Au Danemark, avoir 0,8 gramme d'alcool dans le sang entraîne une amende égale à 4 % de son salaire annuel. Autre championne de la répression : la Suisse. On y frappe l'automobiliste au point le plus sensible : le portefeuille. L'amende forfaitaire y est énorme. Elle peut aller jusqu'à 150 000 de nos francs, alors qu'elle n'atteint « que » 500 francs en Italie, 1 000 francs en Espagne,

4 500 francs en RFA, 9 000 francs en Belgique, 23 000 francs en Grande-Bretagne.

Les peines de prison varient en Europe de trois mois, maximum belge, à trois ans, maximum suisse. En Italie et en Grande-Bretagne, la peine maximale est de six mois ; en RFA, elle peut atteindre un an.

En France, la loi du 10 juillet 1987 prévoit des peines de prison de deux mois à deux ans et des amendes de 1 000 à 30 000 francs pour conduite en état d'ivresse. En cas d'homicide involontaire, les peines sont doublées. « Nous avons chez nous une législation sévère mais très mal appliquée, regrette Claude-Maxime Bertrand, juge honoraire et président du Comité du Droit de la Route. En comparaison, la RFA offre un éventail de peines plus légères mais appliquées systématiquement. Par exemple, lors de la fête de la Bière, l'année dernière, les policiers allemands ont bouclé toutes les routes menant à la frontière française et fait passer un alcooltest à tous les conducteurs. Ils étaient pratiquement tous imbibés. Ils ont dû payer tout de suite une amende de 1 500 marks ou abandonner leur voiture en guise de caution. Cela serait impensable en France... »

Le juge Moreau, responsable de la Ligue contre la Violence routière, affirme pour sa part : « Tant qu'on accordera chez nous plus d'importance à la voiture qu'à la vie humaine, aucun système répressif ne pourra être vraiment efficace. »

Bernard Werber

DOSSIER

La vitesse, l'automobile et la sécurité

NOTES DE LECTURE*

La vitesse est une valeur typique de notre société industrielle. Elle est toujours présentée comme une épopée, une quête quasi religieuse : atteindre la vitesse de la lumière. On trouve cet appétit dans tous les domaines : les ordinateurs, la guerre, le travail et surtout les moyens de locomotion.

Celui qui possède la vitesse domine
-la nature et les autres-

Or aujourd'hui, dans notre société de production de masse, tout le monde peut posséder la vitesse. Pour retrouver ce besoin de domination, des différences se sont donc créées : quand on parle vitesse on s'adresse à des groupes précis qui dans le langage publicitaire apparaissent comme des

privilegiés

Ce sont les décideurs dont le temps est précieux ; ils utilisent l'avion le plus rapide et les voitures les plus puissantes du marché. Il y a aussi les adolescents et les jeunes qui ont besoin de s'affirmer dans le monde qui les entoure ; ils utilisent les 205 et autres GTI : généralement les hommes plus

que les femmes. Ces différences entre les groupes humains entraînent des conflits, centrés sur la vitesse, qu'on observe tous les jours dans les comportements sur la route. Et le cinéma, où la vitesse automobile se transforme systématiquement en violence, en est l'illustration typique.

C'est donc à travers l'automobile que les valeurs accordées à la vitesse se focalisent car elle est l'image même de la mobilité et de la liberté individuelles.

Elle est l'instrument privilégié pour celui qui accède à la vitesse, elle devient initiatique. Cela concerne les moins de 25 ans, les classes sociales aux faibles revenus qui s'achètent une voiture, les pays moins "avancés" (le Portugal détient le record de l'hécatombe en Europe). Même les exclus théoriques reçoivent une compensation : les jeunes de 16 ans peuvent apprendre à conduire et donc rouler, ceux qui n'ont pas le permis (personnes âgées souvent) ont à leur disposition les voiturettes.

Qui refuse la réglementation ?

Ceux qui refusent la réglementation sont des hommes, jeunes ou dans la force de l'âge, actifs avec souvent des professions indépendantes, grands rouleurs, acheteurs et consommateurs de véhicules neufs puissants et technologiquement avancés, porteurs affirmés des valeurs d'efficacité, soucieux de marquer les différenciations.

Dès lors on comprend que la réglementation et la limitation soient considérées comme attentatoires à la double excellence de maîtrise et de liberté : au mieux elles sont considérées comme partiellement et occasionnellement légitimes mais le plus souvent comme inadéquates, parfois ridicules et trop souvent brimantes. Dans le cas particulier de la limitation de vitesse, l'analyse de l'infraction montre l'existence d'un processus de refus de la légitimité particulièrement actif et marqué par la "bonne conscience" ; que ce processus soit le fait d'une minorité d'acteurs ne doit pas faire oublier qu'il s'agit d'une minorité très active, puissante économiquement et culturellement, s'appuyant sur de multiples relais et leaders d'opinion. En un certain sens c'est bien une société et le poids de systèmes de valeurs qui se manifestent dans ce domaine exemplaire.

D'après Yvon CHICH

Mais si on veut promouvoir la sécurité, il ne faut pas se tromper de cible : c'est la vitesse et non l'automobile qu'il faut viser.

En ville, la situation pourrait être améliorée facilement par une volonté de gérer le trafic dans son ensemble : trajets, horaires ... etc. Une simple limitation de vitesse présentée seule n'aboutirait à rien car les gens ne l'accepteraient pas. Il faudrait l'intégrer dans un dispositif cohérent.

Sur les routes la difficulté est plus grande car pour la majorité il n'y a pas de lien étroit et spontané entre

vitesse et insécurité

De plus les industriels font tout pour dissocier ces deux idées. Ils proposent des solutions techniques : freins, ordinateurs de bord, résistances aux chocs... etc pour éliminer dans l'esprit des gens le possible souci de sécurité. Ensuite l'hécatombe routière ne dérange nullement dans la société, elle est totalement banalisée (sauf pour les victimes et leurs proches). Enfin si on accepte

réellement, et non hypocritement comme c'est souvent le cas, la notion de **sécurité** il faut en accepter **le coût**. Ce coût qui apparaît si évident aux personnes sensibilisées apparaît généralement comme une surcharge financière facultative et non obligatoire. La sécurité implique un effort supplémentaire (bitumer et redresser une route pour rendre le trafic fluide est "naturel" mais mettre en place des aménagements pour la rendre la plus sûre possible devient une "contrainte").

Donc notre but ne consiste pas à supprimer les valeurs de la vitesse mais à affirmer que la **sécurité EST ELLE AUSSI une valeur DE CONQUETE ET DE MAITRISE FONDAMENTALE POUR NOTRE CIVILISATION.**

Jean-Louis MAZZONETTO

**Remarques sur la place de la vitesse dans la société
Yvon CHICH - Juin 1988*

Lariflette

Texte et dessin de D. Laborne

PSYCHOLOGIE ROUTIÈRE



- Mais, ma parole, Brigadier, c'est un cimetière routier ?
- Oui ! On a beau multiplier les panneaux pour attirer l'attention des conducteurs, l'hécatombe continue !

- Eh bien, chez nous, il n'y a plus de collisions depuis qu'on a mis cet avis au virage !

QUEST-FRANCE 13 mai 88

ACCIDENTS et CONDITIONS de CIRCULATION

Je suis victime de la route, comme on dit pudiquement, c'est-à-dire handicapé à vie (parole et locomotion très difficiles). En tant que membre de la Ligue Contre la Violence Routière je voudrais apporter ma contribution au débat ouvert au sein de notre association sur 4 causes des accidents.

Je pense qu'une modification d'une manière sensible des conditions de circulation (comme par exemple, en limitant autoritairement la vitesse, ou en imposant le port de la ceinture de sécurité) sont nécessaires pour obtenir une diminution significative du nombre de tués dans les accidents.

Phénomène social

Chaque cas individuel est quelque chose de terrible et d'affreusement douloureux pour l'individu et pour la famille. Mais le phénomène global n'est pas une simple addition de phénomènes individuels, car il possède une grande régularité. Il n'y a pas une année avec 300 morts puis une autre avec 30 000 ! Non : tout se passe comme

s'il y avait une "loi" qui gouverne le phénomène. Il y a autour de 10 000 morts chaque année. C'est ce que disent hautement les courbes publiées par les services de la Sécurité Routière (voir Pondération 9 page 14). Cependant cette courbe montre clairement un phénomène en 1972.

