

FÉVRIER 2018

ENQUÊTE :
STAGES DE
RÉCUPÉRATION DE
POINTS : UNE LEÇON
DE MORALE À PÉAGE
SUPPLÉMENTAIRE

INTRODUCTION

Entre la mise en place du permis à points en 1992 et l'arrivée des premiers radars automatiques en 2003, le papier rose est devenu un véritable business qui suscite de nombreuses vocations.

Au regard du nombre grandissant de stages de récupération de points et pour que ceux-ci soient vraiment utiles à la sécurité des usagers, la Ligue de Défense des Conducteurs a réalisé une grande enquête auprès des conducteurs. L'association a ainsi souhaité lever le voile sur ce marché très opaque.

Voici les résultats de la seule enquête réalisée à ce jour sur l'impact des stages de sensibilisation à la sécurité routière.

SOMMAIRE

1. Un développement effréné de ces stages
 2. Une activité lucrative
 3. Des stages controversés
 4. Dérives multiples et désintérêt flagrant des autorités
 5. Un commerce aux intérêts contradictoires
 6. Des stages inutiles pour 87 % des répondants
 7. Pour rendre ces stages efficaces, une réforme de fond s'impose
-
- ⇒ Résultat de l'enquête sur les stages de récupération de points
 - ⇒ Annexe : recueil de témoignages



1. UN DÉVELOPPEMENT EFFRÉNÉ DE CES STAGES

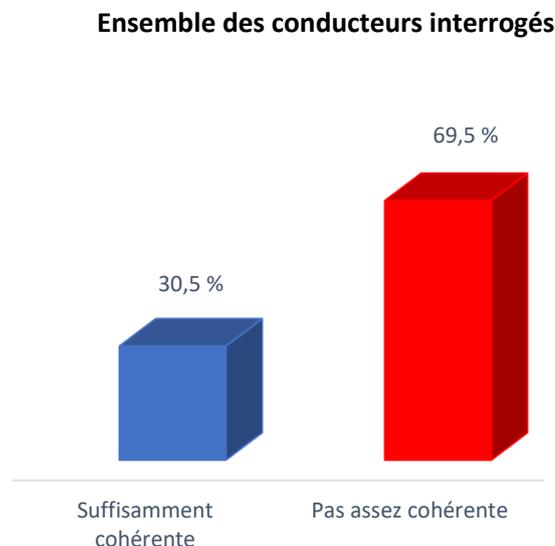
« Il vous suffit d'une photocopieuse, d'une ligne téléphonique, d'un peu d'organisation, et le tour est joué ! Même le boucher du coin peut tenter sa chance ». C'est ainsi qu'en 2008, le président de l'Association nationale des professionnels de la sécurité routière, Jean-François Candelon, résumait en quelques mots les stages de récupération de points.

Très vite, avec la multiplication et la sophistication de radars en tout genre, les conducteurs ont commencé à perdre de nombreux points sur leur permis : radars de stop, radars autonomes, radars automatiques, radars tronçons, radars feu-rouge, radars mobiles embarqués... Chaque sanction s'accompagne le plus souvent d'une perte de points. La France est d'ailleurs un des rares pays d'Europe à retirer des points pour les excès de vitesse inférieurs à 20 km/h.

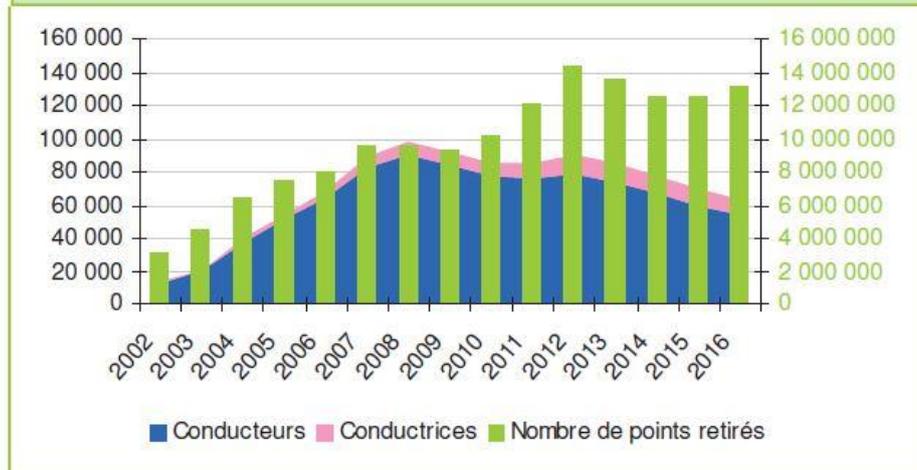
Dire que les retraits de points ont explosé à partir de 2003 est un euphémisme : **en 2002, les pertes de points avoisinaient les 3 millions ; en 2016, 13,1 millions de points retirés ont été comptabilisés.**

Comment s'étonner de la perte d'autant de points quand **69,5 % des personnes interrogées considèrent que la signalisation n'est pas assez cohérente ?**

- *La signalisation vous semble :*



Evolution du nombre de permis invalidés pour solde de points nul, comparée à celle du nombre de points retirés



