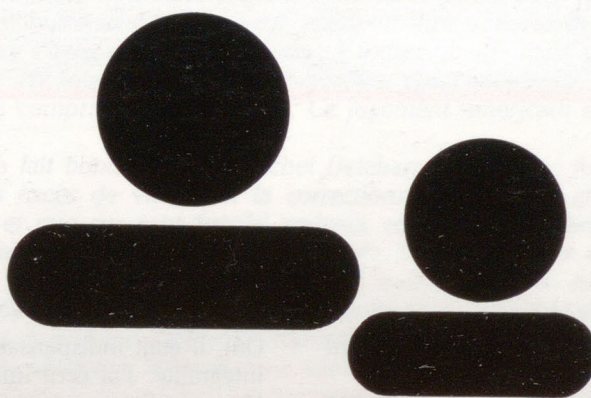


Pondération

Bulletin de liaison des adhérents de la
LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



Spécial Assemblée Générale

17 juin 1990



Bulletin trimestriel

Tél. : 43.48.96.09

Abonnement annuel à la revue 50 F

N° 16

SOMMAIRE

Éditorial

Geneviève JURGENSEN — Présidente 3

Dossier

Tu ne tueras point... même sur la route — P. SAINT MARC 4

Comment s'y prendre avec votre assurance — J.J. DUPLAISIS 5

Témoignage

Où est la sagesse et l'autorité de l'État — H. BRIDET 6

Nos actions

Découvrons ensemble le chemin de l'école 7

Assemblée Générale

Rapport d'orientation 8

Compte financier 11

Nous nous permettons de vous écrire suite à l'éditorial paru dans le n° 15 de PONDÉRATION.

Nous vous remercions de l'avoir dédié à Armelle et Robert Dewavrin. Cependant, nous avons beaucoup déploré l'erreur d'interprétation du faire-part de décès de Robert qui vous a amenée à annoncer son suicide, sans avoir vérifié cette information ni sans avoir demandé l'autorisation d'en parler à sa famille.

Robert était justement quelqu'un qui aimait, comme sa fille, la vie, la fête, les relations amicales, et après la mort d'Armelle il avait mis toutes ses forces à lutter pour que la vie continue malgré tout, l'idée du suicide ne l'a jamais effleuré ; il est mort subitement d'une crise cardiaque alors qu'il faisait des projets et se lançait dans des actions de formation et de regroupement des professionnels du tourisme équestre.

Craignant de n'avoir pu rejoindre tous ceux qui l'aimaient et qui ont été choqués par cette affirmation, nous vous demandons de bien vouloir publier un rectificatif dans le prochain numéro de Pondération.

Nous pensons que cela est indispensable pour ses parents, sa femme, ses fils, et également pour la mémoire de Robert et Armelle.

Brigitte RIGAUD

Secrétaire de la section des Bouches du Rhône

Oui, il était indispensable de publier cette lettre dans son intégralité. J'ai écrit immédiatement et personnellement à Madame Dewavrin, qui sait la consternation qu'a provoqué ce malentendu parmi nous. Les lecteurs de PONDÉRATION ont eux aussi droit à des explications.

Depuis le début, chaque numéro de PONDÉRATION est, à travers mon éditorial, dédié à un enfant victime de la violence routière. Ces enfants me sont signalés par l'un ou l'autre d'entre vous, qui en connaissent le destin et s'assurent auprès de leurs parents qu'ils ne verront pas dans cette dédicace une faute de tact.

En l'occurrence, une phrase est à l'origine d'une mauvaise interprétation des circonstances dans lesquelles est mort Robert Dewavrin, peu après l'accident qui lui a arraché sa fille Armelle. Parce que nous voulons absolument maintenir la qualité de sympathie qui nous lie les uns aux autres et qui motive toute notre action, il fallait impérativement que ce rectificatif soit publié de même que nos excuses à Madame Dewavrin : nous sommes infiniment désolés de ce malentendu, et la remercions du fond du cœur d'avoir bien voulu nous faire mieux connaître son époux à travers cette lettre qui touche chacun d'entre nous et donne à ce deuil terrible la dimension qui est la sienne.

Geneviève JURGENSEN

ÉDITORIAL



A 17 ans, en 1982, Kevin Tunell, un jeune Américain, a été jugé responsable de la mort de Susan Herzog, 18 ans. Il conduisait en état d'ivresse sur les routes de Virginie (on peut, aux USA, obtenir son permis dès 16 ans). La justice a condamné Kevin à envoyer aux parents de Susan un chèque de 1 dollar chaque semaine pendant dix huit années. Comme Kevin ne payait plus régulièrement, les parents de Susan l'ont à nouveau envoyé devant le tribunal. Il a fondu en larmes, se déclarant hanté par la mort de la jeune fille. Il fut condamné à trente jours de prison avec sursis et à reprendre le paiement hebdomadaire des chèques. « Nous n'avons que faire de ses larmes et ses regrets, commentèrent les parents Herzog. Nous voulons les chèques. Le reste, ça le regarde. » Cette histoire toute récente m'a beaucoup frappée. Même si nous avons là, comme toujours une sentence discutable, on y reconnaît pour une fois l'effort d'imagination d'un juge pour faire comprendre ce que veut vraiment dire une vie de dix-huit ans brisée par la sottise et l'absence d'égarés. On a toujours s'agissant d'accidents de la route, un décalage terrible entre la faute commise et le résultat de cette faute : qui juge en fonction de la faute ne sera pas compris de la famille des victimes ; qui juge en fonction du résultat ne sera pas compris du responsable. Ce jugement américain a l'avantage d'être compréhensible par tous.

C'est le même problème qui nous a fait bondir lorsque Michel Delebarre a annoncé fin février un décret qui instituerait de petites amendes pour les petits excès de vitesse et la correctionnelle pour les gros. Sachant que les contrôles de vitesse sont quasiment inexistantes et que sur cent procès verbaux concernant la vitesse, vingt-cinq seulement aboutissent, la déclaration du ministre était interprétée comme un simple relèvement des vitesses autorisées. La satisfaction des automobilistes le disait assez. Or, qui a envie d'envoyer son enfant à l'école dans des villes où les conducteurs se sentiraient autorisés à rouler à 80km/h ? La réaction immédiate de notre association, à la télévision, dans un communiqué de presse et des télégrammes de chaque délégation régionale au Premier Ministre n'a pas été sans effet. Le directeur de cabinet de Michel Delebarre, Monsieur Spinetta, m'a conviée seule à déjeuner avec le conseiller technique, afin disait-il d'éclaircir un malentendu. Cette conversation fut fructueuse : j'y ai appris que le décret représentait aux yeux du ministre un progrès car deux circulaires du gouvernement précédent recommandaient aux préfets et aux procureurs de classer sans suite les PV rédigés pour « petits excès de vitesse, soit ceux qui concernaient une vitesse d'environ 30 % supérieure à la réglementation. J'ai pu moi-même rappeler la position spécifique et têtue de la Ligue Contre la Violence Routière sur ce thème et notre conviction que ce décret, s'il était promulgué, signait la condamnation à mort de centaines d'innocents chaque année. Comme me l'a écrit l'un d'entre vous, songerait-on à distinguer, à la chasse, entre une petite balle perdue et une grosse ? Ce décret, s'il réapparaît, ne sera acceptable qu'accompagné de la mise en pratique effective du permis à points — les « petits » excès de vitesse coûtant des points de permis au fautif — et d'un décuplement des moyens de contrôle. On n'en est pas là.