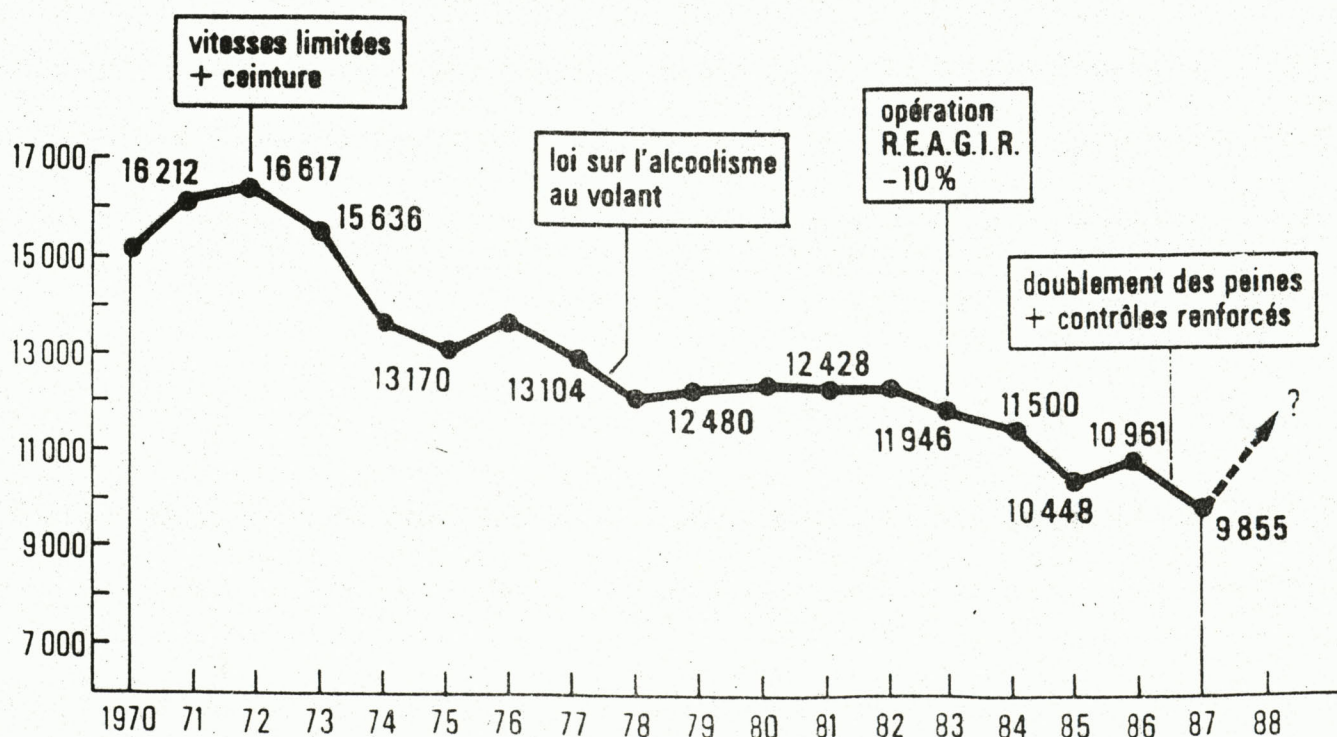
Que s'est-il passé en 1972 ?

Les conditions de la circulation automobile ont été brutalement transformées par l'introduction de la limitation de vitesse et le port obligatoire de la ceinture de sécurité.

En sorte qu'il faut bien dire que le phénomène "ACCIDENT" est un phénomène "SOCIAL" qui comme tel obéit aux lois de la statistique: (puisque depuis DURKHEIM (1) nous savons que les faits sociaux obéissent à des lois) et non pas seulement un phénomène individuel.

Que se soit un phénomène régi par les grands nombres, il n'est d'ailleurs pour s'en convaincre que de regarder une route aux abords d'une

15 ANS DE PROGRÈS... ET LA RECHUTE



1988 : + 12,8% sur les 8 premiers mois de l'année. Ce qui ferait 11 116 morts sur 12 mois.

ville ... Cette analyse intègre simplement les phénomènes individuels dans un cadre général, et suggère ainsi des moyens nouveaux.

La Ligue Contre la Violence Routière se sert d'ailleurs de cette conception lorsque, par exemple, elle encourage la réalisation de toute une série de "petits travaux" qui sont en réalité de véritables transformations des conditions de la circulation, avec par exemple les aménagements à la sortie des écoles, ou les aménagements de la "Rue de l'Avenir", les passe-piétons de Decazeville, les brassards réfléchissants, voire la voiture géante ...

Coût social des accidents

Il ne s'agit pas pour ce coût-là de calculer un prix mais de montrer l'insécurité routière en rendant à toutes les victimes de la route, leur importance, et en ces termes les accidents de la route coûtent très cher à la société.

Une étude a montré qu'une collectivité devait dépenser 1 600 000 F. pour sauver une vie, ce qui marque assez l'ampleur de la signification sociale des accidents si l'on songe qu'il y a plus de 10 000 morts chaque année.

J'ai longtemps clamé dans le désert à propos de toutes ces choses ; contredire l'opinion n'est pas chose facile. En janvier 1987 je m'étais quand même décidé à publier un article dans ce sens dans un hebdomadaire local, mais

il est tombé dans la plus grande indifférence. Bien que concernant un nombre considérable de gens, il n'avait suscité aucun scandale, et n'avait eu droit qu'au silence ...

L'idée fait son chemin très lentement, mais elle le fait. C'est ainsi que LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE note, par exemple, l'importance invisible des Tables Rondes qui font se concentrer des combattants isolés d'un même combat.

Quelqu'un, comme la très précieuse Madame Jurgensen elle-même, remarque avec simplicité qu'en 1973-1973, la limitation de vitesse due à la crise du pétrole a entraîné une chute spectaculaire du nombre des accidents, "ce que, dit-elle, ni le nombre de morts ou de blessés n'avait jamais pu obtenir avant.

Jacques DESUCHE

A la suite d'un accident, le 30 mai 1969, Monsieur Desuché est resté 17 jours dans le coma. Handicapé à vie, (parole et locomotion) il doit abandonner son métier de professeur de philosophie.

(1) Emile DURKEIM, sociologue français, (1858-1917) ramène les faits moraux aux faits sociaux, qu'il regarde comme indépendants des consciences individuelles. Il a écrit notamment les "Règles de la méthode sociologique".



ET LA VITESSE ?

La vitesse de circulation des véhicules est la cause première des accidents mortels de la route :

-45% des causes recensées des accidents de voitures légères.

-62% des causes recensées dans les accidents de moto.

Un accident étant toujours le résultat de la conjonction de nombreux facteurs :

-souvent la vitesse réelle des machines est inconnue et, dans ce cas, l'on ne peut l'incriminer,

-quand le conducteur a un taux d'alcoolémie supérieur à la réglementation l'on ne parle plus de sa vitesse de circulation comme cause première de la gravité de l'accident, mais de son imprégnation éthylique,

Par exemple : le conducteur responsable de la mort d'Anne Cellier a reconnu que, ivre ou pas, il n'aurait pu arrêter sa voiture lancée à 150 km/h (Le Monde du 24-4-87)

Dans les enquêtes REAGIR les inspecteurs, devant la multiplicité des causes, mettent en avant celles sur lesquelles ils pensent qu'une action peut être menée. Mais sur la vitesse ... quoi faire ?

De même dans les enquêtes de gendarmerie et de police, le classement des causes est arbitraire, la vitesse étant le plus souvent vue uniquement sous son aspect réglementaire.

Comment se fait-il alors que rien ne soit entrepris sur ce facteur de risque n°1, en fréquence et en gravité, des accidents corporels de la circulation ?

Paradoxalement l'action constante des constructeurs et des Pouvoirs Publics vise à favoriser l'accroissement de la vitesse du trafic automobile:-

--une grande partie des aménagements d'infrastructures routières ont pour conséquence de permettre "sans risque" de dépasser les vitesses réglementaires.

--pour écouler les trafics, la DDE règle quelquefois l'onde verte d'une série de feux de signalisation à une vitesse supérieure à celle autorisée.

--chez les constructeurs, c'est encore et toujours la course à la puissance et à la vitesse.

Par exemple : dans la gamme 87 Citroën (y compris les diesels) 75% des voitures légères proposées ont une vitesse maximale réelle supérieure à 140 km/h.

Les discours officiels sur le sujet

Bien sûr, tous les discours officiels sur le sujet rappellent que la vitesse est la cause d'accidents mortels mais ce n'est surtout pas la vitesse "en soi", c'est la vitesse "mal maîtrisée" ce qui est tout autre chose car on élimine ainsi la responsabilité éventuelle du concepteur du véhicule pour concentrer la responsabilité sur le conducteur.

Or, la circulation automobile est le résultat des déplacements de machines dirigées par des opérateurs sur une infrastructure qui, en ville particulièrement, ne leur est pas spécifique.

Cette circulation est libre en ce sens que les trajectoires des machines ne sont pas imposées de manière impérative. Elle est quelque peu contenue par des bordures de trottoir ou quelquefois par des glissières de sécurité.

Si l'on veut améliorer la sécurité du système il faut agir sur les trois éléments le composant :

--l'infrastructure et l'environnement : tracé, revêtement, éclairage,....

--l'opérateur : formation, éducation, performances physiques,...

--l'machine

Sur ce troisième élément il faut se poser la question :

"La conception de la voiture intègre-t-elle bien les objectifs de SECURITE ?

Les politiques pratiquent la langue de bois ...

Sur cette question les politiques pratiquent la langue de bois en refusant de la poser. La voiture est un produit parfait, intouchable, uniquement contraint par des données économiques que les constructeurs imposent à la société avec le consentement tacite des Pouvoirs Publics.

Il faut que cesse cette inaction complice. La conception du véhicule doit être revue pour répondre à la volonté affirmée de faire baisser de manière significative et durable le bilan nécrologique de la circulation. L'attitude actuelle qui fait uniquement reposer les responsabilités sur l'infrastructure et les conducteurs ne résiste pas à un examen sérieux. C'est ce que disait encore récemment M. Gérard Charpentier, chef du centre de la sécurité et des techniques routières au SETRA : "aujourd'hui, tout le monde est d'accord pour dire que le comportement du conducteur est influencé par le véhicule et l'infrastructure" (Que Choisir 233 Nov 87).

En fait, les 3 composantes du système sont interactives. Mais surtout le véhicule influence de manière déterminante le comportement de l'automobiliste. A voiture rapide, conducteur pressé.

A une époque où les "gagners" servent de modèles, où l'on prône l'efficacité, où la performance est une vertu cardinale, pourquoi donner aux automobilistes des voitures puissantes et rapides pour rouler à vitesse réduite ?

