



Laurence

Le Journal de Laurence



8/6/1976 - 4/11/2001

Avril 2004 / Numéro 7

1,90 €

SOMMAIRE

Actualités

7 Avril : Journée Mondiale de la Santé	3
Le Permis Probatoire	4
L'Association Laurence FRITZ	5
Vie de l'Association - L'AIVAR	6
Infrastructure : « Préserver Les Vies »	7

Analyses

Que pensent les étudiants ?	8
Dossier : « L'arbre, source de vie »	10
Émissions TV	17
Publicité automobile et plaisir	18
Lecture : « Touche pas à ma voiture »	19

Un autre regard

Le Langage Institutionnel	20
Lettre Volante Non Identifiée	21
Le Journal de Momo	22
Interview de Franck Péliissier	23
Le Coin Gourmand	24

Bon à savoir

Liste des Contraventions	25
Bébé à Bord	26
Animaux à Bord	27
La Zone Piétonne de Strasbourg	27

L'ARBRE, SOURCE DE VIE

Pourquoi aimons-nous tant les arbres ?
Pourquoi les arbres aux bord des routes sont-ils un danger ?
Que fait le gouvernement ?
Voici notre analyse (pages 10 à 16).

LE PERMIS PROBATOIRE

Depuis le 1er Mars il est opérationnel.
Tout le monde est concerné.
De quoi s'agit-il exactement ?
Réponse en page 4.



SONDAGE : LES ETUDIANTS



« Hier, mon casque m'a sauvé la vie »

Nous avons réalisé un sondage auprès de 1315 étudiants strasbourgeois.

Les résultats peuvent devenir le point de départ d'une réflexion pour tous ceux qui veulent mener une action concernant les 18-25 ans (voir pages 8 et 9).

AGISSEZ VOUS AUSSI !

Dans chaque quotidien il existe un courrier des lecteurs. Ce qui y est dit peut influencer nos décideurs. Joseph, un de nos membres, l'a bien compris. Et cela marche !
Retrouvez ses articles en page 7.

PUB AUTOMOBILE ET PLAISIR



Il est de plus en plus difficile pour les annonceurs d'utiliser directement la vitesse dans les publicités. Ceux-ci se rabattent sur un autre argument : le plaisir.
Exemples en page 18.

POURQUOI CE JOURNAL ?

Laurence est décédée le 4 Novembre 2001 dans un accident de la route. La souffrance indicible mais aussi la colère devant la réalité inavouée, car inavouable, de l'insécurité routière de notre pays, nous a fait réagir.

Il nous est apparu que si nous ne bougeons pas, personne ne le fera à notre place. Notre devoir de mémoire, mais aussi d'avenir s'est alors inscrit dans la création d'une association de prévention des risques liés aux déplacements, l'Association Laurence Fritz.

Réfléchir, lire, comprendre, informer et oser poser les vrais problèmes doit être possible. Il faut non seulement « sensibiliser », mais aussi se préoccuper vraiment, sans détour ni demi-mesures, de tous les éléments à prendre en compte : le comportement des conducteurs bien sûr, mais également l'infrastructure et la voiture elle-même. Tous les utilisateurs et acteurs de la route sont concernés. Que nous soyons à pied, en rollers, en vélo, en scooter, en moto, en voiture, en camion, en bus, en tram... Nous partageons des espaces communs à tous. Chacun devrait avoir droit à sa sécurité en pensant à celle des autres.

Le Journal de Laurence, reflète l'évolution de notre association. Il s'enrichit de nos expériences sur le terrain, de nos connaissances, de nos analyses et réflexions de fond. Le dossier spécial de ce numéro a été progressivement étayé sur deux années de travail assidu. Il aborde un aspect peu traité généralement : celui des obstacles latéraux dont les arbres au bord des routes.

Un autre regard s'exprime dans le Journal de Laurence. Il est nourri par le souvenir de Laurence et montre notre volonté d'interpeller tous les acteurs de la route.

Monique Fritz,
Présidente de l'Association Laurence Fritz

EDITO : Silence-minute

Oui, cet éditto commence par une minute de silence. En la mémoire de qui ? Peu importe le nombre, peu importe l'endroit, peu importe la cause ; toutes les personnes, qu'elles aient été aimées ou non, ont le droit que l'on pense à elles quand elles disparaissent de notre terre. En d'autres temps la prière était un moment de recueillement privilégié pour penser à nos morts, et panser ainsi nos souffrances. Désormais c'est plutôt les minutes de silence qui accordent ces pensées.