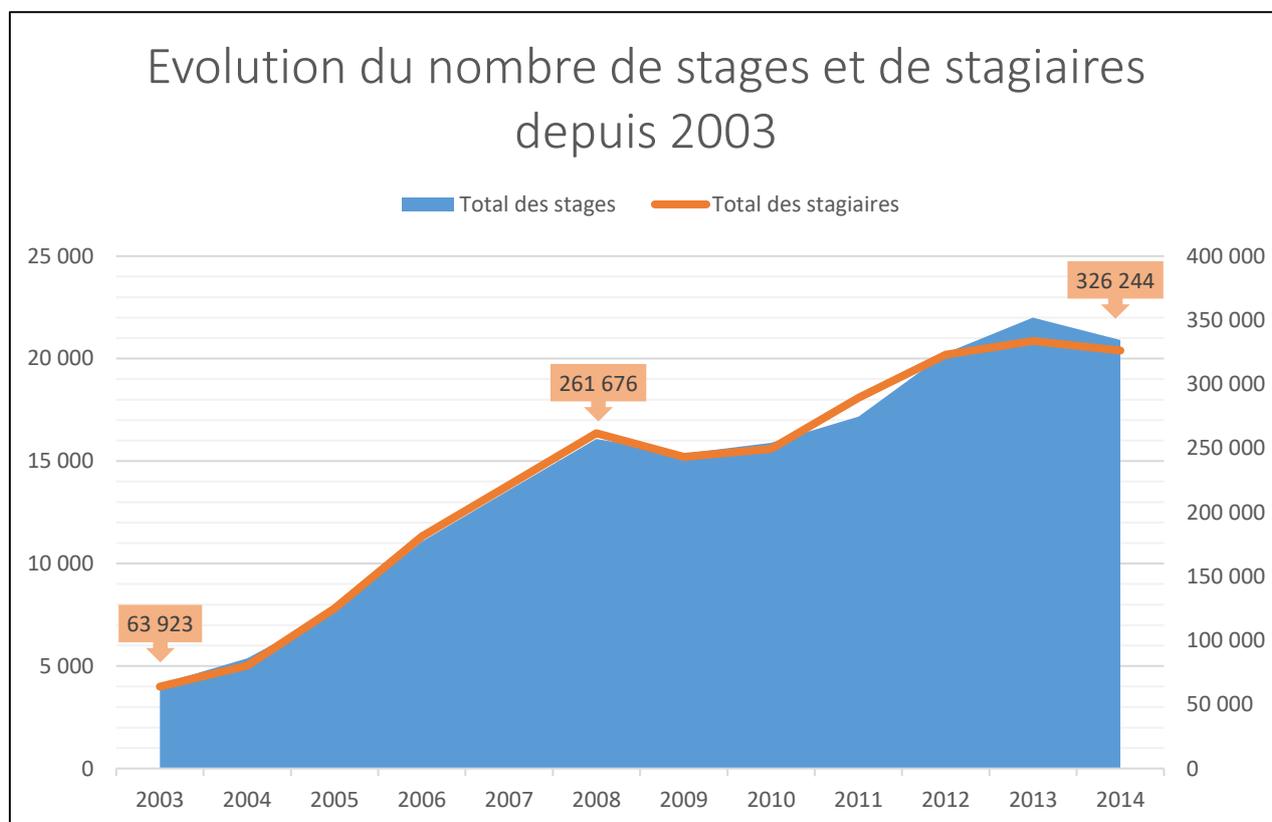
Source : ONISR : la sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2016.



Source : ONISR : la sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2016



Parallèlement à cette augmentation massive de retraits de point, les stages de récupération de points ont connu une expansion impressionnante. En 2003, seuls quelques 64 000 stagiaires suivaient les stages de récupération de points ; en 2014, ils étaient plus de 326 000. **Soit une augmentation de 409 % !**



Il n'aura pas fallu longtemps à certains opportunistes pour comprendre que l'association du permis à points avec l'arrivée massive des radars représentait un eldorado. Des reportages n'hésitent d'ailleurs pas à vanter la réussite d'entrepreneurs qui se sont lancés, sans expérience, dans cette activité très rentable.

Pourtant, si tant de conducteurs se pressent dans des centres pour récupérer leurs points, c'est que l'enjeu est énorme : plus de points = plus de permis = plus de travail. 77 288 usagers de la route ont ainsi vu en 2014 leur permis annulé pour cause de solde nul. Combien de pertes d'emploi, de drames humains et familiaux cela engendre-t-il ?

2. UNE ACTIVITÉ LUCRATIVE

81,5 millions d'euros pour l'année 2014. C'est ce que représente le « marché » de la récupération de points lorsque l'on multiplie le nombre de stagiaires par le coût moyen d'un stage qui est de l'ordre de 250 euros.



Sur ces 81,5 millions d'euros, il ne faut pas oublier que l'Etat récupère sa part du gâteau avec une TVA à 20 %. **Ce qui représente 16,3 millions d'euros pour l'année 2014, à ajouter au 1,7 milliard rapporté par la répression routière.**

Il n'existe aucun encadrement concernant les prix pratiqués par les organisateurs. Selon la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière, les prix sont « libres » et les montants varient en fonction des investissements opérés, du statut des animateurs, des régions et départements, de la concurrence...

3. DES STAGES CONTROVERSÉS

Pour qu'un stage puisse avoir lieu, il doit compter au minimum 6 stagiaires. La session se déroule sur deux journées de 7 heures. Ces stages ne se focalisent que sur des aspects théoriques tels que les facteurs généraux de l'insécurité routière (individu et environnement). La seule obligation du stagiaire est de signer la feuille de présence. Il peut y dormir, il validera tout de même la récupération de 4 points sur son permis de conduire. Au cours de cette leçon de morale à péage, les stagiaires doivent débattre en public leurs fautes et analyser leur comportement. **Tout est fait pour humilier le participant ; rien n'est réellement fait pour le responsabiliser.**

En réalité, le stage en tant que tel n'a que très peu d'intérêt et ne change pas la perception des usagers de la route. Les témoignages des stagiaires ayant répondu à notre enquête sont édifiants :

« À la suite de ce stage, ma conduite était beaucoup plus dangereuse car le lavage de cerveau appliqué a eu pour effet de rendre ma conduite hésitante » ; « Aucune possibilité de dialogue avec les personnes présentes tant que ça ne va pas dans leurs sens » ; « Se faire traiter de tueur d'enfants potentiel pendant 2 jours ne fait rien avancer..... » ; « Ce stage est tout à fait honteux car nous sommes traités sur le mode de la culpabilité pour des meurtriers ; je n'ai jamais tué qui que ce soit. » ; « Le maître de stage s'est comporté comme un avocat général. » ; « Endoctrinement ridicule et inutile » ; « C'est un impôt indirect de plus » ; « Stage de redressement idéologique » !

Les sujets abordés restent focalisés sur la théorie. De très nombreux conducteurs reprochent donc au-delà du contenu, la durée de ces stages. « Ceux-ci pourraient être plus courts, vu le peu de choses que l'on y fait ».