D'ailleurs 80% d'entre eux ne respectent pas les limitations de vitesse, mais il y a là, tout de même, une irresponsabilité complice.

Sur quelles caractéristiques de la machine faut-il agir pour accroître la sécurité ?

Il faut prendre conscience que l'automobile est tout prosaïquement un moyen de déplacement dont il faut a priori, au moment de la conception, bien cibler les performances pour minimiser les risques. Par exemple, le véhicule à construire doit avoir une vitesse de croisière de X km/h sur une distance de Y kms.

Un essai fait par le coureur automobile Bernard Garniche sous contrôle médical permanent a montré qu'au bout d'une heure et demie de conduite il y a apparition d'une situation dangereuse : fatigue, perte de concentration, lassitude, ... (Radio-France 27-5-87)

Le premier caractère sur lequel il faut intervenir est, bien entendu, LA VITESSE.

L'énergie d'un véhicule roulant est énorme, elle varie comme le carré de la vitesse.

A 90 km/h une voiture légère possède une énergie capable de sectionner une barre circulaire en acier de 1 mètre de diamètre.

Les machines actuellement en circulation sont des armes dangereuses dont l'énergie excédentaire représente un formidable gaspillage.

Pour obtenir une modération de la circulation il est donc nécessaire de réduire la puissance et la vitesse maximales des voitures de M. TOUTLE-MONDE.

C'est tout un changement profond des mentalités et des habitudes sociales qu'il faut obtenir.

Aujourd'hui la voiture particulière, à cause de la publicité des constructeurs et l'habile propagande du lobby de l'automobile, est perçue comme un produit de "rêve", source d'ivresse et de puissance, libérant des insatisfactions et des contraintes sociales.

Il y a un décalage entre les clichés mentaux sur lesquels vit la société et les exigences de la sécurité de tous.

Comme disait M. Gentile de la Prévention Routière à notre Rencontre du 15 novembre 1986, "il faut former un puissant lobby de la sécurité", exiger des actes des responsables pour réduire enfin de façon notable et permanent l'hécatombe routière.

Pierre ROBLIN



LA VITESSE EN ACCUSATION

*Les statistiques des assureurs
confirment que plus les voitures sont rapides
et plus les accidents sont nombreux*

Dix-sept mille tués ! Il aura fallu qu'en 1972 la France pulvérise son propre record, pour que, l'année suivante, le gouvernement impose des limitations de vitesse à 90 et 130 km/heure. Quinze ans plus tard, les adversaires de la limitation n'ont toujours pas désarmé. Pourtant, les faits sont têtus. La vitesse excessive intervient dans 45 % des accidents et elle est en cause dans un accident mortel sur trois.

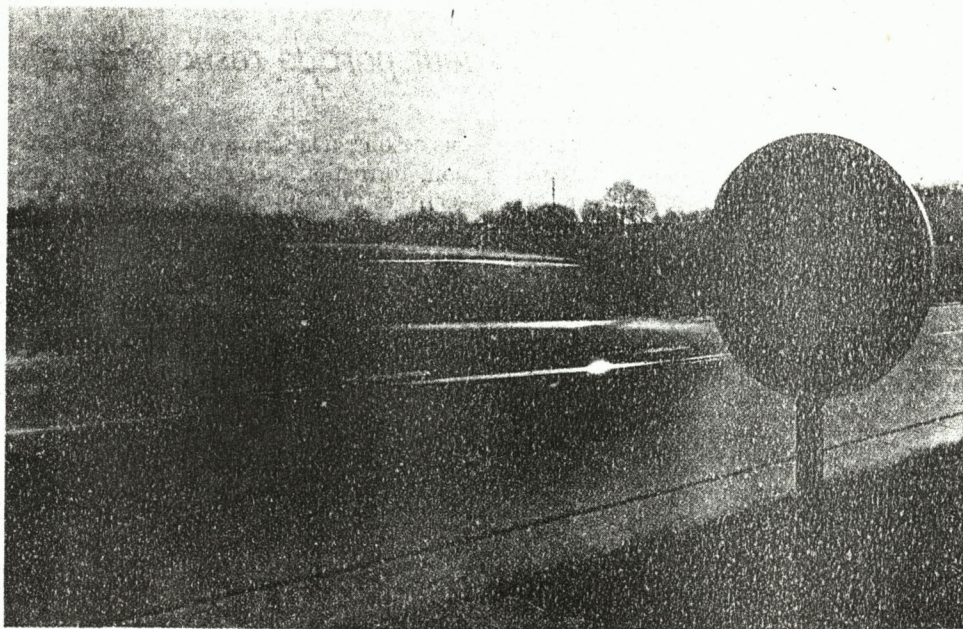
S'il fallait une preuve de plus au dossier, *Que Choisir* est aujourd'hui en mesure de la fournir. L'Association générale des sociétés d'assurance contre les accidents, l'AGSAA, a en effet accepté de nous communiquer ses statistiques. Des chiffres qui montrent clairement que ce sont les voitures les plus puissantes, les plus rapides, qui sont le plus fréquemment impliquées dans des accidents.

La puissance multiplie les risques d'accident

A partir des données recueillies par les assureurs (et qui leur servent à fixer le montant des primes), l'AGSAA a comparé les fréquences d'accidents enregistrées pour les différentes versions d'un même type d'automobile. Le résultat est édifiant : pour les quatorze types de voitures ainsi passés en revue, ce sont dans tous les cas les modèles les plus puissants, les plus performants, qui atteignent l'indice de fréquence le plus élevé (voir tableau). Ainsi, la *Visa GTI* a 2,5 fois plus d'accidents que le modèle de base. Et les accidents sont deux fois plus nombreux avec la *R5 GT turbo* qu'avec la *R5 GL*.

Là, malheureusement, s'arrête la comparaison. L'attribution systématique de l'indice 100 aux modèles de base — qui place la *Lancia Delta 1300* au même plan que la *Visa*, alors que tout sépare ces deux voitures, et en particulier leur puissance : 75 CV contre 34 CV — ne permet pas de confronter leurs degrés de risque. Ce que n'apprécieraient sans doute pas les constructeurs...

Le travail effectué par l'AGSAA nous renseigne en revanche sur la typologie des victimes et/ou auteurs d'accidents. On constate ainsi que les cadres et les dirigeants d'entreprise paient un lourd tribut à la route. Ce que corrobore l'analyse par tranches d'âge. Celle-ci montre en effet que les 35-50 ans sont de plus en plus nombreux à être impliqués dans des accidents. Moins nombreux certes que les 25-35 ans, souvent amateurs de voitures « sportives », mais davantage que les 20-25 ans. Un constat somme toute logique, le « cou-



les familiales peuvent rouler entre 170 et 200 km/h ; les GTI et les turbo franchissent la barre des 200 km/h et les modèles les plus puissants dépassent les 220 km/h.

L'évolution technologique des voitures ple » véhicule-conducteur étant indissociable, pour le pire comme pour le meilleur...

Cette réalité, les constructeurs ne peuvent pas l'ignorer. Mais ni les limitations de vitesse, ni les clics pétroliers n'ont réussi à les convaincre de freiner leur course à la puissance. Aujourd'hui, les voitures les plus modestes atteignent 150 km/h,

et des pneumatiques a certes apporté de gros progrès au niveau de la tenue de route, du freinage et du confort. On peut conduire vite avec une impression de grande sécurité. Et nombre de conducteurs ne s'en privent pas, qui jugent les limitations inadaptées aux possibilités techniques de leur voiture. Mais une nationale ou une autoroute n'est pas un circuit automobile et tout le monde n'a pas la maîtrise et les réflexes d'un pilote de formule 1. Même si, trop souvent, la publicité voudrait nous le faire croire...

La publicité se moque de la bonne conduite

Alors que des millions sont dépensés chaque année dans de grandes campagnes destinées à ramener les automobilistes à plus de raison, les firmes automobiles et leurs publicitaires consacrent des fortunes et des trésors d'astuce à vanter la puissance et les performances des nouveaux modèles. En 1984, dans un accord passé avec

le délégué interministériel à la Sécurité routière, les constructeurs français s'étaient engagés à renoncer « à toute publicité axée principalement sur la vitesse de pointe », celle-ci ne devant plus être mentionnée que dans les informations techniques et « sans mise en évidence particulière ». Ce protocole prévoyait également que la publicité userait avec modération des arguments susceptibles d'encourager l'agressivité des conducteurs.