Chaque mois, nous dédions notre numéro de Pondération à un enfant, à la fois pour nous unir dans la pensée, et pour nous encourager dans notre combat en retournant aux sources mêmes de ce qui le justifie. Ce numéro sera dédié à un adolescent d'Ille et Vilaine, Franck Triballier. Agé de quinze ans, il allait jouer au billard avec son copain Eddy sur son cyclomoteur, un beau samedi après-midi de l'automne dernier. Il a été heurté par un alcoolique notoire, que ses voisins avaient souvent vu descendre de la voiture à quatre pattes pour rentrer chez lui. Chacun était certain que ce monsieur tuerait un jour, mais personne n'a bougé le petit doigt pour arrêter le destin. Il est aujourd'hui accompli. Nous devons à la mémoire de Franck de trouver les actions, les mots, les moyens de pression efficaces pour créer dans ce pays un vrai besoin de prévention, une vraie demande de sécurité routière, une vraie protection de la vie.

Geneviève JURGENSEN

Geneviève Jurgenesen
Présidente

DOSSIER

Tu ne tueras point... même sur route

Ne croyons pas avoir respecté cet enseignement de l'Évangile parce que, jusqu'ici, nous n'avons assassiné personne. Notre obligation morale du respect de la vie va bien au-delà. Elle est d'organiser notre société de manière à réduire sans cesse davantage, par la réglementation et les contrôles, le risque de mort dans chaque activité humaine : circulation, travail, loisirs...

C'est dans notre système de circulation que la carence sociale est la plus grave.

Ce n'est pas un hasard si les accidents de circulation tuent deux fois plus en France qu'en Grande-Bretagne, en Suède, aux États-Unis ou au Japon : c'est parce que dans ces pays la vitesse autorisée est bien plus basse qu'en France. La vitesse est en effet à la fois la cause principale du nombre des accidents — en augmentant considérablement la distance de freinage nécessaire pour éviter une collision — et surtout de leur gravité.

Selon les lois de la physique, la violence d'un choc est proportionnelle au carré de la vitesse. Ainsi, le risque d'être gravement blessé ou tué, en cas d'accident, double si on roule à 140 km/h au lieu de 100 km/h.

La réduction de la vitesse de 60 km/h à 50 km/h en agglomération a réduit le nombre des tués de 24 % au Danemark et de 30 % en Suède. En France, les autoroutes en Zone urbaine, avec vitesse limitée à 110 km/h, ont 30 % de moins de tués par million de kms parcouru que les autoroutes liaison, où l'on peut rouler à 130 km/h. Autre

confirmation : en RFA, le « **secret d'État** » a été imposé sur la mortalité comparée des autoroutes de liaison à vitesse libre et des autoroutes urbaines où la vitesse est limitée à 110 km/h. Ce n'est pas non plus un hasard si, sur les 12 pays de la CEE, 10 ont institué sur autoroute une vitesse inférieure à 130 km/h et si 7 d'entre eux — dont la RFA — ont limité à 50 km/h la vitesse dans les agglomérations. A l'heure de l'Europe fiscale, monétaire, sociale, alignons-nous aussi sur l'Europe de la sécurité routière.

L'exemple anglais est remarquable : malgré des conditions atmosphériques beaucoup plus défavorables, la Grande-Bretagne n'a eu que 5 000 tués dans les accidents de la circulation en 1988 au lieu de 11 000 en France.

Pourquoi le gouvernement Rocard ne s'inspirerait-il pas de la « recette » Anglaise : 110 km/h sur autoroute et 50 km/h dans les agglomérations ? Seule, elle réduirait immédiatement et massivement l'hécatombe à la fois en diminuant le danger d'accident et en faisant prendre conscience à chaque Français, par un choc psychologique en profondeur, qu'il a le devoir de ne pas risquer de tuer. Mais, face au lobby automobile, M. Rocard osera-t-il ?

Article publié dans
Ouest France du 28 août 1989
Philippe Saint Marc
Secrétaire général du CNASUR

Comment s'y prendre avec votre assurance !

Article lu pour vous dans le journal syndical Indépendant de la Police Nationale du mois de Juin 1989. Il a été écrit par le Commandant Gérard PEZIEU appartenant au Syndicat des Commandants et officiers de la Police Nationale.

Dans la jungle des compagnies d'ASSURANCES L'art de se faire indemniser en cas de préjudice corporel.

Le système des assurances, pour l'utilisateur, fini par ressembler davantage au LOTO qu'à une respectable institution financière dont le but affiché serait d'indemniser scrupuleusement son client.

Votre Assurance, Juge et Partie

Elle est juge du montant des indemnités qu'elle vous versera en cas de sinistre dont le montant sera fixé par elle. Il serait surprenant qu'une compagnie décide de se ruiner pour vous être agréable. Sachez qu'un recueil de jurisprudence auquel les compagnies se reportent pour évaluer le préjudice habituel payé pour la perte d'un membre ou d'un œil. J'ajoute que ce recueil de jurisprudence est établi par les Compagnies d'Assurances elles-mêmes, seriez-vous surpris ?

En fait, souscrire avec une Compagnie d'Assurances, c'est se lier avec plusieurs assurances à votre insu, au travers d'accords qui vous seront opposables, puisqu'ils vous seront inconnus.

Au départ, les accords entre Compagnies d'Assurances agissaient dans l'intérêt du client. Ils permettaient d'accélérer le règlement des procédures. Et puis, de proche en proche, l'intérêt du client a été perdu de vue au profit de celui des compagnies qui ont vu là le moyen de mettre en place un véritable pacte de « **non agression** », ou si vous préférez, ce qu'il est convenu d'appeler « **une entente** ». En effet, on voit mal pourquoi les Compagnies d'Assurances qui traitent l'essentiel de leurs affaires entre elles, n'établiraient pas un **code de bon voisinage**.