4. DÉRIVES MULTIPLES ET DÉSINTÉRÊT FLAGRANT DES AUTORITÉS :

La concurrence entre les différents centres sur ce marché juteux provoque de nombreuses dérives : stages bidons notamment..... Le stage est annulé au dernier moment et l'alternative proposée est un autre stage à 100 kilomètres à une autre date. L'argent est parfois encaissé d'office, même si le



candidat n'obtient finalement pas de date de session. Il arrive même qu'il n'y ait qu'un seul animateur au lieu des deux prévus par la loi. Ceci permet aux organisateurs de minorer leur masse salariale pour accroître leur bénéfice. Les contrôles sont rarissimes : les signalements d'irrégularités sont rarement suivis d'effet.

Ainsi, en mars 2007, puis en décembre 2009, les organismes de stages se sont retrouvés encadrés par la même réglementation que les auto-écoles avec l'interdiction de recevoir leurs clients dans des salles d'hôtel louées à cet effet. Devant les protestations de la profession, en juin 2012 est paru un arrêté confirmant la possibilité de tenir un stage dans un hôtel. La nouvelle réglementation a donné cependant aux préfets des pouvoirs supplémentaires, dont celui de retirer l'agrément d'un organisme abusant des annulations de stage à la dernière minute.

Malgré ces améliorations, les stages de récupération de points restent majoritairement peu contrôlés : les prix ne sont pas fixés par la loi. Certains centres pratiquent des tarifs à géométrie variable, il apparaît qu'au sein d'un même stage, les conducteurs n'ont pas tous payé le même prix !

Enfin, certains centres peu scrupuleux profitent même de l'obligation de présence pour faire payer le double du prix à certains candidats, qui sans être présents pourront ainsi valider la récupération de leurs points.

Plus grave, il n'y a aucun retour d'expérience, ni d'efficacité de fait aux autorités. **L'impact de ces stages sur le comportement des conducteurs n'a jamais été mesuré** et ne semble absolument pas préoccuper la Délégation interministérielle à la sécurité routière. Très hypocritement, elle se contente de comptabiliser le nombre de stages effectués tous les ans sans chercher à comprendre ce qui s'y passe réellement ni à les faire évoluer.

Bien sûr, il faut se féliciter de la volonté récente du Délégué interministériel à la sécurité routière de renforcer les contrôles concernant les centres. En revanche, il convient de dénoncer une démarche inachevée. Un contrôle de procédure ne permettra en rien de réformer le contenu de ces stages. Leur utilité et leur finalité restent les mêmes : pas d'impact sur l'appréciation de la route par le conducteur, et une source confortable de recette pour les organismes accrédités et l'État.

La Ligue de Défense des Conducteurs déplore la mascarade d'un monsieur sécurité routière qui critique les organisateurs de stage, au lieu de remettre en question leur contenu afin d'améliorer la sécurité routière.

5. UN COMMERCE AUX INTÉRÊTS CONTRADICTOIRES

Comme les stages sont devenus une soupape de sécurité du permis de conduire, les slogans pour les vanter se multiplient : « Votre permis est précieux », « Inscription en 3 mn », « Sécurisez votre permis de conduire », « Pour deux pneus achetés, votre stage de récupération de points du permis de conduire à tarif préférentiel ». Ce type de publicité n'est pas rare et pour cause : les stages de récupération de points sont devenus presque incontournables pour bon nombre de conducteurs.



Plus embarrassant, certains organismes pourtant engagés au service des automobilistes, profitent eux aussi de ce business. Dans leurs bulletins et sur leurs sites internet fleurissent des publicités pour les stages de récupération de points, dans des centres qui leur sont directement affiliés ! Le membre, en échange de sa cotisation, a même droit à une petite réduction. Le stage de récupération de points est devenu un argument commercial comme un autre pour attirer des adhérents ou participer au financement de certaines associations.

Problème : des gens qui dénoncent les sanctions excessives envers les automobilistes se retrouvent à profiter directement de ce système. Bien loin d'une saine préoccupation de faire diminuer le nombre de morts sur les routes, tout ce petit monde a donc bien intérêt à ce que la répression se maintienne voire se poursuive pour faire prospérer son commerce.

La dérive des stages s'illustre parfaitement avec le changement de vocabulaire. Si le terme initial de « stage de sensibilisation à la sécurité routière » subsiste légalement, les organismes évoquent désormais les « stages de récupération de points », beaucoup plus parlant et attractifs pour les conducteurs en manque de points.

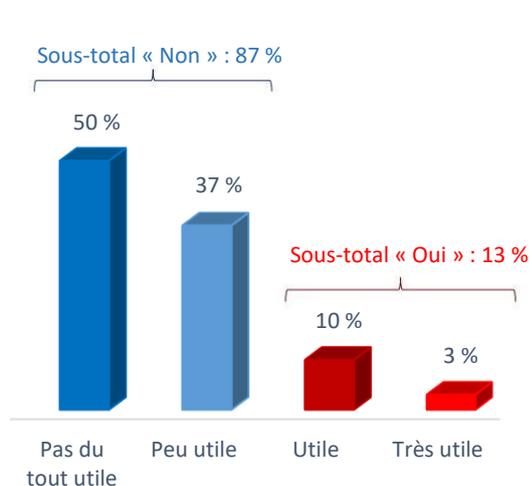
6. DES STAGES INUTILES POUR 87 % DES RÉPONDANTS

36 746 usagers de la route ont donné leur avis et formulé des propositions pour améliorer ces stages. Parmi les conducteurs interrogés, 11 111 d'entre eux ont participé à un stage de récupération de points. 25 635 usagers n'y ont pas participé mais ont souhaité partager leur opinion.