Les publicitaires ont eu vite fait de contourner l'obstacle. Des « chevrons sauva-

ges » de Citroën au « goût de la force » de Renault, leurs créations montrent qu'avec un peu d'imagination et plus ou moins de subtilité, on peut encore, en toute impunité, faire l'éloge de la vitesse. Sans parler des « messages » qui illustrent très crûment le bien-fondé (mais aussi le peu d'effet) de la campagne menée sur le thème : « auto macho, auto bobo »... Deux exemples récents nous confirment d'ailleurs que le monde de l'automobile n'a que faire d'un « code de bonne conduite ». Cette confiance, chuchotée en clôture du spot publicitaire consacré à la Ford Sierra Cosworth : « ... 242 kilomètres/heure... » Et, dans la publicité télévisée pour la BX GTI, cette mise en garde hypocrite, sussurée par une voix off féminine à peine teintée d'ironie : « nous vous conseillons plutôt le 130 sur autoroute... »

En RFA aussi, la vitesse tue

On peut bien sûr, en matière de publicité, rappeler les constructeurs à l'ordre et les inciter à mettre la pédale douce. Mais les convaincre de limiter volontairement la puissance de leurs modèles, c'est une autre paire de manches. Car il y a le marché. Les impératifs économiques. Et là, les firmes automobiles ont des arguments « imparables » : « Nous devons fabriquer des voitures rapides, en raison de la concurrence, parce qu'il existe des pays exempts de limitation et que cela dynamise la vente des autres modèles ». Et c'est vrai : les constructeurs ouest-allemands misent eux aussi sur la puissance et il n'y a pas, en RFA, de limitation de vitesse sur

MARQUE	TYPE	MODELE	INDICE DE FREQUENCE
CITROEN	Visa	Base	100
	Visa	11 RE	120
	Visa	GT	147
	Visa	GTI	253
PEUGEOT	205	GL-GR	100
	205	GT	121
	205	GTI	155
RENAULT	R5 Super 5	GL-TL	100
	R5 Super 5	GTS	128
	R5 Super 5	GT Turbo	206
	R 11 R 11	TL-GTL Turbo	100 161
ALFA-ROMEO	Alfasud	1,2 L	100
	Alfasud	1,5 L TI	127
AUTOBIANCHI	A 112		100
	A 112	Abarth	125
AUSTIN	Métron	1100	100
	MG Métron	Turbo	130
FIAT	Uno	55	100
	Uno	Turbo ie	182
FORD	Fiesta	950	100
	Fiesta	1100	115
	Fiesta	1300	144
	Fiesta	X R2	161
	Escort Escort	1300 1600 X R31	100 163
LANCIA	Delta	1300	100
	Delta	1600 GT	129
OPEL	Corsa	1000	100
	Corsa	1200	117
	Corsa	1300	141
	Kadett	1100	100
	Kadett	1200	119
	Kadett	1600	159
	Kadett	GTE Inj.	199
VOLKSWAGEN	Golf	C-CL	100
	Golf	GLS	120
	Golf	GTI	151
	Golf	GTI 16S	167

Touche pas à ma vitesse !

Le bilan catastrophique des accidents de la route finit par donner mauvaise conscience : qui peut rester indifférent face à ce gigantesque gâchis, ces vies brisées, ces familles anéanties (illustrés récemment par une émission « Temps présent » de la Télévision suisse romande).

Qu'on le veuille ou non, la réflexion renvoie inmanquablement à la vitesse (viestress). En introduisant le 110 km/h sur les autoroutes (au lieu de 140 km/h) et le 90 km/h sur les routes (au lieu du 100 km/h) durant le mois d'août, l'Italie a voulu apporter sa contribution. Par rapport au même mois de l'année précédente, le nombre d'accidents et de victimes a régressé (926 tués au lieu de 1 065 et 22 140 blessés au lieu de 28 640). Durant la même période, le nombre de tués a augmenté de 14% en France (plus de mille morts en un mois!).

La comparaison entre la France et l'Italie parle un langage clair : toute réduction des accidents sans remise en cause de la vitesse est illusoire. Et pourtant, la réduction de la vitesse en Italie a été davantage critiquée que n'a été dénoncée l'augmentation des accidents en France. Où en est une société qui vénère à ce point la vitesse mangeuse de vie ?

HE

autoroute, mais seulement des recommandations. Seulement voilà : en dépit d'un réseau d'autoroutes particulièrement dense, la RFA a connu cette année, au cours du premier semestre, son plus fort taux d'accidents depuis 1953 ! Près d'un million d'accidents (+2,3 %), 217 239 blessés (+12,7 %) et 3 910 personnes tuées (+10,5 %) en six mois. Preuve qu'en RFA comme en France, malgré des véhicules souvent plus lourds, plus sûrs, la vitesse ne paie pas... ■

Christian Couton

SÉCURITÉ PASSIVE : 88 MODÈLES CLASSÉS

MARQUE ET MODÈLE	ANNÉE DU TEST	POIDS EN KG	NOTE
PETITS MODÈLES			
AUSTIN Métro 1,3 HLE 3 portes	85	795	★★★
AUSTIN Mini 1000	87	650	★★★
CITROËN 2 CV 6 Spécial	87	585	★★
CITROËN AX 11 RE	87	645	★★
FIAT PANDA 45 Super	85	680	★★
FIAT PANDA 750 I	87	680	★★★
FIAT UNO Sélecta	88	790	★★★
FIAT UNO 45	86	710	★★
FIAT UNO 55 Super	84	740	★★★
FORD FIESTA 1,1 I Auto	88	785	★★★
FORD FIESTA 1,1 I	84	755	★★★
AUTOBIANCHI V 10 Fire	86	720	★★★
NISSAN CHERRY 1,3 GL 5 portes	84	770	★★★
NISSAN MICRA 1,0 SGL Auto	88	705	★★★
NISSAN MICRA GL	84	676	★★★
OPEL CORSA 1,0 2 portes	86	745	★★★★
OPEL CORSA 1,2 L 3 portes	84	750	★★★
PEUGEOT 205 GR	86	785	★★
PEUGEOT 205 1,1 GL	84	745	★★
PEUGEOT 205 Auto	88	880	★★★
RENAULT 5 TL 3 portes	86	730	★★★
RENAULT 5 1,4 Auto 5 portes	86	770	★★★
VW POLO C 2 portes	86	765	★★★★
ZASTAVA YUGO 45	85	750	★★
ZASTAVA YUGO 55 A	87	750	★★
FAMILIALES MOYENNES			
ALFA 33 1,5 Super	84	915	★★★
CITROËN BX 16 RS	84	940	★★★
CITROËN BX 14	87	900	★★★
FIAT REGATA 85S	87	920	★★★★
FIAT RITMO 60 ES	84	840	★★★
FORD ESCORT 1,4 L 5 portes	87	870	★★★★
FORD ESCORT 1,6 LD 3 portes	85	890	★★★
FORD ORION 1,6 GL	84	905	★★★★
HONDA CIVIC 1,3 DX Auto	88	820	★★★★
HONDA CIVIC Shuttle	85	890	★★★
HONDA CIVIC DL Hayon AR	85	805	★★★
LADA 2105 1300	84	1016	★★★★
AUSTIN MAESTRO 1,3 L	84	905	★★★
MAZDA 323 1,3 LX 5 portes	88	895	★★★★
MAZDA 323 1,3 LX 5 portes	87	865	★★★
NISSAN SUNNY 1,3 LX 5 portes	88	930	★★★
OPEL KADETT 1,3 5 portes	86	880	★★★★
OPEL KADETT 1,3 L 4 portes	87	890	★★★★
PEUGEOT 309 1,3 GL	87	870	★★★★
RENAULT 11 PC 3 portes	84	850	★★★
RENAULT 11 GTL 5 portes	87	870	★★★★

MARQUE ET MODÈLE	ANNÉE DU TEST	POIDS EN KG	NOTE
ROVER 213S	86	865	★★★
ROVER 216S	87	955	★★★
SEAT IBIZA 1,2 L	86	975	★★★
SEAT MALAGA 1,5 GL	87	975	★★★★
TOYOTA COROLLA 1,3 GL 5 portes	84	870	★★★★
VOLVO 340 1,7 GL 3 portes	87	983	★★★★★
VW GOLF C	87	845	★★★★
VW JETTA 1,6 GM 4 portes	85	920	★★★★
GRANDES FAMILIALES			
AUSTIN MAESTRO Mayfair 1,6	87	965	★★★★
AUSTIN MONTEGO 2,0 HL	86	1075	★★★★
AUSTIN MONTEGO 1,6 HL	85	1010	★★★★
AUDI 80 GL	86	950	★★★★★
AUDI 80 E	87	1050	★★★★★★
BMW 323 i	84	1080	★★★★★
CITROËN BX 19	86	1035	★★★
FIAT REGATA 100S	86	1010	★★★★
FORD SIERRA 1,6 L	85	1025	★★★
FORD SIERRA 2 L	88	1025	★★★★
HONDA ACCORD 2,0 EX	86	1085	★★★★
MAZDA 626 LX 1,6 5 portes	84	1035	★★★★
MAZDA 626 GLX 4 portes	86	1055	★★★★
MAZDA 626 GLX 2 L	88	1130	★★★★
NISSAN BLUEBIRD 1,8 DX	85	965	★★★★
NISSAN BLUEBIRD 2,0	86	1130	★★★★
NISSAN BLUEBIRD 1,6 LX	87	1120	★★★★
NISSAN PRAIRIE 1,5	85	1030	★★★
OPEL ASCONA 1,6 L 5 portes	87	1015	★★★★★
OPEL ASCONA 1,6 L 4 portes	85	1015	★★★★
PEUGEOT 305 GT	85	975	★★★★
PEUGEOT 405 SR	88	1020	★★★★
RENAULT 18 GTS	85	970	★★★★
RENAULT 21 GTS	87	980	★★★★
TOYOTA CAMRY 2,0 GLi	86	1055	★★★★
VOLVO 360 GLE	84	1093	★★★★★★
VOITURES DE PRESTIGE			
FORD SCORPIO 2,0 Ghia EFI	86	1230	★★★★
MERCEDES 190 E	85	1130	★★★★★★
OPEL OMEGA 2,0 CDi	87	1240	★★★★★★
RENAULT 25 GTX	86	1311	★★★★★
ROVER 820 Si	87	1310	★★★★★
SAAB 9000 i	87	1305	★★★★★★★
VOLVO 240 GLE	86	1380	★★★★★★
VOLVO 740 GLE	86	1269	★★★★★★

De ★ ★ à ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ : des modèles les moins sûrs aux plus résistants.