Ces accords ou conventions sont la plupart du temps secrets. Ainsi la convention IRSA donne-t-elle latitude à la Compagnie de l'Assuré, de lui régler directement jusqu'à

10 % de l'I.P.P. (Incapacité Permanente Partielle) dont il aura été victime, qui a pour origine un fait entraînant la responsabilité d'un tiers couvert par une autre compagnie. On voit immédiatement l'intérêt qu'aura votre Compagnie (où vous versez votre prime) à minimiser les conséquences du sinistre dont vous avez été victime.

Autre sorte de convention

Vous refusez l'indemnité qui vous est proposée, dans ce cas vous allez contraindre votre propre Compagnie à « **attaquer** » la Compagnie adverse devant les Tribunaux pour obtenir une meilleure indemnisation. Et bien il y a fort à parier que vous serez très mal vu par votre Assureur, car à votre insu, il est très clairement lié à cette compagnie adverse par une convention qui l'amènera à vous persuader de ne pas tenter le recours juridique auquel vous pensiez. Mais il vous proposera alors en échange une petite « **rallonge** ». Et comme il n'a pu éviter que vous vous en teniez à la première proposition faites par le Compagnie adverse, c'est-à-dire concurrente, il n'en sera pas moins pénalisé du montant représentant la différence de ce que vous aurez perçu, diminué de la première proposition qui vous a été faite. Autant dire que cela n'incitera pas votre Compagnie à vous défendre... Autre vice important du système des assurances, qui est de nature à laisser le client particulièrement démuni, face à la puissance que représente une compagnie, réside dans le fait que vos rapports avec ces organismes sont essentiellement contractuels. Si l'une des parties vient à manquer à sa parole, si elle fait preuve de mauvaise foi, et que cette partie soit votre Assureur, vous risquez d'avoir fort à faire pour obtenir gain de cause. Au sein de l'arsenal juridique où chacun fourbira ses armes, il faudra faire également appel aux preuves. Dans ce domaine, vous avez toutes les chances de vous enliser. Depuis longtemps, les Assurances ont vu que c'était là le terrain sur lequel elles avaient intérêt à progresser. Les préjudices déclarés ne doivent pas paraître trop importants à la victime, et ici encore, on va

s'arranger pour qu'il en soit bien ainsi. Il vous faudra en passer par des experts de tous poils, qui ne travaillent pas aux tarifs de la sécurité sociale. Ils sont agréés par les compagnies d'assurances pour elles-mêmes. Vous avez toujours la possibilité de consulter tel expert de votre choix, mais ce sera à vos frais et son diagnostic ne saurait être opposable à celui de la Compagnie. Notez au passage que les médecins experts des Compagnies deviennent souvent des professionnels des assurances. Quand on sait qu'un praticien (travaillant souvent pour plusieurs assurances) reçoit de 20 à 25 clients par jour, et que chaque consultation est payée actuellement 800 F... !

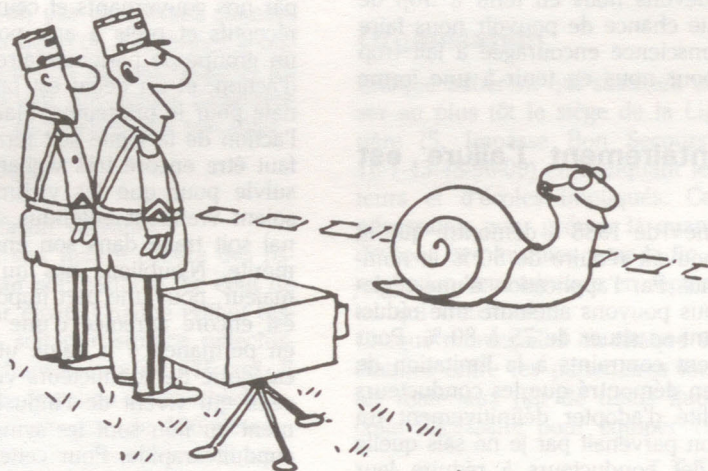
Autre méthode employée par nos Assureurs pour éviter les risques inutiles : les **conventions de non assignation**.

Il s'agit d'un contrat entre la compagnie X et Y. Si un client de la compagnie X vient à être accidenté par un autre de la Compagnie Y, chaque Compagnie s'engage à accepter l'indemnisation proposée. Au cas où le client d'une Compagnie intenterait une action en justice, contre la Compagnie adverse, la première en supporterait tous les frais. Pourtant, les Compagnies Françaises sont parmi les rares à tenir compte du préjudice moral, attention avec l'arrivée des Compagnies Etrangères dans le cadre de l'Europe !

En cas de préjudice corporel

La solution de porter plainte n'est pas toujours la meilleure. Choissant cette voie, vous estimez que le sinistre subi trouve sa source dans un fait délictueux, vous demandez au Juge Pénal de le reconnaître. Vous vous trouvez lié à sa décision et vous perdez la liberté de la recherche de la preuve (choix du médecin expert dans une Juridiction civile) quant à l'établissement des faits, leurs conséquences etc.

Synthèse faite par Jean-Jacques DUPLAISIS
(délégation d'Indre-et-Loire)



MIEUX VAUT ARRIVER TARD
QUE RADAR

TÉMOIGNAGE

Où est la sagesse et l'autorité de l'État ?

Nous avons eu ma famille et moi un accident de la route en 1968 sur un carrefour de la région de Chembly. Cela se passait avant la réglementation de la vitesse adoptée par le gouvernement Chaban-Delmas. En un temps où les conducteurs conduisant très vite étaient considérés comme des « héros » ; hélas ! 20 ans plus tard cela a peu évolué me direz-vous. Dans notre accident nous avons croisé l'un de ces adeptes de la « conduite dite sportive » ? Au volant d'une Alpha Roméo roulant à telle allure que personne dans notre auto n'a eu le temps de le voir arriver. Nous avons pris le choc en travers, sur l'avant. Sous sa violence notre voiture a fait demi-tour sur la route, toute ma famille étant projetée au dehors. Ma grand-mère a eu des fractures aux hanches et l'un de mes fils âgé de 2 ans a eu un léger traumatisme crânien. Mais cet accident nous a tous laissés très choqués et nous a fait prendre conscience de l'injustice et de la folie meurtrière qui règnent sur nos routes et du danger permanent qui guette chacun de nous, chaque famille lors de tout déplacement. Pourquoi en sommes-nous arrivés là ? L'irresponsabilité et la négligence des uns et des autres sont à incriminer. On laisse la situation se dégrader sans tenir compte de l'accroissement de la circulation et on n'applique pas la réglementation existante, même si elle est maintenant très dépassée (en 20 ans le trafic sur nos routes s'est je crois multiplié par 3). Ce n'est pas par hasard si les Américains roulent à 80 km/h sur leurs autoroutes. Au même moment les Français continuent de s'interroger pour essayer de savoir s'il n'est pas plus dangereux de rouler plus lentement...