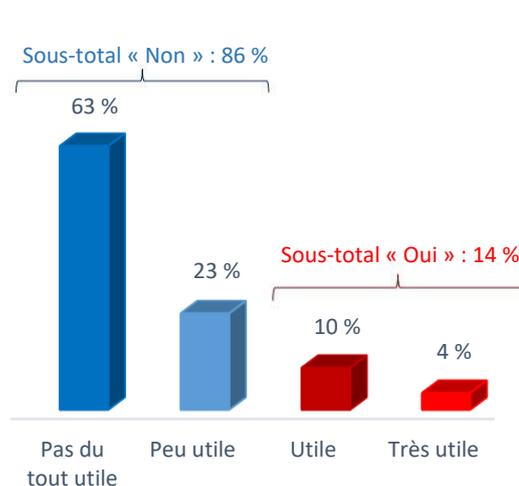
Les résultats de cette enquête sont sans appel : **ces stages sont inutiles pour 87 % des répondants.**

- *Estimez l'utilité du stage :*

Conducteurs ayant fait le stage



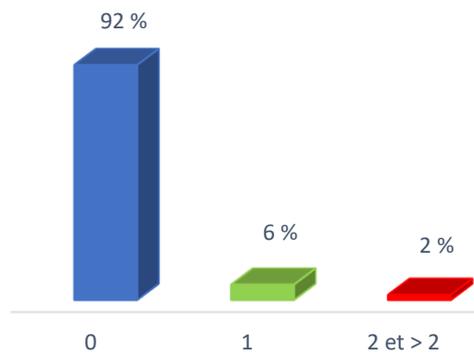
Conducteurs n'ayant pas fait le stage



Majoritairement, les conducteurs qui participent à des stages de récupération de points n'ont eu que très peu d'accidents. **92 % d'entre eux n'ont ainsi jamais eu d'accident ayant entraîné des dégâts corporels.**

- *Combien avez-vous eu d'accidents RESPONSABLES avec dégâts corporels depuis que vous avez votre permis de conduire ?*

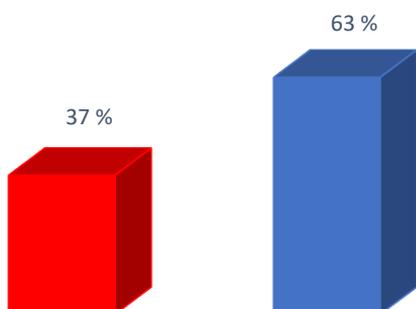
Conducteurs ayant fait le stage



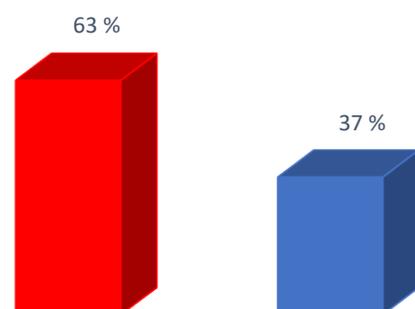
De plus, **63 % d'entre eux parcourent plus de 20 000 kilomètres par an** : ce sont donc les gros rouleurs, constamment sur la route qui trinquent, et sont obligés, pour sauver leur points et donc leur emploi, de passer par la case stage. À l'inverse, ceux qui n'ont pas fait de stage sont ceux qui roulent peu. 63 % de ces conducteurs parcourent ainsi moins de 20 000 kilomètres par an. Rappelons enfin que plus de 90 % des PV établis pour excès de vitesse concernent des dépassements inférieurs à 20 km/h !

- *Combien de kilomètres parcourez-vous en moyenne par an ?*

Conducteurs ayant fait le stage



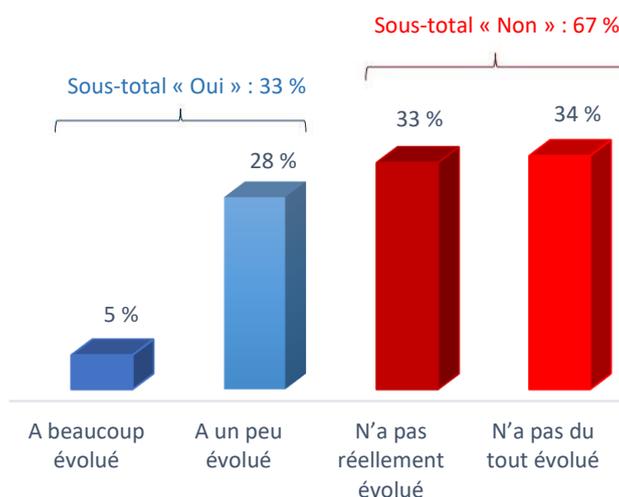
Conducteurs n'ayant pas fait le stage



Pourquoi un conducteur qui n'a jamais eu d'accident changerait-il sa façon de conduire ? Au regard de l'enquête, **pour près de 67 % des conducteurs, leur comportement sur la route ne change pas après le stage**. Si vous n'avez jamais eu d'accidents, pourquoi vous reprocheriez-vous des fautes ?

- *A l'issue de ce stage votre comportement sur la route :*

Conducteurs ayant fait le stage



7. POUR RENDRE CES STAGES EFFICACES, UNE RÉFORME DE FOND S'IMPOSE

Si une grande majorité de conducteurs (87 % des personnes interrogées), estiment que les stages n'ont aucune utilité, de très nombreux usagers souhaiteraient pouvoir profiter de ces stages pour améliorer leur approche de la conduite. Les conducteurs responsables souhaitent ainsi que ces stages soient reliés à la pratique. Qu'ils aient ou non participé à une session, les avis des usagers sont presque les mêmes.