Des abords d'école accueillants

En lançant le concours "Des abords d'école accueillants" au cours de l'année 87-88, la Fondation Roi Baudoin a voulu attirer l'attention sur un espace spécifique où interfèrent des besoins divers. Elle voudrait amener les jeunes et les adultes à réfléchir ensemble à des lieux qu'ils partagent et à proposer ensemble des améliorations bénéfiques pour tous.

Des problèmes mille fois vécus ...

--Avant 11 ans, les enfants sont incapables d'accéder à une maturité de piéton ou de cycliste. Les mises en garde répétées des parents et des responsables éducatifs ne suffisent pas. Ils représentent l'imprévu pour l'automobiliste.

--Conscients du danger, les parents sont de plus en plus nombreux à conduire leurs enfants à l'école en voiture. Mais les abords de l'école sont de plus en plus dangereux car les parents de plus en plus conduisent leurs enfants en voiture... Voici donc un cercle vicieux !

Chacun raisonne en s'appuyant sur son expérience.

Les problèmes surgissent lorsque les comportements ne s'harmonisent plus, lorsqu'un groupe de population ne supporte plus les comportements d'un autre groupe.

Les solutions proposées ne sont que partielles car elles ont tendance à venir du groupe le plus puissant.

Evacuer le problème du trajet scolaire en conduisant les enfants en voiture ou en déclarant qu'ils n'ont qu'à apprendre le code de la route est insuffisant. Il faut élaborer un environnement qui leur ménage une transition sûre et agréable entre l'univers familial et l'univers scolaire.

Ceci demande une certaine réflexion qui ne peut être menée sans interroger les jeunes eux-mêmes.



Sécurité aux abords des écoles ...

Presque partout la sortie des écoles présente des problèmes. Cependant, exception faite des écoles situées le long de voies à grande circulation, les accidents se produisent rarement aux portes mêmes de l'école, car, vu le chaos, les voitures ralentissent !

C'est sur le trajet que les risques d'accidents sont les plus élevés.

--Une enquête effectuée en Wallonie de façon très méthodologique révèle les problèmes les plus courants (par ordre décroissant d'importance):

- la vitesse des véhicules (lignes droites, descentes, virages peu incurvés, voirie trop large, camions ...)
- les traversées piétonnes
- les itinéraires piétons
- le parking sauvage
- les carrefours
- la densité du trafic
- la signalisation

--Toute étude sur la sécurité aux abords des écoles doit tenir compte des moyens de transport utilisés par les jeunes.

Il en découle que :

Le problème du parking des parents doit être envisagé du point de vue de la sécurité des piétons et non de celui du confort des automobilistes

-le nombre d'enfants venant à pied ou à vélo augmenterait probablement si les parcours étaient plus sûrs.

--Il faut donc mettre en oeuvre des moyens techniques permettant de :

- réduire la vitesse devant l'école et aux carrefours
- protéger les piétons sur leur chemin
- rendre les traversées sûres
- réorganiser le flux de la circulation et le parking

Des rues et des abords d'école accueillants ...

La rue, de par son aspect, doit inciter les conducteurs à ralentir. Il faut favoriser la plurifonctionnalité de la rue. La qualité de l'aménagement est important : il faut utiliser les éléments significatifs, attacher de l'importance au détail, préférer la résistance et la sobriété, réserver certains espaces en vue d'aménagements futurs (le droit à l'initiative des usagers donne à l'environnement une dimension supplémentaire).

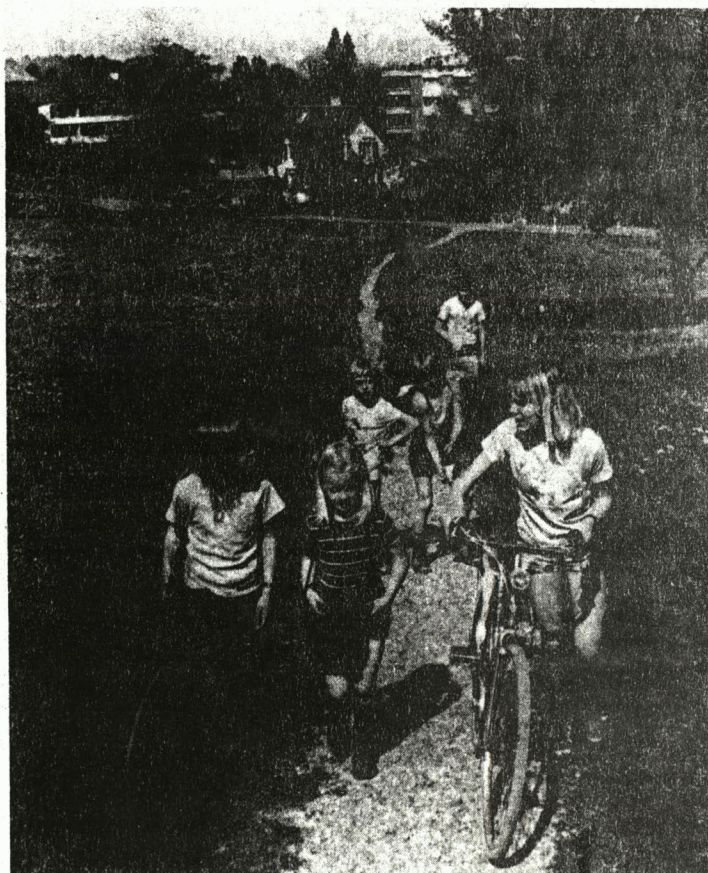
Toute modification de l'environnement doit avoir la sécurité et la modération de la vitesse comme objectifs prioritaires et tenir compte de tous les usagers du domaine public.



Collaborer dans un esprit d'ouverture ...

- Il faut éviter de prendre l'école comme point de départ exclusif.
- Il faut chercher à élargir l'éventail des partenaires. Les chances de succès d'une opération s'accroissent en fonction du nombre de parties impliquées.
- Il convient de veiller à ce que la représentation des différents groupes soient équilibrée.
- Il faut sans cesse informer de la progression des travaux le corps professoral, tous les parents, tout le quartier.
- Il ne faut pas réfléchir pour les enfants, mais avec les enfants.
 - les prendre au sérieux
 - les aider dans leurs difficultés à argumenterIls ont tendance soit à lâcher prise à la première contradiction soit à s'exprimer sans détour et avec force sur une même idée, ce qui ne facilite guère le dialogue.
Les adultes trouvent alors les jeunes sans nuances et les jeunes trouvent les adultes intolérants.
Inviter les enfants à prendre en charge leur environnement, c'est leur offrir l'occasion de rencontrer les habitants du quartier autrement qu'en termes d'intolérance ou d'exclusion.
Il s'agit de rester vigilant pour que la participation des enfants ne se limite pas à leur consultation mais qu'ils soient impliqués jusqu'au bout du projet.
- Il faut avoir avec les autorités concernées (communes, hommes politiques ...) les meilleures relations possibles.
- Avant de formuler une proposition concrète, il importe de déterminer les critères auxquels doit répondre le projet. Il faut bien préparer toutes les entrevues, expliquer les étapes de la démarche au lieu de se limiter à la proposition finale.

Arlette SIQUOT



Des chemins séparés et attrayants sont la meilleure garantie de la sécurité pour nos enfants en âge scolaire!

A Soissons, le théâtre joue la sécurité routière

Pour sensibiliser la population aux risques de la route, le Groupement intercommunal pour la sécurité routière du Soissonnais a fait appel, entre autres, à une animation théâtrale.

DÉPUIS quelques années, avant les départs en vacances de l'été, le Groupement intercommunal pour la sécurité routière du Soissonnais (GISR) qui rassemble la douzaine de communes de l'arrondissement, organise une campagne de sensibilisation. L'édition 1988, qui se déroule du 7 au 18 juin, a commencé avec une opération inédite : une animation théâtrale « vivante » gratuite, destinée à tous les publics.

« Formidable, sensationnel... un spectacle qui sort de l'ordinaire ! »... Didier Boda, conseiller municipal à Soissons (Aisne), président fondateur du GISR et « chef d'orchestre » de cette quinzaine, ne tarit pas d'éloges sur la prestation du Forum Théâtre, une troupe professionnelle dont l'idée est de faire des spectateurs des protagonistes.

Comment cela se passe-t-il ? D'entrée de jeu, l'animateur « chauffe » la salle, pour créer un lien avec les acteurs. Ensuite se succèdent trois sketches ou « situations théâtrales » : dans la première par exemple, intitulée « en voiture », le problème est une grève des transports en commun, un soir. Comment alors ne pas monter dans la puissante voiture d'un collègue fou

de vitesse ? Comment modérer ses ardeurs au volant ?

Après que la troupe ait joué le sketch, des spectateurs viennent à leur tour et à leur façon refaire la pièce. S'instaure un débat de fond sur la sécurité routière. A la mairie de Soissons, certains furent étonnés de voir le public, une centaine de personnes, si actif, si talentueux... Didier Boda précise que les honoraires de Forum Théâtre se sont élevés à 8 800 F la soirée. A noter que la réalisation est une co-production Forum Théâtre, rue de l'Avenir.

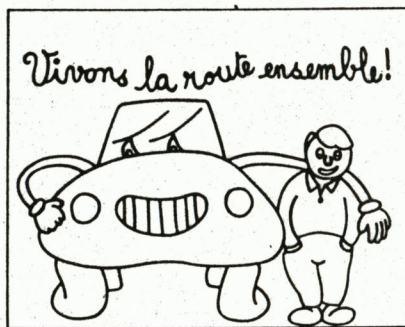
Autocollants et animations de rue et des tests de connaissance

Seconde opération : un autocollant lui aussi gratuit a été réalisé à l'issue d'un concours entre les classes. Présent dans un grand nombre de points de vente de la ville, il permet, posé à l'arrière des véhicules, de gagner des lots (montant total de 12 000 F). « Il nous permet de faire participer 2 000 élèves, souligne Didier Boda. Ces derniers jouent un

rôle majeur vis-à-vis de leurs parents. » La presse locale a joué le jeu.