Une telle attitude démontre amplement que nous avons atteint dans ce domaine le comble de l'irresponsabilité. Par aberration ou par passivité nous sommes tous plus ou moins meurtriers.

Où est la sagesse et l'autorité de l'État ?

Qui protège-t-il ? Par son inertie il est l'allié des alcooliques et des chauffards, et souscrit à l'injure permanente qui est faite à l'enfant et à la famille, au civisme.

Trop de gentillesse...

Je ne pense pas que nous devons nous en tenir à trop de gentillesse pour avoir quelque chance de pouvoir nous faire entendre. Je crois que l'inconscience encouragée a fait trop de ravages sur nos routes pour nous en tenir à une forme de discours trop courtois.

Faire modérer volontairement l'allure est illusoire...

La campagne « Drapeau Blanc » de 1988 a démontré que la conduite à allure modérée pouvait réduire de 50 % le nombre et la gravité des accidents. Par l'application d'une réglementation bien actualisée nous pouvons atteindre une réduction encore améliorée pouvant se situer de 75 à 80 %. Pour cela nous sommes absolument contraints à la limitation de l'allure d'ensemble. Il est bien démontré que les conducteurs seuls sont dans l'impossibilité d'adopter définitivement un comportement prudent. Si l'on parvenait par je ne sais quelle magie à convaincre 90 % des conducteurs à réduire leur allure, les 10 % de réfractaires continueraient à semer la perturbation ; et n'oublions pas que les cars et poids lourds, sous prétexte de rentabilité poussent tout le monde en avant. Notre déesse rentabilité peut-elle nous guider, érigée sur une montagne de cadavres ?

Notre incapacité à pouvoir améliorer les choses est depuis

longtemps démontrée par les carambolages survenant par temps de brouillard. Nul n'ignore le danger, en dépit de cela tout le monde continue à « foncer dans le brouillard ». Comment espérer pouvoir faire modérer volontairement l'allure par temps normal ? C'est absolument illusoire...

Il faut agir sur la réglementation...

Donc il nous reste le droit pour pouvoir agir sur la réglementation dont nous devons obtenir la révision et l'actualisation pour tenir compte de l'accroissement du trafic et de la puissance des autos en 20 ans. En 1970 très peu d'autos pouvaient rouler à 150 km/h, de nos jours c'est pratiquement tout le parc qui peut dépasser cette vitesse, et pour raison commerciale on s'achemine allègrement vers les 200 km/h généralisés, avec à l'horizon les 30 000 morts et les 500 000 blessés par an. Il est urgent d'arrêter la folie. Pour cela la réglementation minimum envisageable est de caractère suivant :

- en agglomération pour tous véhicules : 50 km/h
- sur réseau non auto-routier, poids lourds et cars : 70 km/h
- sur réseau non auto-routier, tourisme : 80 km/h
- sur autoroute, poids lourds et cars : 80 km/h
- sur autoroute, tourisme : 100 km/h

Dans nos conditions de circulation ces vitesses sont des maxima à ne jamais dépasser, nous devons les faire adopter dans une réglementation comportant en outre tous les autres moyens de prévention applicable :

- meilleure formation des conducteurs
- instruments de contrôle à bord des automobiles
- permis à points
- port de la ceinture
- contrôle renforcé de l'alcoolémie
- adoption de la priorité à gauche
- contrôle renforcé sur la route notamment aux heures où le comportement des conducteurs est le plus aberrant sous l'effet de la boisson et de la fatigue, etc.

Tous les moyens appliqués avec rigueur peuvent réduire les risques sur la route à 20 % de ce qu'ils sont en ce moment. Voici comment on peut voir à mon sens la circulation routière en société civilisée.

Apparemment l'opinion publique commence à être entendue par nos gouvernants et ceux-ci sont, je crois de plus en plus réceptifs et prêts à agir pour l'amélioration. Il y a je crois un groupe de parlementaires chargé d'étudier les possibilités d'action, et un débat est prévu je crois à l'Assemblée Nationale pour le printemps. Mais je ne crois pas pour autant que l'action de la Ligue soit terminée, au contraire je pense qu'il faut être encore très vigilants et que l'action doit être poursuivie pour que les victimes et ceux qui les représentent soient vraiment entendus. Pour que ce grand drame national soit traité dans son ensemble avec tout le sérieux qu'il mérite. N'oublions pas qu'en France, c'est là un obstacle majeur, pour une part importante des conducteurs, la vitesse est encore auréolée d'une stupide gloire qui tend à dévier en permanence la saine utilisation de l'automobile. A cette catégorie de conducteurs vient se joindre tout naturellement ceux qui vivent de l'industrie automobile et qui volontairement ou non sont les sympathisants ou les complices de la conduite rapide. Pour cette deuxième catégorie d'intéressés, de gros capitaux sont en jeu, capitaux dont le pouvoir pervers peut être important. Les associations des familles des victimes de la route doivent donc rester vigilantes afin que leur action humanitaire ne soit pas escamotée dans un labyrinthe de faux raisonnements et d'intérêts contradictoires.

H. BRIDET (Oise)

NOS ACTIONS

Découvrons ensemble le chemin de l'école



Éléments réfléchissants apposés sur les cartables de la ligne
« ANTHÉTIQUE » DE TANN'S

A la prochaine rentrée scolaire, en septembre 1990, les Ministres de l'Éducation Nationale et des Transports lanceront une campagne de sécurité routière dans les écoles primaires : « découvrons ensemble le chemin de l'école ». Une circulaire officielle présentant cette opération paraîtra en mai 1990. Cette campagne sera lancée au cours de la semaine du 1^{er} au 6 octobre 1990.

La Ligue Contre la Violence Routière participera à cette action et propose à chacun de ses membres d'agir auprès d'une ou plusieurs écoles primaires pour que les enfants collent, en classe, des tissus fluorescents et réfléchissants (généralement de couleur grise) sur leur cartable.

Pourquoi cette action ?

Deux catégories d'enfants de moins de 15 ans sont particulièrement vulnérables : les passagers de véhicules qui représentent 48 % des enfants victimes de la route, et les piétons 39 %. En 1988, ont été tués 249 enfants passagers de véhicules et 190 enfants piétons !