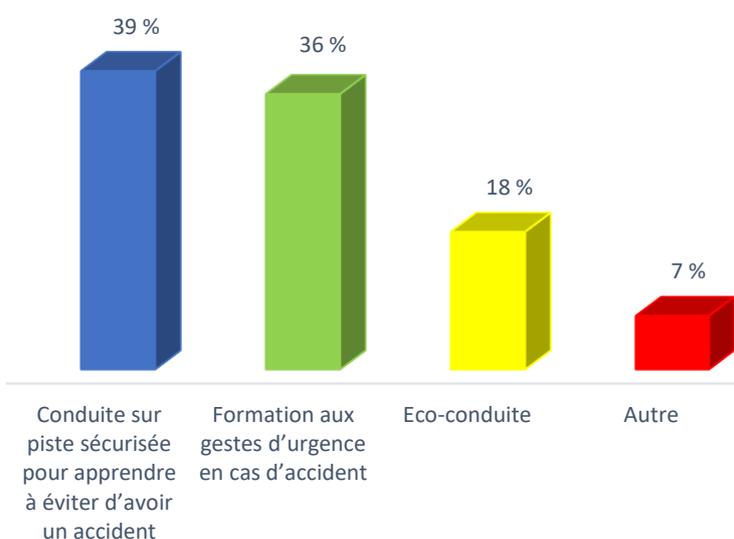
L'enquête révèle que 39 % des conducteurs ayant participé à des stages souhaitent, par exemple, un apprentissage de la conduite sur piste sécurisée afin d'apprendre à éviter un accident. Ces sessions centrées sur la reconnaissance et l'évitement du danger et non sur la tentative illusoire de maîtrise de risque, ont permis à l'Autriche de réduire de 15 % le taux de sinistre chez les jeunes conducteurs ayant suivi cette formation. En France, le célèbre champion de Formule 1 Jean Pierre Beltoise a, dès 1970, mis en place un type de méthode de conduite avec des exercices pratiques. Le conducteur apprend ainsi à adopter un comportement conscient et attentif aux risques. L'objectif est de développer une grande exigence avec lui-même ainsi qu'une tolérance et une courtoisie envers les autres usagers. D'autres formations similaires existent et pourraient être davantage connues et développées.



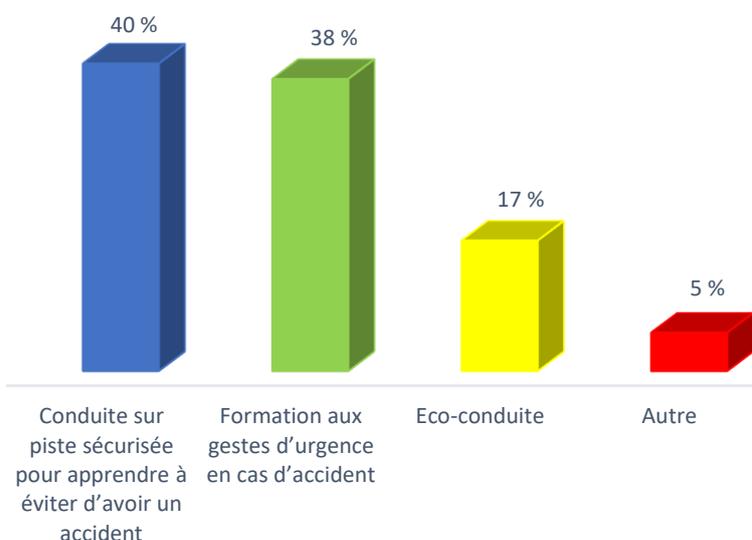
Ils sont aussi 36 % à solliciter une formation aux gestes d'urgence pour être plus efficaces en présence d'un accident sur la route. Enfin, 18 % d'entre eux expriment le désir d'être mieux formés à l'éco-conduite. La Poste, qui déploie ce type de formation depuis de nombreuses années, estime que, conjuguée à une formation à la sécurité routière, elle a permis une baisse de la sinistralité de 10 %.

- *Si vous aviez le choix, trouveriez-vous plus utile de faire des stages comportant un ou plusieurs des thèmes suivants (plusieurs choix possibles) :*

Conducteurs ayant fait le stage



Conducteurs n'ayant pas fait le stage



Si ces stages n'ont aucune utilité, ils ne vont pas aider les conducteurs à changer leur perception de la route et des autres usagers. Ils ne vont pas non plus aider à améliorer leur conduite. Pour lutter contre des stages qui ne semblent être que des pompes à fric pour certains organismes accrédités, osons développer des stages utiles, des stages qui auront un impact direct sur la route, ses usagers et plus encore, sur la mortalité routière.

Sur la base de ces résultats, la Ligue de Défense des Conducteurs souhaite une vraie réforme de ces stages ! Cette volonté s'inscrit dans la continuité du combat pour construire une route plus sûre. En septembre 2011, l'association avait déjà milité pour des stages sur piste sécurisée. Elle est ainsi à l'origine d'une proposition de loi n° 3729 « visant à inciter les conducteurs à se former à la prévention routière par le biais de stages de conduite sur piste » soutenue par plus d'une centaine de députés.

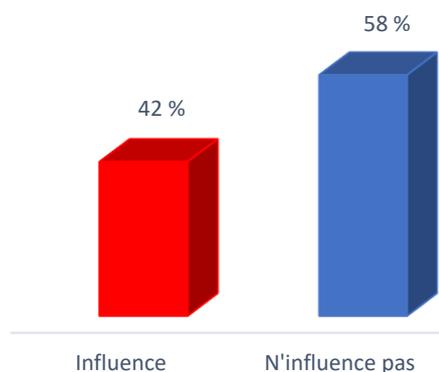
Inclure une partie pratique dans les stages aurait véritablement un effet positif sur les conducteurs qui y participent. La majorité d'entre eux n'auraient ainsi plus l'impression d'avoir perdu deux jours à échanger sur des statistiques et la raison de leur présence.

Bon nombre de conducteurs sont favorables à des stages qui auraient un impact réel et direct sur leur comportement et leur approche de la route. Alors pourquoi ne pas écouter ces conducteurs responsables ?

Cette enquête révèle aussi que, lors d'une élection, **plus de 42 % des répondants se disent influencés dans leur vote par les intentions des candidats en matière de sécurité routière**. Il est donc grand temps que les élus deviennent force de proposition dans ce domaine.

- *Lors d'une élection (présidentielle, législative, municipale) la position du candidat sur la sécurité routière influence-t-elle votre vote ?*

Ensemble des conducteurs interrogés



La Ligue de Défense des Conducteurs milite pour l'absence de retraits de points lors des dépassements de vitesse inférieurs à 20 km/h, hors agglomération. Cette mesure limiterait le nombre de candidats à ces stages et permettrait de mettre en place des formations de qualité et vraiment utiles.