Durant le week-end, ces actions ont été relayées par la présence sur le marché d'un stand de la Ligue contre la violence routière, et d'une voiture « géante ». Histoire de montrer à chacun comment un

des services de sécurité routière », conclut le président du GISR. Créé en 1983 pour pouvoir participer aux actions « Objectif - 10 % » (il fallait des collectivités de plus de 50 000 habitants), ce groupement mène également des actions sur l'aménagement des axes routiers du Soissonnais.



Cet autocollant, réalisé à l'issue d'un concours entre les classes de la ville, permet, collé à l'arrière des véhicules, de gagner des lots.

enfant perçoit une automobile...

Enfin durant la semaine à venir, cinq écoles de conduite dispenseront, toujours gratuitement, des formations sur la sécurité routière assorties de tests de connaissance : la nouvelle signalisation, les gestes qui sauvent la vie, etc.

« C'est une opération assez longue à monter, surtout lorsque la mairie n'est pas dotée

Quant à son président, par ailleurs rapporteur du groupe de travail sur la sécurité routière à l'Association des maires de France (AMF), il tente de promouvoir une idée-force : la création au niveau de chaque agglomération, ou canton, d'un réseau de « Monsieur Sécurité routière ».

H.G.
*Contact : Forum Théâtre : CTO - 24, avenue Laumière 75019 Paris. Tél. : (1) 45.82.21.10.

NUMERO 221 • LE QUOTIDIEN DU MAIRE

NOUVELLE REPUBLIQUE du Centre-Ouest

Notre temps

1e 03 août 1988.

A TOURS

FAUROUX MINISTRE PRESSÉ

Roger Fauroux roule beaucoup trop vite. La Ligue contre la violence routière vient de piéger le ministre de l'Industrie et de l'Aménagement du territoire, en révélant que, le 27 juillet, lors d'un déplacement en Touraine, le cortège ministériel avait roulé à plus de 135 km/h de moyenne entre les villes de Tours et de Chinon. « Jusqu'à quelle vitesse de pointe ce cortège a-t-il roulé pour réussir une telle moyenne ? », demande la ligue contre la violence routière qui souligne « la grande inconscience » du ministre. Roger Fauroux devra-t-il s'expliquer devant M. Joxe, ministre de l'Intérieur ?

Ligue contre la violence routière : "Le ministre roule trop vite !"

Jean-Jacques Duplatis, délégué adjoint de la Ligue contre la violence routière de Touraine, nous fait part de ses remarques :

« Le mercredi 27 juillet, un ministre d'Etat qui venait d'Orléans, traversait la Touraine pour se rendre à Chinon. Prendre le pouls d'une région, surtout s'il s'agit de créations d'emplois, c'est toujours apprécié par les habitants.

« Le cortège officiel s'offrait une petite visite à Saint-Benoît-la-Forêt pour soutenir une entreprise.

« L'agacement pour la Ligue contre la violence routière, c'est que le cortège quittait Tours en voiture et arrivait à Chinon vingt minutes plus tard. Il ne faut pas suivre cet exemple, car une distance de 45 km sépare ces deux villes : si elle a été parcourue en vingt minutes, cela représente une vitesse moyenne de 135 km/h. A quelle vitesse de pointe a-t-il

fallu rouler pour tenir cette moyenne ?

« Tout le monde le sait maintenant, la vitesse excessive est à l'origine de 48 % des morts et des blessés de la circulation routière. Il semblerait que nos ministres n'en soient pas informés.

« Il est certain qu'il n'est point besoin d'être ministre pour se déplacer à grande vitesse sur la route : tous les cortèges officiels adoptent la même méthode.

« Après les déclarations de M. Joxe, ministre de l'Intérieur, qui désire un changement de comportement des usagers de la route, et de M. Michel Delebarre, ministre des Transports, qui, devant le mémorial de Beaune, veut faire prendre conscience de la responsabilité de chaque conducteur envers ses passagers et ses concitoyens, une telle attitude de la part d'un ministre d'Etat traversant la Touraine semble témoigner d'une grande inconscience. »

Opération "Drapeau Blanc" (Fêtes de Toussaint)

Vous avez tous été en mesure de suivre l'opération DRAPEAU BLANC à laquelle quelques délégués de la région parisienne (malheureusement trop peu) ont pu participer.

A la fin de cette opération, certains peuvent penser que ce n'était pas là une réussite à 100 %.

Il est nécessaire, cependant, de faire un retour en arrière.

Alors que la Ligue a été créée en 1983 par quatre femmes, dont Geneviève JURGENSEN, sans appui de la part des médias, sans télévision obtenir qu'en 1988, après 5 ans d'efforts dans le noir, avec un nombre de tués et de blessés en nette augmentation, constater brusquement qu'une ouverture se fait dans le tunnel, grâce à cette opération DRAPEAU BLANC qui selon les derniers chiffres qui nous sont parvenus, offre un constat de 79 tués en moins sur les routes de France, face à la même période de référence en 1983, alors que le parc automobile a augmenté d'environ 35 %, 79 tués en moins, c'est déjà un chiffre important. C'est environ 150 familles qui ne sont pas en deuil, et c'est un nombre appréciable de blessés qui ne paieront pas un lourd tribut à la route. De plus, on peut espérer que cette campagne aura tout de même amené certains inconscients du volant à se rendre compte que la vie d'autrui mérite d'être respectée.

Il est bien évident que, si demain, Monsieur Michel DELEBARRE, Ministre des Transports, voulait intervenir très rapidement, il en aurait tous les moyens, avec la panoplie des mesures déjà votées, et mises à sa disposition. Mais malheureusement, nous supposons, qu'il se heurte à une clientèle électorale, alors que, dans d'autres pays comme l'Italie, des mesures immédiates ont été prises, notamment dans le domaine de la vitesse, sans tenir compte de la qualité ou de l'importance des gens concernés.

Quand on constate sur le plan financier l'économie que peuvent réaliser les sociétés d'assurances, l'Etat (S.S. etc ...), on peut s'étonner que

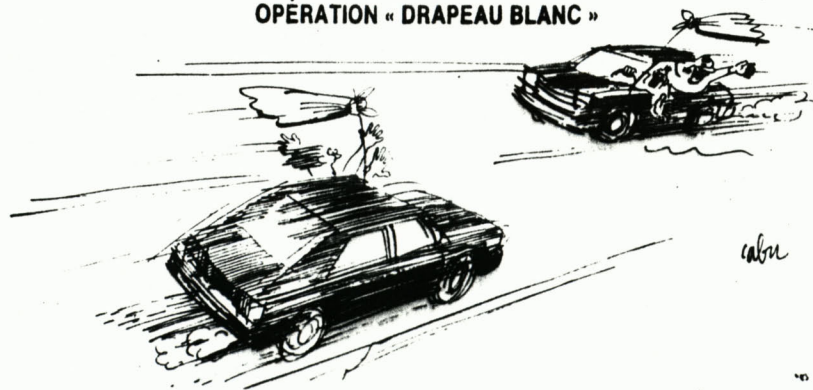
des délégations d'une association comme la Ligue aient autant de mal à obtenir un appui financier pour que, dans une opération comme la RUE DE L'IMMEDIAT, il ne soit pas possible d'équiper tous les enfants des écoles de brassards et d'autocollants réfléchissants, pour les protéger dans leurs déplacements.

Quand on se permet de dire et d'écrire que, dans les arrondissements de Paris, il y a trois catégories de passages scolaires, laisse à penser que si certains passages scolaires ne sont pas gardés (ceux de la 3ème catégorie), on admet que les enfants peuvent se faire tuer là, alors que s'ils empruntent d'autres passages, ils doivent être protégés ... les Maires, qui ont une responsabilité très importante, répondent qu'ils ne peuvent rien faire, la police parisienne ne dépendant pas de leur juridiction.

Si les parents d'élèves, qui sont souvent nos adhérents, ne veulent pas prendre de responsabilités, au niveau de la commune, de l'arrondissement ou du département, pour agir en faveur des enfants et des personnes âgées, dans un domaine qu'ils connaissent bien, il doivent nous signaler les points réputés dangereux, afin que nous intervenions auprès des Municipalités, des élus, avec leur appui.

Je ne veux pas clore cet article sur l'opération DRAPEAU BLANC sans vous dire que, sur 500 adhérents que nous comptons sur Paris et la Région Parisienne, nous avons trouvé avec beaucoup de difficultés, exactement 7 adhérents pour participer activement sur le terrain, des journées entières à arrêter les automobilistes, les incitant à prendre part à la campagne. Je tiens à remercier ces quelques adhérents du fond du coeur pour leur participation bénévole à cette opération qui nous a permis de faire connaître la Ligue et le but qu'elle poursuit, mais aussi d'entretenir d'excellentes relations avec les autres associations présentes, notamment à Mantes la Jolie : l'AFVAC, les AGF, la Croix Rouge Française, les Motards en Colère, la Prévention Routière, etc ...

OPÉRATION « DRAPEAU BLANC »



MAIRIE DU 16e arrondissement

Nous nous sommes retrouvés à une quarantaine de personnes, à la Mairie du 16e, ce qui représente environ 10% des adhérents de Paris et l'Ile de France. Il s'agissait d'une consultation et d'un échange de vues dans le but de renforcer l'action des délégués.