C'est pourquoi la Ligue Contre la Violence Routière complète son opération « Accrochez-les à la vie ! » par cette action concrète destinée à protéger les enfants piétons. Les éléments fluorescents oranges permettront aux automobilistes de mieux percevoir les enfants le jour, et les éléments réfléchissants, la nuit. Ainsi les automobilistes qui percevront ces enfants plus tôt, pourront leur assurer une meilleure sécurité. Le personnel de l'équipement depuis longtemps est équipé de « bardières » fluorescents et réfléchissants sur leurs lieux de travail. Alors pourquoi ne donnerait-on pas les mêmes chances de survie à nos enfants que celles que l'on a données à nos cantonniers, alors qu'ils sont soumis aux mêmes risques : les enfants sont tenus d'aller à l'école sur nos routes dangereuses tout comme nos cantonniers sont tenus d'y travailler.

Plan de l'action :

Cette action se déroulera de la façon suivante :

- Chaque enfant, sous l'égide de son maître collera des tissus fluorescents et réfléchissants sur son cartable. Le coût de ces éléments est d'environ 6 F par élève. Chaque enfant disposera d'environ 50 cm de tissus soit une surface réfléchissante de 150 cm² et une surface fluorescente de 375 cm². Il pourra créer des motifs décoratifs fluorescents et réfléchissants. Les commandes seront à faire par module de 100 élèves.

- La Ligue Contre la Violence Routière fournira à chaque école qui participe à l'action une brochure expliquant :

- pourquoi un enfant n'est pas un adulte en miniature, avant 9 ou 10 ans, l'enfant est inapte, physiologiquement et psychologiquement à assumer sa propre sécurité ; seuls les adultes sont responsables de sa sécurité.

- que le chemin de l'école pour l'enfant constitue un espace

de liberté, l'enfant n'est plus à l'école et pas encore à la maison, il n'est pas sous contrainte et se sent libre.

— les principes de réflexions et de fluorescences, ainsi que des informations techniques pour la mise en place et la fixation de ces tissus sur les cartables.

- La Ligue Contre la Violence Routière fournira à chaque enfant un document (21 x 29,7) en couleur, démontrant la nécessité d'être vu par les automobilistes qui assureront ainsi une meilleure sécurité à ces enfants.

Nos partenaires

La Ligue Contre la Violence Routière a établi un partenariat avec le fabricant français de ces tissus réfléchissants T.T.T. (Tissus Techniques de Trévoux), et cette entreprise apportera tout son concours pour réaliser les documents à fournir aux écoles et aux enfants.

Chaque adhérent qui est motivé pour monter cette opération « à côté de chez lui » pourra contacter les responsables (instituteurs, directeurs) des écoles primaires publiques et privées, qui en général sont demandeurs de telles actions. Ces responsables pourront participer à la recherche du financement pour acheter les tissus fluorescents et réfléchissants nécessaires, en sollicitant les mairies (le budget de fonctionnement de l'école primaire est assuré par la mairie), les parents d'élèves, etc. et notamment en débattant de ce sujet au prochain conseil d'école de ce 3^e trimestre. Les instituteurs, des parents d'élèves et des conseillers municipaux, soit toutes les parties intéressées par ce projet, siègent à ces conseils d'école.

Organisation

Chaque adhérent qui suscitera une telle action devra en aviser au plus tôt le siège de la Ligue Contre la Violence Routière (5, Impasse Bon Secours — 75011 PARIS — Tel. 16-1-43-48-96-09) en indiquant le nombre d'enfants, d'instituteurs et d'écoles impliqués. Ces informations absolument nécessaires pour prévoir la quantité de documents à diffuser devront être fournies pour la fin du mois de juin. Cette documentation sera adressée en septembre au délégué départemental qui transmettra.

Chaque municipalité ou chaque école, suivant les conventions établies entre les partenaires locaux, commandera et paiera les matériaux (kit de tissus fluorescents et réfléchissants et colle nécessaire pour équiper 100 écoliers : 600 F.) à :

T.T.T.
BP 129
01601 — TREVOUX CEDEX
Tél. 74-00-90-00

Cette entreprise adressera directement ce « kit » à l'école ou à la mairie concernée.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Rapport d'orientation

I — PRÉAMBULE

Les buts de la Ligue Contre la Violence Routière sont définis dans l'article 1 de ses statuts :

- lutter par tous les moyens légaux contre les manifestations de la violence routière,
- prévenir les accidents de la circulation.

Ses moyens d'action sont décrits par son article 2 :

- initiatives de toute nature destinées à susciter un large mouvement d'opinion,
- actions ou interventions devant les tribunaux à l'encontre des responsables de faits de nature à porter atteinte aux buts de l'Association.

Les actions qui ont été progressivement développées depuis la création de la Ligue s'inscrivaient normalement à l'intérieur de ce cadre.

Cependant, en 1990, la France affiche toujours les plus mauvais bilans européens pour le nombre d'accidents et de victimes. Une telle situation engendre une ardente obligation pour tous les partenaires concernés par la sécurité routière de faire **plus** et **mieux** pour le développement d'une vaste et durable prise de conscience.

Ceci suppose que la Ligue se donne les moyens d'agir sur un certain nombre de leviers :

- pouvoir politique et appareil administratif,
- comportements,
- moyens d'information et de sensibilisation.

Il semble certain que les axes stratégiques sortant du cadre au programme 1990 n'ont pas une amplitude suffisante pour promouvoir une telle stratégie.

C'est pourquoi nous proposons à l'occasion de l'Assemblée Générale du 17 juin 1990 d'instaurer un débat d'où seront dégagés des choix politiques qui constitueront les objectifs à atteindre à moyen terme.

II — ORIENTATION POLITIQUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

Elle devrait avoir pour effet de constituer :

- le cadre institutionnel pour atteindre les objectifs définis par les statuts,
- la base des programmes annuels nationaux et départementaux.

A cet effet les objectifs suivants peuvent être suggérés :

1 — Action sur les pouvoirs politique et administratif

11 — Responsabiliser les décideurs

95 accidents sur 100 sont « dus » à une faute humaine, alors, nous dit-on, rendons les gens responsables :

- responsabilisons les conducteurs,
- responsabilisons les piétons,
- responsabilisons les enfants,
- responsabilisons les vieillards,
- responsabilisons, responsabilisons, responsabilisons...

Que veut dire responsable ?

Responsable : c'est « répondre, accepter et subir les conséquences de ses actes »

D'une part cette définition nous montre les limites d'une telle politique de prévention des accidents routiers, d'autre part un système socio-technique, comme celui de notre cir-

culaton routière, qui engendre autant de fautes humaines est dans l'état un système inadapté à l'homme.