L'association invite donc les parlementaires à se mobiliser pour proposer une réforme de fond sur le contenu de ces stages afin de les mettre réellement au service de la sécurité routière. Sur la base du volontariat, les stagiaires devraient avoir la possibilité de choisir, parmi les deux journées de la session, celle qu'ils souhaitent consacrer à un apprentissage pratique : la conduite sur piste sécurisée pour apprendre à éviter un accident, la formation aux gestes d'urgence et une meilleure pratique de l'éco-conduite sont des solutions qui auraient un impact radical sur la sécurité des usagers. La formation aux premiers secours va également bien au-delà de la route. Cela permet aux citoyens de se former aux situations hors du commun et de porter rapidement assistance aux personnes qui les entourent.

Le stage obligatoire pour sauver son permis existe mais y participer pour récupérer mécaniquement 4 points n'a aucun sens. Alors, tant qu'à payer un stage pour racheter des points, rendons-le plus gratifiant afin de construire une route qui pardonne !

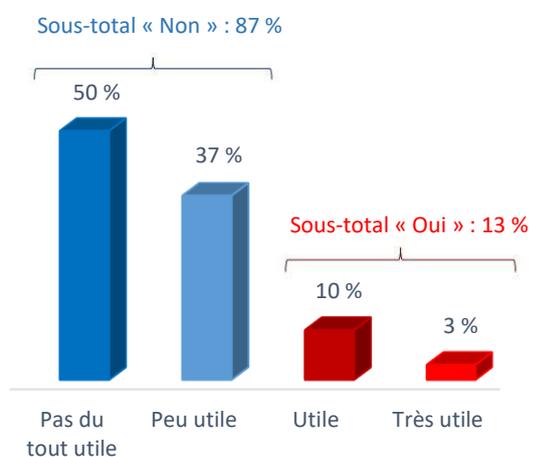


Enquête sur les stages de récupération de points

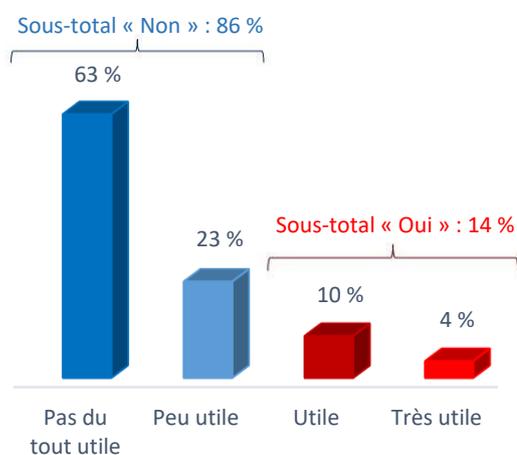
Cette enquête a été réalisée par le biais d'internet et des réseaux sociaux et ouverte à toute personne souhaitant participer : 36 746 usagers de la route y ont répondu.

1. Estimez l'utilité du stage :

Conducteurs ayant fait le stage

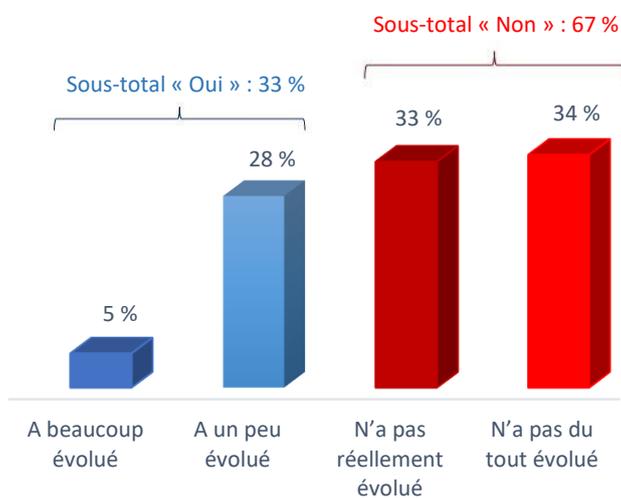


Conducteurs n'ayant pas fait le stage



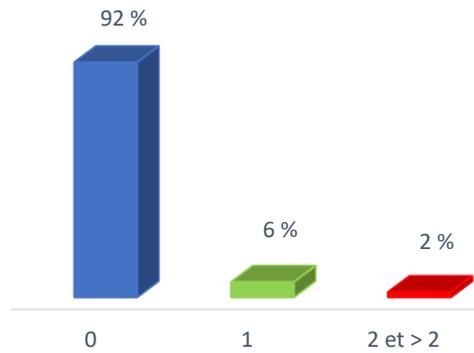
2. A l'issue de ce stage votre comportement sur la route :

Conducteurs ayant fait le stage



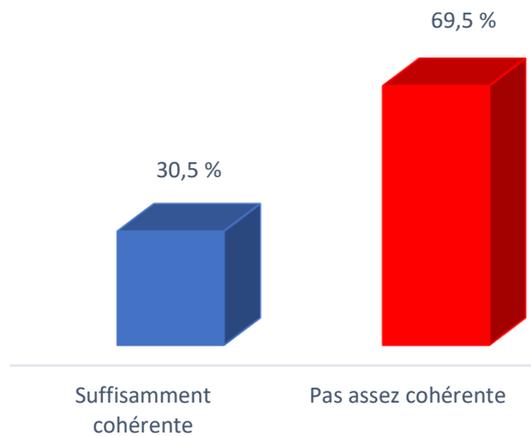
3. Combien avez-vous eu d'accidents RESPONSABLES avec dégâts corporels depuis que vous avez votre permis de conduire ?