Délégations en voie de constitution : 6e, 14e, 15e, et 18e. Pour l'Ile de France : Les Ulis (91) Carrières sous Poissy (78).

Exposé des responsables de commissions -
Sont intervenus :

Auto-écoles : M. ARINO
Enseignants : Mme PAPY
Médecins : Dr LEMOINE
Vitesse : M. B. DELARUE

Il nous est difficile de rapporter ici, dans leur totalité, les exposés qui ont été faits par l'ensemble de ces responsables, mais toute personne qui est intéressée par le travail entrepris peut nous adresser un courrier, que nous transmettrons à chacun des délégués concernés ; elle peut également nous indiquer si elle désire participer à ces commissions, ou nous faire part des informations qui seraient susceptibles de nous faciliter la tâche.

La réunion s'est terminée par un tour d'horizon

de Madame JURGENSEN, Présidente, que nous remercions d'avoir bien voulu se joindre à nous, malgré un emploi du temps chargé. Ce tour d'horizon a fait état des entretiens des responsables nationaux de la Ligue avec Monsieur Georges SARRE, Secrétaire d'Etat au Ministère des Transports, des actions de notre association sur le plan national, et enfin de la nomination de Madame Nicole COURCEL à la tête de la délégation du 16e arrondissement. Lors de cette réunion, Monsieur WARNIER a interrogé l'assemblée sur le problème du permis à points, désirant connaître l'opinion des adhérents. Ce fut un accord unanime, sauf une opposition, (qui a expliqué les raisons de son choix).

La Mairie du 16e arrondissement avait très obligeamment accepté de nous recevoir dans la salle des mariages, et nous remercions ici M. le Maire et ses adjoints. Nous avons également apprécié la gentillesse et la disponibilité du personnel de la Mairie, que nous remercions également.

P. WARNIER,
Délégué régional

-Val de Marne-

Exposition de Sécurité Routière - La délégation du Val de Marne participera à l'exposition de sécurité routière qui aura lieu du 21 novembre au 3 décembre 1988 au Centre Commercial de Créteil.

Elle organise également avec la Prévention Routière un colloque sur la VITESSE EN VILLE, qui aura lieu le 2 décembre 1988 à la Préfecture du Val de Marne.

Tous les adhérents qui ont un peu de temps libre pour venir prêter main forte à Madame CHATELAIN et à son équipe seront les bienvenus. Prière de téléphoner, soit à Mme Châtelain (N° de bureau 48 95 62 04 - N° de son domicile 48 73 98 47) soit à Mme FURBEYRE le soir au 43 28 97 05)

Règlements - Les nécessités d'une bonne trésorerie nous obligent à n'assurer désormais l'envoi de PONDERATION qu'aux adhérents régulièrement inscrits et ayant réglé leur cotisation de l'année en cours. MERCI donc à l'avance aux retardataires, aux sympathisants de nous adresser leur règlement (si cela n'est déjà fait), s'ils veulent continuer à recevoir notre bulletin de liaison, (ce qui est indispensable pour suivre nos actions).

Vous voulez organiser dans votre ville, dans votre village, des actions expérimentées lors de notre manifestation nationale de novembre 1987 "La Rue de l'Avenir", un Kit "organisation" est à votre disposition au siège de la Ligue pour la somme de 350 F. (300 F. pour les associations).

STATUTS de la
LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE

I - But et composition de l'Association

Article 1

1 Il est créé une Association dite LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE. Elle
2 a pour but :
3 1-de lutter par tous les moyens légaux contre les manifestations de
4 la violence routière
5 2-de prévenir les accidents de la circulation
6 Sa durée est illimitée
7 Elle a son siège à Paris
8 Le conseil d'Administration a compétence pour en fixer l'adresse exacte.

Article 2

1 Les moyens d'action de l'Association sont :
2 -les initiatives de toute nature (réunions, manifestations, colloques,
3 conférences, communiqués, publications, efforts d'éducation ...) destinées
4 à susciter un large mouvement d'opinion au soutien des buts ci-dessus
5 indiqués et à informer toutes autorités et tous citoyens concernés.
6 -l'action ou l'intervention devant les tribunaux à l'encontre des respon-
7 sables de faits de nature à porter atteinte aux buts de l'Association.

Article 3

1 L'Association nationale se compose d'Associations départementales, de membres
2 fondateurs et de membres adhérents
3 L'admission des membres adhérents de la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE
4 est prononcée par le Conseil d'Administration de la section locale, ou départe-
5 mentale ou par celui de la LIGUE
6 Chaque membre prend l'engagement de respecter les présents statuts.
7 La cotisation minimum annuelle est fixée par l'Assemblée Générale.

Article 4

1 La qualité de membre de l'Association se perd :
2 -par la démission
3 -par la radiation prononcée pour non paiement de la cotisation ou pour
4 motif grave, par le Conseil d'Administration de la section locale ou
5 départementale, ou par celui de la LIGUE, sauf recours à l'Assemblée
6 Générale et le membre intéressé étant préalablement appelé à fournir
7 ses explications.

II - Administration et fonctionnement

Article 5

1 L'Association est administrée par un Conseil d'Administration dont le nombre
2 des membres fixé par délibération de l'Assemblée Générale est au moins de
3 6 et de 24 au plus.
4 Le Conseil d'Administration comprend :
5 -les membres fondateurs
6 -les membres élus pour 3 ans parmi les délégués présentés par les asso-
7 ciations départementales.
8 Le renouvellement du Conseil d'Administration a lieu par tiers à chaque Assem-
9 blée Générale. Les membres sortants sont rééligibles.
10 Est éligible au Conseil d'Administration toute personne âgée de 18 ans au moins
11 au jour de l'élection.
12 Le Conseil d'Administration fixe les orientations générales de l'Association.
13 Le Conseil d'Administration élit parmi ses membres un bureau composé d'un
14 Président d'un ou deux Vice-Présidents d'un Secrétaire Général et un Secrétaire
15 Adjoint d'un Trésorier et d'un Trésorier Adjoint et de trois membres au maximum.
16 Le Bureau est élu pour un an. Il se réunit sur convocation du Président.

Article 6

1 Le Conseil se réunit au moins tous les six mois et chaque fois qu'il est convoqué
2 par son Président ou sur demande du quart de ses membres.
3 Il est tenu un procès-verbal de séance, dont une copie est envoyée à chaque
4 membre du Conseil.
5 Les procès-verbaux sont signés par le Président et le Secrétaire.
6 Ils sont établis sans blanc ni rature sur des feuilles numérotées et conservées
7 au siège de l'Association.
8 Tout membre élu au Conseil d'Administration absent sans excuse motivée à
9 deux séances consécutives est considéré comme démissionnaire et remplacé
10 par voie de cooptation. Il est procédé au remplacement à la plus proche Assem-
11 blée Générale.

Article 7

1 les membres du Conseil d'Administration ne peuvent recevoir aucune rétribution
2 à raison des fonctions qui leur sont confiées.
3 Des remboursements de frais sont seuls possibles. Ils doivent faire l'objet
4 d'une décision expresse du Bureau : des justifications doivent être produites
5 qui font l'objet de vérifications.

Article 8

1 L'Assemblée Générale de la Ligue Contre la Violence Routière est l'Assemblée
2 des membres fondateurs, des associations départementales et des adhérents
3 individuels.
4 La préparation de l'Assemblée Générale s'effectue dans chaque association
5 départementale par la tenue d'une ou plusieurs assemblée des adhérents, afin
6 que ceux-ci se prononcent sur les propositions qui seront faites à l'Assemblée
7 générale.
8 La représentation de chaque association départementale à l'Assemblée Générale
9 est assurée par un ou plusieurs adhérents dûment mandatés par cette associa-
10 tion départementale.
11 Le nombre de voix que possède cette délégation est égal au nombre d'adhérents
12 de cette association répertoriés sur le fichier national.
13 L'Assemblée Générale se réunit de façon ordinaire une fois par an, et de façon
14 extraordinaire chaque fois qu'elle est convoquée par le Conseil d'Administration
15 ou sur demande du quart au moins des membres inscrits.
16 Elle ne peut délibérer valablement que si un quart des associations adhérentes
17 est présent ou représenté.
18 Si ce quorum n'est pas atteint, l'Assemblée est convoquée de nouveau mais
19 à quinze jours au moins d'intervalle, et cette fois elle peut délibérer valable-
20 ment quel que soit le nombre d'associations représentées.
21 L'ordre du jour de l'Assemblée Générale est réglé par le Conseil d'Administration.
22 Tous les documents nécessaires à l'Assemblée Générale (rapport financier,
23 rapport du commissaire aux comptes, rapport d'orientation, rapport d'activité,
24 ordre du jour etc ...) sont à la disposition des adhérents aux sièges des asso-
25 ciations départementales au moins 2 mois avant cette Assemblée Générale.
26 L'Assemblée Générale entend les rapports sur la gestion du Conseil d'Adminis-
27 tration, sur la situation financière et morale de l'Association. Elle approuve
28 les comptes de l'exercice clos, vote le budget de l'exercice suivant et le
29 rapport d'activité. Elle amende et vote le rapport d'orientation. Elle pourvoit
30 au renouvellement des membres du Conseil d'Administration.
31 Sauf application des dispositions de l'article précédent, les agents rétribués
32 de l'Association n'ont pas accès à l'Assemblée Générale.
33 Les associations départementales et les adhérents individuels peuvent donner
34 pouvoir à un membre de leur choix qui les représentera.