La part de l'homme et celle de la technique sont naturellement imbriquées. Il n'existe pas d'erreurs purement humaines, ni purement techniques. La possibilité qu'un homme puisse faire une erreur tient, pour une part, à ce qu'un autre homme n'a pas pu ou su prévoir cette possibilité d'erreur et n'a rien fait pour la prévoir ou en éliminer les conséquences.

L'absence de sécurité sur la route a toujours en un certain sens, une origine humaine, cette origine n'est pas toujours là où on a tendance à la placer spontanément.

Une politique qui ne vise qu'à responsabiliser les usagers est illusoire, car ceux-ci, au sein de leur activité, ne maîtrisent ni leur milieu, ni leur tâche et que partiellement leur matériel. Par contre nos « décideurs » techniques, économiques, politiques et administratifs ont les moyens de maîtriser ces éléments.

Responsabiliser les usagers c'est bien, mais c'est très insuffisant.

Responsabiliser les « décideurs » c'est mieux !

12 — Organisation unique de la sécurité routière

La collecte et la diffusion, par des sources multiples de renseignements partiels, redondants, difficilement interprétables nuisent à la compréhension et à la crédibilité de l'information sur la sécurité routière. Chaque mouvement ayant des intérêts peu louables peut détourner aisément des vérités et créer malhonnêtement des confusions. D'où la nécessité de créer une organisation unique indépendante chargée :

- de la collecte de données auprès de différentes sources et de diffuser des résultats et des interprétations incontestables,
- de conseiller et de mettre en œuvre des actions de communication,
- de définir les orientations en tenant compte des continuités et des cohérences à assurer.

2 — Action en direction des jeunes

Les jeunes paient le plus lourd tribut et constituent un enjeu majeur de la société routière. C'est par eux que passe l'avenir durable d'une pratique automobile civilisée. C'est donc en s'adressant à eux que l'on peut le mieux faire évoluer l'ensemble de la société vers une culture collective compatible avec un bon usage de l'automobile.

21 — Action sur le milieu scolaire

L'école élémentaire et secondaire doit avoir une pédagogie claire en matière de sécurité préventive. L'idée essentielle de cette pédagogie ne devra plus être seulement d'apprendre les risques aux enfants pour qu'ils les évitent, mais aussi leur apprendre à supprimer ces risques.

La Ligue Contre la Violence Routière n'a pas pour mission de se substituer au maître pour enseigner la sécurité routière, nous ne sommes pas des enseignants, mais elle se doit d'informer les enseignants et leur proposer des actions concrètes qu'ils transcriront auprès de leurs élèves.

22 — Améliorer la formation à la conduite

30 % des tués sur la route sont des jeunes de 18 à 24 ans,

alors que cette classe d'âge ne représente que 10 % de la population. Cependant l'âge ne peut être pris comme facteur de risque, cette « statistique » met en évidence le simple fait que les conducteurs les plus jeunes n'ont pas encore atteint un niveau de qualification suffisant. Il faut un certain nombre d'années pour apprendre à exécuter une tâche aussi difficile que celle de conduire un véhicule automobile. C'est pourquoi la Ligue Contre la Violence Routière propose un apprentissage progressif de la conduite qui se déroulerait en 2 temps.

• **221 Permis de conduire probatoire**

Ce permis de conduire serait celui que l'on connaît aujourd'hui obtenu :

- soit après un apprentissage anticipé de la conduite dès 16 ans, débouchant à l'obtention du permis à 18 ans,
- soit après un apprentissage en « auto-école » classique conduisant au permis à 18 ans.

• **222 Permis de conduire définitif**

Ce permis probatoire obtenu au plus tôt à 18 ans serait suivi d'une période de 5 ans pendant laquelle le conducteur serait soumis à certaines contraintes :

- il ne pourrait pas conduire certains véhicules trop rapides (motos, voitures...),
- il serait suivi plus particulièrement par l'administration quant aux manquements au code de la route et par les assurances quant aux accidents y compris les accidents matériels. Ce n'est qu'au bout de cette période probatoire de 5 ans que le permis définitif de conduire lui serait délivré à l'issue d'un examen complet.

3 — Accueil des familles

31 — Écoute et aide aux familles

Le siège national de la Ligue Contre la Violence Routière ou ses associations départementales reçoivent un nombre de victimes ou leur famille de plus en plus nombreuses qui s'adressent à nous spontanément ou envoyées par des services publics. La Ligue Contre la Violence Routière devient de fait, un service d'accueil des victimes qui viennent chercher une écoute, des renseignements administratifs et juridiques. Ils s'adressent à nous pour notre vécu, notre expérience. Cette action sociale, d'intérêt général, doit être poursuivie et sa qualité améliorée, notamment en travaillant avec des conseils juridiques et des conseils psychologiques.

32 — Action en justice

L'action de la Ligue Contre la Violence Routière en justice est jusqu'alors exemplaire. A la demande des familles, elle doit continuer de se constituer partie civile pour y dénoncer des comportements associatifs et antisociaux des délinquants routiers (vitesse, alcool...). L'expérience nous encourage à ce que nos militants après une formation minimale plaident eux-mêmes « la cause ».

La Ligue Contre la Violence Routière demande une humanisation des procédures judiciaires à l'égard des familles :

- communication des procès-verbaux d'accidents,
- réduction de l'attente aux audiences,
- information sur les motifs de classement,
- possibilité pour la Ligue Contre la Violence Routière de se constituer partie civile.

4 — Actions sur les facteurs de risques les plus meurtriers

La Ligue Contre la Violence Routière n'a pas les moyens de pouvoir s'attaquer de façon systématique à tous les facteurs de risques, elle doit pour être le plus efficace possible s'attaquer en priorité aux facteurs qui génèrent le plus d'accidents, à savoir :

- la vitesse : 1 accident mortel sur 2 est lié à la vitesse excessive,

- l'alcool intervient dans près de 40 % des accidents,
- l'infrastructure : dans près d'1 accident mortel sur 3 la conception de l'infrastructure est remise en cause (profil de la route, qualité des abords...),
- l'absence de sécurités individuelles (dispositifs de retenue, casque...) est liée à 1 accident mortel sur 4.

41 — La vitesse

En 1973, suite à différentes tergiversations en matière de limitation de vitesse, il a été observé qu'un relèvement de 10 km/h des vitesses maximales autorisées se traduit par une augmentation des accidents graves de 12 %.

En 1987, aux U.S.A., 38 états et 2 en 1988 ont relevé les vitesses autorisées de 88 à 105 km/h sur autoroute ; on a noté un accroissement de 18 % du nombre de tués (le Congrès avait prévu un accroissement de 20 % !!!).