Conducteurs ayant fait le stage



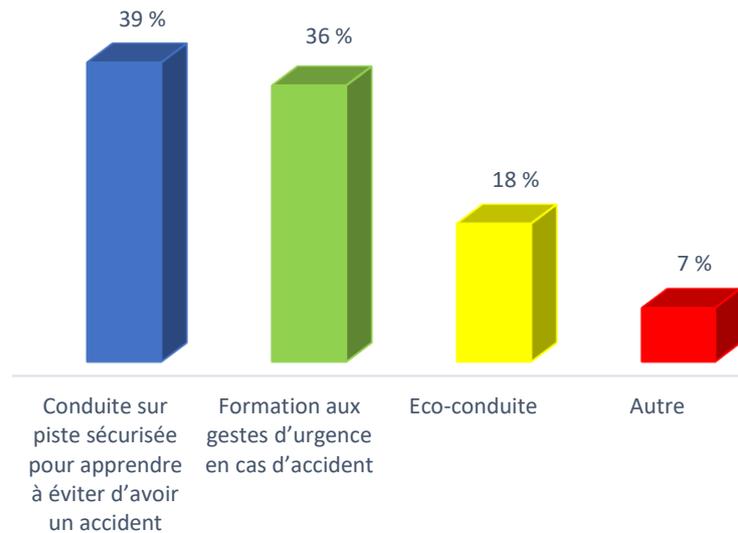
4. La signalisation vous semble :

Ensemble des conducteurs interrogés

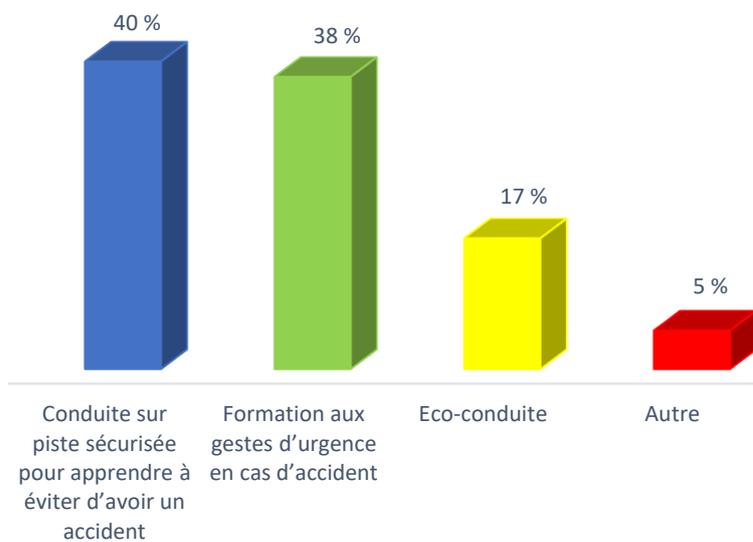


5. Si vous aviez le choix, trouveriez-vous plus utile de faire des stages comportant un ou plusieurs des thèmes suivants (plusieurs choix possibles) :

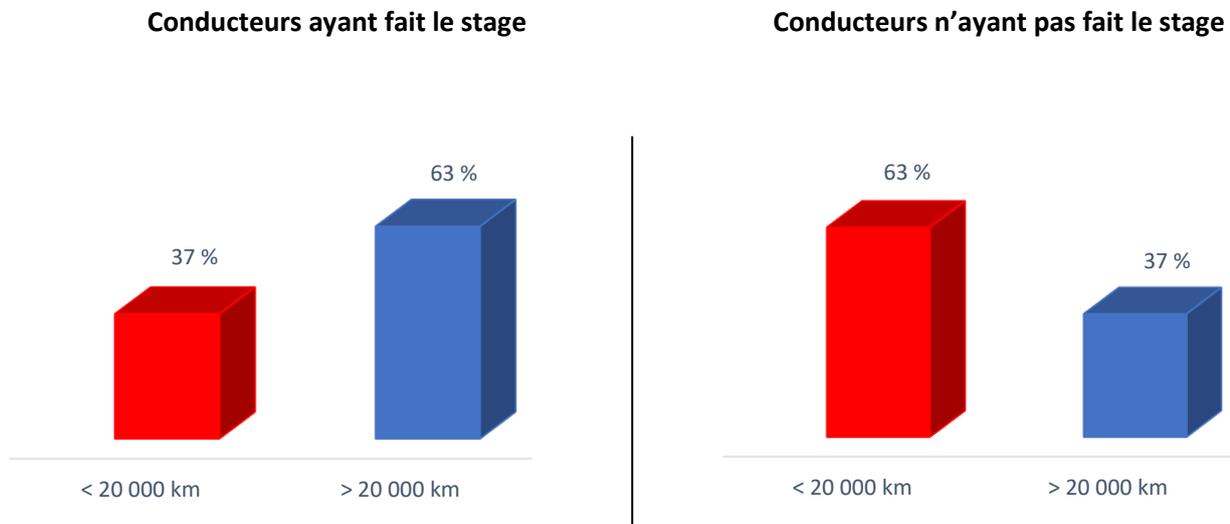
Conducteurs ayant fait le stage



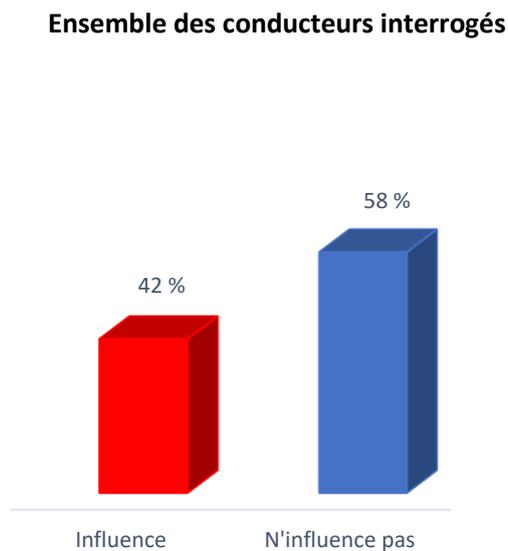
Conducteurs n'ayant pas fait le stage



6. Combien de kilomètres parcourez-vous en moyenne par an ?



7. Lors d'une élection (présidentielle, législative, municipale) la position du candidat sur la sécurité routière influence-t-elle votre vote ?