Article 9

1 Le Président représente l'Association dans tous les actes de la vie civile.
2 Il ordonnance les dépenses. Il peut donner délégation dans des conditions
3 qui sont fixées par le règlement intérieur. En cas de représentation en justice,
4 le Président ne peut être remplacé que par un mandataire agissant en vertu
5 d'une procuration spéciale.
6 Les représentants de l'Association doivent jouir du plein exercice de leurs
7 droits civils.

Article 10

1 Les délibérations du Conseil d'Administration relatives aux acquisitions, échan-
2 ges et aliénations d'immeubles nécessaires au but poursuivi par l'Association,
3 constitutions d'hypothèques sur lesdits immeubles, baux excédant neuf années,
4 aliénations de biens rentrant dans la dotation et emprunts doivent être ap-
5 prouvés par l'Assemblée Générale.

Article 11

1 Les délibérations du Conseil d'Administration relatives à l'acceptation des
2 dons et legs ne sont valables qu'après approbation administrative donnée dans
3 les conditions prévues par l'article 910 du Code Civil, l'article 7 de la loi
4 du 4 février 1901 et le décret n° 66 388 du 13 juin 1966 modifié.

5 Les délibérations de l'Assemblée Générale relatives aux aliénations de biens
6 mobiliers et immobiliers dépendant de la dotation, à la constitution d'hypothè-
7 ques et aux emprunts ne sont valables qu'après approbation administrative.

Article 12

1 La Ligue Contre la Violence Routière est organisée en associations départemen-
2 tales et locales. Leurs statuts devront être conformes aux statuts de l'Associa-
3 tion Nationale, et approuvés par le Délégué Régional.

4 Les associations départementales gèrent les adhérents domiciliés dans leur
5 département.

Article 13

1 Le Conseil d'Administration désigne des Délégués Régionaux chargés de la coordi-
2 nation de l'action de plusieurs départements.

3 Les Délégués Régionaux assistent de droit au Conseil d'Administration avec
4 voix consultative.

III - Dotation, ressources annuelles

Article 14

1 la dotation comprend :

2 1-une somme de 1 000F. constituée en valeurs nominatives placées confor-
3 mément aux prescriptions de l'article suivant.

4 2-les immeubles nécessaires au but recherché par l'Association, ainsi
5 que des bois, forêts ou terrains à boisier.

6 3-les capitaux provenant des libéralités, à moins que l'emploi immédiat
7 n'en ait été autorisé.

8 4-les sommes versées pour le rachat des cotisations.

9 5-le dixième au moins annuellement capitalisé, du revenu net des biens
10 de l'Association.

11 6-la partie des excédents de ressources qui n'est pas nécessaire au
12 fonctionnement de l'Association pour l'exercice suivant.

Article 15

1 Les capitaux mobiliers dans la dotation sont placés en rentes nominatives
2 sur l'Etat, en actions nominatives de sociétés d'investissement constituées
3 en exécution de l'ordonnance du 2 novembre 1945 et des textes subséquents
4 ou en valeurs nominatives admises par la Banque de France en garantie d'avances
5 Ils peuvent être également employés à l'achat d'autres titres nominatifs, après
6 autorisation donnée par arrêté.

Article 16

1 Les recettes annuelles de l'Association se composent :

2 1-du revenu de ses biens à l'exception de la fraction prévue au 5° de
3 l'article 13.

4 2-des cotisations et souscriptions de ses membres.

5 3-des subventions de l'Etat, des départements, des communes et des
6 établissements publics.

7 4-du produit des libéralités dont l'emploi est autorisé au cours de l'exer-
8 cice.

9 5-des ressources créées à titre exceptionnel et s'il y a lieu avec l'agrè-
10 ment de l'autorité compétente : quêtes, conférences, tombolas, loteries,
11 concerts, bals et spectacles autorisés au profit de l'Association.

12 6-du produit de la rétribution perçue pour service rendu.

13 7-du produit de la vente de diverses publications et matériels édités
14 par la Ligue Contre la Violence Routière pour soutenir ses manifesta-
15 tions et actions définies à l'article 2.

Article 17

1 Il est tenu une comptabilité faisant apparaître annuellement un compte d'explo-
2 tation, le résultat de l'exercice et un bilan.

3 Chaque section de l'Association doit tenir une comptabilité distincte que forme
4 un chapitre spécial de la comptabilité d'ensemble de l'Association.

5 Il est justifié chaque année auprès du Préfet du département, du Ministre
6 de l'Intérieur et du Ministre chargé de la Sécurité Routière de l'emploi des
7 fonds provenant de toutes les subventions d'Etat accordées au cours de l'exer-
8 cice écoulé.

IV - Modification des statuts et dissolution

Article 18

1 Les statuts peuvent être modifiés par l'Assemblée Générale sur la proposition
2 du Conseil d'Administration ou sur la proposition du dixième des mandats dont
3 se compose l'Assemblée Générale.

4 Dans l'un et l'autre cas, les propositions de modifications sont inscrites à
5 l'ordre du jour de la prochaine Assemblée Générale.

6 Les statuts ne peuvent être modifiés qu'à la majorité des deux tiers des man-
7 dats représentés.

Article 19

1 L'Assemblée Générale appelée à se prononcer sur la dissolution de l'Association
2 est convoquée spécialement à cet effet de façon extraordinaire dans les condi-
3 tions prévues à l'article 8

4 La dissolution ne peut être votée qu'à la majorité des deux tiers des mandats
5 représentés.

Article 20

1 En cas de dissolution, l'Assemblée Générale désigne un ou plusieurs commissaires
2 chargés de la liquidation des biens de l'Association.

3 Elle attribue l'actif net à un ou plusieurs établissements analogues, publics
4 ou reconnus d'utilité publique, ou à des établissements visés à l'article 35
5 de la loi du 14 janvier 1933.

Article 21

1 Les délibérations de l'Assemblée Générale prévues aux articles 17, 18 et 19
2 sont adressées sans délai au Ministre de l'Intérieur et au Ministre chargé
3 de la Sécurité Routière.

4 Elles ne sont valables qu'après approbation du Gouvernement.

V - Surveillance et règlement intérieur

Article 22

1 Le Président doit faire connaître dans les trois mois, à la Préfecture du départe-
2 ment ou à la Sous-Préfecture de l'arrondissement où l'Association a son
3 siège social, tous les changements survenus dans l'administration ou la direction
4 de l'Association.

5 Les sections envoient leur comptabilité à leur délégation régionale.

6 La délégation régionale intègrera les comptabilités des sections dans sa compta-
7 bilité et c'est celle-ci qui sera transmise au Trésorier de l'Association.

8 Le Trésorier regroupera ces comptabilités et les présentera avec la comptabilité
9 de l'Association à un Commissaire aux Comptes et à l'Assemblée Générale.

Article 23

1 Le Ministre de l'Intérieur et le Ministre chargé de la Sécurité Routière ont
2 le droit de faire visiter par leurs délégués les établissements fondés par l'Asso-
3 ciation et de se faire rendre compte de leur fonctionnement.

Article 24

1 Le règlement intérieur, préparé par le Conseil d'Administration et adopté par
2 l'Assemblée Générale est adressé à la Préfecture du département.

3 Il ne peut entrer en vigueur qu'après approbation du Ministre de l'Intérieur.

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE

5, Impasse Bon Secours - PARIS 75011

Tel. 43-48-96-09

ASSEMBLEE GENERALE

Dimanche 11 décembre 1988

L'assemblée générale se déroulera à : L'Association du Quartier Notre-Dame des Champs
Salle R. 01 - 92 bis Bd de Montparnasse
PARIS - 14ème (Métro Vavin)

Ordre du jour :

-9 H 30	Rapport d'activité
-10 H	Rapport financier
-10 H 30	Nouveaux statuts (voir pages précédentes)
-11 H	Organisation de la LIGUE
-12 H	Déjeuner
-14 H	Opération "Drapeau Blanc"
-14 H 30	Rapport d'orientation
-15 H	Election du Conseil d'Administration
-15 H 30	Questions diverses

Pouvoir

M. Mme Mlle

Adresse

donne pouvoir à M. Mme Mlle

de me représenter à l'Assemblée Générale de LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE
LE DIMANCHE 11 DECEMBRE 1988

Fait à le

- 1 - Faire précéder la signature de la mention "Bon pour pouvoir"
- 2 - Le pouvoir ne peut être libellé qu'au nom d'un autre sociétaire ou bien laissé en blanc.

SI VOUS NE POUVEZ PAS VENIR renvoyez-nous, signé le POUVOIR que vous trouverez au dos de cette feuille.

SI VOUS POUVEZ VENIR ET SI VOUS SOUHAITEZ PRENDRE LE TRAIN demandez au siège de la LIGUE un fichet SNCF de réduction-congrès -20% à l'aide du coupon ci-dessous.

Les adhérents qui désirent faire acte de candidature au prochain CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE sont invités à adresser leur demande au siège de la Ligue avant le 4 décembre 1988.

Pour être mises à l'ordre du jour de l'Assemblée Générale du 11 décembre 1988, toutes vos suggestions doivent parvenir au siège avant le 4 décembre 1988.

Demande de fichet S.N.C.F.

Je désire recevoir le bulletin de réduction de la S. N. C. F. pour me rendre à :

L'ASSEMBLEE GENERALE
DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE
LE DIMANCHE 11 DECEMBRE 1988

Nom
Adresse
.....
.....

A renvoyer à :

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE
5, impasse Bon Secours - 75011 PARIS



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</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 FEUGAS
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 RENDRE A LA DELEGATION REGIONALE :

(1) COCHER LA MENTION UTILE

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