Sachant qu'il n'y a pas d'exemple contraire, malgré ces « tristes expériences » qui confirment que la vitesse tue, seul 17 % des français admettent que les excès de vitesse fassent l'objet d'une répression sévère. Les opposants les plus déterminés sont les « gros rouleurs », les jeunes et les couches sociales supérieures, possesseurs de voitures sportives et puissantes. En s'appuyant sur une désinformation bien orchestrée, ces conducteurs rejettent les constats incontestables des effets de la vitesse. Ils nient, au mépris des lois de la physique, le danger des vitesses, et cependant ces conducteurs représentent 2 fois plus de risque que la moyenne.

En 1967, 10 % des voitures françaises alors produites dépassaient 150 km/h, en 1987 ce taux atteint 73 %, et un nombre impressionnant de modèles dépassent 220-230 km/h. Ces 10 dernières années le taux de gravité des accidents a augmenté de 20 %.

Dans le cadre de la C.E.E., la Ligue Contre la Violence Routière qui se veut maximaliste en matière de prévention, propose :

- l'opportunité de s'aligner immédiatement sur le meilleur européen, la Grande-Bretagne, c'est-à-dire :
 - 110 km/h sur autoroute (90 km/h dans 10 états des U.S.A.),
 - 80 km/h sur route,
 - 50 km/h en ville, et à court terme 30 km/h avec des dérogations pour les périphériques,
 - de se donner les moyens réels de faire respecter ces limitations de vitesse, actuellement 1 usager sur 6 dépasse les vitesses limites sur autoroutes de liaison, 1 sur 3 sur autoroutes de dégagement, 1 sur 2 sur routes nationales, 2 sur 3 sur routes départementales,
 - de limiter techniquement, de façon incontournable la vitesse des véhicules ; en effet il est inadmissible que les constructeurs produisent des véhicules dont les vitesses « de confort » s'écartent chaque année plus largement des vitesses limites autorisées ; il y a là une incitation à transgresser la loi.

La réduction de la vitesse n'est pas le seul moyen de lutter contre les accidents de la route. Mais c'est celui qui a les effets les plus massifs et les plus rapides.

42 — L'alcool

En moyenne 3 % des conducteurs excèdent le taux légal de 0,80 gr d'alcool par litre de sang. Entre minuit et 3 heures du matin, 12 % des conducteurs dépassent le seuil autorisé par la loi. Mais tous ces conducteurs ne sont pas des alcooliques chroniques, beaucoup sont des buveurs occasionnels. Les risques dus à l'alcool augmentent à partir de 0,30 gr d'alcool par litre de sang. A 0,50 gr les risques sont multipliés par 2, et à 0,80 gr — le seuil légal — par 5 ! A 1,20 gr, les risques sont multipliés par 12 et à 1,50 gr par 20 à 25. Il faut noter qu'au voisinage de 0,50 gr à 0,80 gr, il n'existe aucune personne dont le comportement ne soit affecté.

La Ligue Contre la Violence Routière qui ne peut admettre aucun risque, d'autant plus quand il est inutile, demande

un abaissement immédiat du taux légal d'alcoolémie des conducteurs à 0,50 gr, soit un alignement sur les pays européens qui ont une meilleure sécurité routière, puis à plus long terme 0,30 gr.

La Ligue Contre la Violence Routière demande aussi que les responsables de la sécurité des citoyens utilisent tous les moyens dont ils disposent, en s'entourant de garanties nécessaires, pour empêcher les alcooliques notoires de conduire (retrait de permis de conduire pour raison de santé...).

43 — L'infrastructure, la modération de la circulation

La Ligue Contre la Violence Routière n'a des connaissances en modération de la circulation qu'en agglomérations seulement, par des aménagements spécifiques incitant à réduire l'allure. Actuellement nous sommes dans l'impossibilité de promouvoir de tels concepts sur les routes, nous manquons de références. Donc dans l'immédiat, la Ligue Contre la Violence Routière incitera, par des actions pédagogiques concrètes, les pouvoirs publics locaux à mettre en place ces types d'aménagements dans les agglomérations.

44 — Dispositifs de retenue

- La ceinture de sécurité divise le risque de mort par un facteur proche de 3.
- Sans ceinture, les cas mortels commencent lors de chocs au cours desquels la variation de vitesse n'a pas excédé 20 km/h.
- En cas de choc, la personne éjectée risque 10 fois plus la mort que celle qui a mis sa ceinture de sécurité.
- Jusqu'à 90 km/h, dans un choc frontal, la ceinture de sécurité assure une protection quasi intégrale contre la mort.
- Il n'y a aucune contre-indication médicale au port de la ceinture.
- Personne ne peut affirmer que le port de la ceinture de sécurité n'est jamais néfaste, mais les accidents causés par elle sont de petite gravité à côté des accidents des passagers non protégés par la ceinture. Le décès des passagers bloqués dans leur voiture qui prend feu ou qui est projetée dans l'eau et dont la ceinture reste bloquée sont très rares (les incendies de voitures sont très rares : 1,6/1 000). Non ceinturés ces passagers avaient une très forte probabilité d'être tués sous l'effet du choc.

La Ligue Contre la Violence Routière consciente de ces arguments, mènera des actions concrètes pour que tous les passagers de tous les véhicules automobiles soient systématiquement retenus par des dispositifs de sécurité en cas de choc.

5 — Réforme du système de contrôle et de sanctions

Toute mise en place d'une politique de prévention s'accompagne nécessairement d'un système de contrôles et de sanctions pour les responsables qui mettent en danger leur sécurité et celle des autres. En France ce principe appliqué à la sécurité du travail n'est pas ressenti comme une atteinte à la liberté de travailler, alors que dans le domaine de la sécurité routière il est considéré comme une atteinte intolérable à la liberté de circuler.

La part des infractions détectées par les forces de police et de gendarmerie est très faible et donne au conducteur un sentiment d'impunité.

Les conditions matérielles et techniques de mise en œuvre des appareils de contrôle (radars, éthylotests...) ne permettent pas de détecter systématiquement les comportements dangereux et donne donc une image peu légitime de la répression.

Le choix des peines infligées aux auteurs d'accidents graves et aux récidivistes donne aux victimes et à leurs familles le sentiment que la société ne prend pas en compte la gravité du drame subi et qu'ils sont victimes d'un véritable déni de justice. L'attribution du « permis blanc » aux auteurs d'accidents graves est inadmissible.

La Ligue Contre la Violence Routière considère que le système répressif doit sensibiliser les usagers de la route pour faire évoluer leur comportement vers un bon usage de l'automobile. En conséquence la répression doit reposer sur des sanctions fréquentes, immédiates et sûres.

51 — Une police spécialisée de la route

L'existence d'une police concentrée sur la seule sécurité routière, non liée à des pesanteurs territoriales, disposant d'une formation et d'un matériel adaptés, peut garantir l'efficacité et la fiabilité du contrôle routier.