Annexe : recueil de témoignages :

- « À la suite de ce stage, ma conduite était beaucoup plus dangereuse car le lavage de cerveau appliqué a eu pour effet de rendre ma conduite hésitante ; conseil notamment pour les feux : "penser à s'arrêter au feu vert !!!!!!" »
- « Une journée pour faire le tour de table pour nous présenter (nom, prénom). Pourquoi ? Perte de point, marque de la voiture etcQue du vent pour nous demander 250€ »
- « Horrible du bourrage de crâne pur et simple, aucune possibilité de dialogue avec les personnes présentes tant que ça ne va pas dans leurs sens, ce qui se termine par une longue attente de la fin du stage. »
- « J'ai été profondément choquée par la (psychologue) qui à plusieurs reprises a fait l'apologie de conditions volontairement accidentogènes pour obliger les conducteurs à ralentir : par exemple de certains revêtements sur les autoroutes qui projettent un nuage d'eau, et il y a eu d'autres ex. À l'entendre, on crée volontairement des conditions accidentogènes et par ailleurs, on enlève des points et on taxe pour 2km/h (accidentogènes ?) »
- « LE DEGRE DE COMPETENCE DES "FORMATEURS" EST LAMENTABLEMENT BAS. ILS N'ONT JAMAIS REPOUNDUS A MES QUESTIONS QUAND A L'EXPLICATION DES TRANSFERTS DE MASSE, DES FREINAGES, DES COMPETENCES AQUISES SUR LES CIRCUITS, ET DU DEGRE D'EXPERIENCE DE CHACUN QUI EST TRES DIFFERENT.ILS ONT BETEMENT ANNONE DES FORMULES TOUTES FAITES EN NOUS PRENANT POUR DES ECOLIERS DE CE1. »
- « À peine 20 % du contenu du stage est intéressant et sert à la conduite habituelle. Les 80 % restant servent à nous culpabiliser. »
- « Le stage n'a servi à rien, on cherchait à tuer le temps, y compris les "formateurs". Tout ça pour 240 € et 2 jours de congés. Je peux dire que cela a constitué pour moi une véritable "escroquerie légale". »
- « Se faire traiter de tueur d'enfants potentiel pendant 2 jours ne fait rien avancer..... »
- « Ce stage nous montre des photos d'accidents regrettables certes mais sauf nous en voir désolés, je ne sens absolument pas concerné. Cette morale qu'on nous sert n'est absolument pas efficace. Je suis très prudent sur la route vis à vis des autres conducteurs car étant ancien motard, j'ai le sens de l'observation et du danger. »
- « Le stage que j'ai effectué a essentiellement parle de l'alcool au volant. Je ne bois pas une goutte d'alcool??? quel intérêt pour moi. En fait on a l'impression que c'est surtout une machine à pomper l'argent des conducteurs.



- « Personnes incompétentes. Jugent les conducteurs comme des assassins. Thèmes non adaptés au motif de perte de point. »
- « Stage inutile car en complète contradiction avec la réalité : multiplication d'embûches sur la route pour garder l'attention du conducteur d'où multiplication d'aires de ralentissement, des priorités à droite, des dos d'ânes, etc... comme si nos routes étaient en si bon état !!! Quand les pouvoirs publics réaliseront ils que les Français sont dans leur grande majorité des grandes personnes et que les abêtir de la sorte ne sert à rien... On n'est plus à l'école !!! Ras le bol »
- « Ce stage est tout à fait honteux car nous sommes traités sur le mode de la culpabilité pour des meurtriers ; je n'ai jamais tué qui que ce soit. »
- Cela fut un stage exclusivement théorique et d'un intérêt assez limité sur le plan pédagogique. Après la première journée, nous passons le temps à bavarder comme des gamins. Je suis un transporteur professionnel des personnes sur route depuis 1991 et la sécurité de mes clients est un impératif pour moi. Je n'ai jamais été impliqué dans un accident responsable depuis que je conduis. Il serait utile d'instiller un peu de pratique sur le terrain ; et surtout que les formateurs acceptent de reconnaître que le système n'est pas parfait, que nous ne sommes pas tous des fous du volant et que les policiers font parfois des excès de zèle frisant carrément l'abus de pouvoir. Les policiers pourraient aussi accepter, même pendant 1 heure, de participer à ces stages pour répondre aux nombreux griefs que leur font les automobilistes. Cela atténuerait un peu l'image du "tout répressif" qui leur colle à la peau. »
- « Le stage est inutile dans sa forme et son contenu actuel. Cela m'a simplement confirmé dans mon opinion que les problèmes de sécurité sont essentiellement dus à un comportement et non directement liés à une vitesse. Lors de mon stage, pour 80 % des stagiaires, cela ne m'inquiète pas de les savoir sur la route. Pour 10 % ces gens peuvent inquiéter par leur comportement et 10 % ne devraient pas avoir l'autorisation de conduire car vraiment dangereux. »
- « Le maître de stage s'est comporté comme un avocat général. Je me suis cru devant un tribunal d'inquisition. Il s'est contenté de nous culpabiliser et très rapidement cela a été un monologue : lui seul parlait et la quasi-totalité des participants est restait muette. J'ai vraiment perdu 2 jours de travail et dépensé 280,00 uniquement pour racheter 4 points. Il aurait mieux valu pour moi de pouvoir racheter 4 points tout simplement .Ce stage ne m'a rien apporté ni fait changé ma conduite. Ce n'est vraiment fait que pour l'argent. C'est d'ailleurs le principe. »
- « Du temps perdu pour nous au vu du contenu du stage, il faut juste faire acte de présence, les formateurs le disent eux-mêmes, et de l'argent de perdu, combien de fois devra ton payer son permis de conduire au cours une vie ? »
- L'impression finale, c'est que l'on tente de nous démontrer durant ce stage que nous sommes des assassins en puissance, et que toutes les mesures qui sont prises, le sont pour notre sécurité, et qu'elles ne souffrent aucune critique, car elles sont forcément réfléchies, cohérentes, et décidées par des psychologues et techniciens de la route..... »



Ligue de Défense des Conducteurs
Siège social : 23 avenue Jean Moulin 75014 PARIS
Mail : contact@liguedesconducteurs.org
Tél : 01.43.95.40.20