52 — La neutralisation des délinquants routiers

La Ligue Contre la Violence Routière demande à neutraliser les délinquants de la route, c'est-à-dire ceux qui par un acte conscient et délibéré (alcool, vitesse excessive...) mettent en danger la vie des autres. Pour cela nous proposons :
— la création d'un délit de mise en danger délibéré de la vie d'autrui, qui permettrait de prendre en compte la nature de certaines infractions graves,
— la suppression des « permis blancs » : l'employeur d'un chauffeur qui conduit en état d'ivresse, qui s'adonne à la boisson peut le licencier sur le champ pour faute grave, donc le mettre ipso facto au chômage ; alors que pour ces mêmes individus la justice pénale, pour des considérations sociales, hésite à lui retirer son permis de conduire et lui accorde un « permis blanc » (une autorisation de conduire dans le cadre de son travail),
— la confiscation du véhicule (saisie avec vente) qui est un moyen efficace de mettre un conducteur délinquant récidiviste hors d'état de nuire.

III — PROPOSITIONS POUR LE PROGRAMME 1991

Les axes stratégiques élaborés en 1989 constituent un plan cohérent général permettant de rassembler tous les éléments constitutifs du problème de la sécurité selon les statuts de la Ligue Contre la Violence Routière.

Ils intégreront les objectifs politiques à moyen terme qui seront choisis à partir de l'Assemblée Générale 1990.

De plus toutes les formes d'action existantes ou pouvant être imaginées dans les prochaines années constitueront ainsi un ensemble cohérent pour la mise en œuvre de notre tactique. S'agissant plus précisément du programme 1991 nous devons procéder de telle sorte que la subvention demandée à la D.S.C.R soit relativement plus faible pour aller toujours vers plus d'autonomie.

Pour cela nous devrions aboutir pour l'année prochaine à un programme qui se présente sous la forme suivante :

- ne conserver au niveau national qu'une ou deux grandes actions, ayant si possible un caractère médiatique important,
- poursuivre au plan régional ou départemental la plus grande partie des actions engagées actuellement. Dans cette perspective, il serait demandé à la D.S.C.R. d'appuyer nos demandes de subventions auprès des échelons administratifs locaux,
- continuer la recherche de sponsors privés et rechercher des moyens de publicité pour financer Pondération.

Ces orientations ainsi proposées seront amendées, discutées et soumises au vote de l'Assemblée Générale.

Amendements : chaque adhérent, chaque association départementale peut proposer des modifications et des compléments à ce texte en les adressant très clairement formulées au siège pour le 11 juin 1990.

Discussion : les amendements seront intégrés soit directement à ce texte, soit après discussion et vote à l'Assemblée Générale.

Compte financier 1989

Dépenses

Frais d'actions	455 857.79
Fournitures administratives	6 984.24
Location locaux du siège	30 243.00
Location salles de réunion	4 328.90
Travaux de réparation	756.86
Assurances	1 922.00
Documentation générale	768.00
Traitement informatique	14 000.00
Déplacements Conseil Administration et bureau	18 940.69
Déplacements de sponsors	1 677.00
Frais postaux	1 055.70
Téléphone	15 612.65
Salaires et charges	34 213.64
Intérêts bancaires	128.78
Intérêts URSSAF	388.00
Dotation 20 %	2 515.90
Charges exceptionnelles	871.05
TOTAL	590 264.20

Recettes

Ventes de brochures, documentation,...	5 886.90
Dons	53 228.25
Cotisations	114 205.83
Subventions de programmes	30 000.00
Subventions du ministère	400 000.00
TOTAL	603 320.98
RÉSULTAT DE L'EXERCICE : 13 056.78	

Détail des actions

Actions générales	83 594.65
Festival et kit	32 494.30
Formation REAGIR	26 961.00
Ballons — voiture géante	14 980.81
Éléments réfléchissants	8 930.86
Colloques	28 902.00
« Accrochez-les à la vie ! »	30 762.20
Pondération	120 100.80
Triptyques — Tracts « Enfants »	43 136.68
Dossiers de presse	59 994.69
Subventions versées aux départements	6 000.00
TOTAL	455 857.79

Assemblée Générale

Dimanche 17 juin 1990

à

FIAPAD (Foyer International d'Accueil de Paris la Défense)

19, rue Salvador Allende - BP 161

92006 NANTERRE CEDEX - Tél. : (16-1) 47-25-91-34

(RER NANTERRE PREFECTURE LIGNE A)

Ordre du jour :

- 10 H Ouverture de l'Assemblée par la Présidente Geneviève JURGENSEN
- 10 H 15 Rapport d'activité — Rapport financier
- 10 H 45 Rapport d'orientation
- 12 H 30 Repas au FIAPAD - Self-service — 46 F par personne
- 14 H Élection du Conseil d'Administration
- 14 H 30 Vie des Associations départementales et questions diverses

Nota : les frais de déplacement d'un représentant de chaque association départementale seront pris en charge par le siège.

Pouvoir

L'Association départementale de :

Ou

Pour les adhérents hors Association départementale existante, M. Mme Mlle :

Adresse :

donne pouvoir à M. Mme Mlle :

de me représenter à l'Assemblée Générale de la Ligue Contre la Violence Routière, du 17 juin 1990

Fait à Le

Signature :

Faire précéder la signature de la mention : « Bon pour pouvoir »

Expéditeur :
LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE
Creuley - 14410 VIESSOIX
Dispensé de timbrage
Commission paritaire 67845
Autorisation PTT n° 27
ROUTAGE 206
DESTINATAIRE

IMPORTANT

Les statuts prévoient que

- Chaque Association départementale mandate un ou plusieurs de ses adhérents à l'Assemblée Générale. Pour chaque vote, chaque délégation possède autant de voix qu'il y a d'adhérents dans le département qu'elle représente (nombre d'adhérents donné par le fichier national, Art. 8 des statuts)
- Les Associations départementales et les adhérents individuels (adhérents habitant dans un département où il n'y a pas d'Association départementale) peuvent donner pouvoir à un membre de leur choix qui les représentera (Art. 8 des statuts)
- Chaque Association départementale peut présenter un ou plusieurs candidats au Conseil d'Administration.

DEMANDE DE FICHET S.N.C.F

Nom, Prénom :
Adresse :

Je désire recevoir un fichet SNCF de réduction-congrès - 20 % pour me rendre à l'Assemblée Générale de la Ligue Contre la Violence Routière le dimanche 17 juin 1990

A envoyer à : **Ligue Contre la Violence Routière 5, impasse Bon Secours - 75011 PARIS**
avant le 7 juin 1990