La minute de silence est très à la mode. Chacun y va de son petit moment d'émotion. Bien souvent d'ailleurs c'est plutôt de 30 secondes qu'il s'agit, si ce n'est pas 10. L'intention est louable, mais n'est-ce pas là un moyen d'enfermer la réalité, de l'intensifier quelques instants pour ensuite la soustraire à notre mémoire ? J'ai apprécié, et respecté, la minute de silence de Zizou et ses coéquipiers lors du dernier match de football du Réal Madrid. Le faible niveau de ce match, et le peu d'ambiance dans le stade, ont prouvé, s'il était besoin, à quel point tous étaient touchés par le drame de l'attentat à Madrid. Que toute l'Europe célèbre un moment de silence en leur hommage me paraît également légitime, et démontre la solidarité de nos peuples.

J'apprécie moins les minutes de silence proclamées par des animateurs de télévision, ou des politiciens en campagne, espérant montrer ainsi leur compassion. Et j'apprécie d'autant moins l'absence de minute de silence lors d'autres catastrophes. Avons-nous fait une minute de silence après le récent attentat à Bagdad (30 morts) ? Avons-nous fait une minute de silence après le tremblement de terre du 25 Février au Maroc (571 morts) ?

Je propose que nous prenions une minute de silence quotidienne, pour tous. Durant cette minute, chacun de vous pourra penser à qui il souhaite. Peut-être penserez-vous à un parent, décédé récemment ou il y a 50 ans, peu importe. Peut-être penserez-vous à votre animal de compagnie, qui était toute votre vie, et qui vient de vous quitter. Peut-être penserez-vous aux derniers disparus dans une catastrophe à la une de l'actualité. Peut-être ne consacrerez-vous pas 1 mais 10 minutes à ce recueillement, ou, au contraire, 15 secondes. Peu importe.

Quelle heure ? 22h22. Facile à retenir, pour certains heure du coucher, pour d'autres début de soirée. Essayez, rien qu'une fois, à cette heure, ou une autre si elle ne vous convient pas, de fermer les yeux, de respirer lentement, et de penser à ceux que vous aimez et aimez toujours. Vous verrez, vous vous sentirez mieux, plus proche de l'essentiel.

Thomas Fritz

association laurence fritz
7 quai Finkwiller
67000 Strasbourg
Tel : 03.88.36.41.66
Site : www.alf.asso.fr
Email : mail@alf.asso.fr



Le Journal de Laurence
Édité par l'Association Laurence Fritz,
Inscrite au registre des associations :
Volume 80 folio 194 le 14 Août 2002.

REDACTION

Directeur de la publication :
Monique Fritz
Rédacteur en chef :
Thomas Fritz
Dessinateur :
Benjamin Hincker

COMPOSITION

Conception Graphique :
Thomas Fritz
Olivier Humbert
Valérie Wendling

Correcteurs :

Christiane Guilloux
Joseph Hincker
Alexandre Fritz
Marie-Thérèse Agalède

Impression:
Impression Bernhart
3 quai des pêcheurs
67000 Strasbourg

Numéro 7, prix unitaire : 1,90 €
Dépôt légal : Mars 2004
ISSN en cours

Retrouvez les numéros
précédents du Journal de
Laurence sur :
www.alf.asso.fr

La Journée Mondiale de la Santé (7 Avril 2004)

Pour la première fois de son histoire, l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé), répondant à l'inquiétude croissante que suscitent les accidents de la circulation routière, a décidé de consacrer sa Journée Mondiale de la Santé (JMS) à la sécurité routière.

Cette journée devrait donner lieu à une manifestation d'une particulière ampleur à Paris, dans un colloque autour du Président de la République, du Directeur général de l'OMS et du Président de la Banque Mondiale. Le rapport mondial sur la prévention des accidents devrait être présenté, ainsi que divers témoignages de personnalités, de victimes et de jeunes des cinq continents.

1,2 millions de morts

Dépendant de l'ONU, l'OMS conseille directement les états membres sur les mesures à prendre en matière de santé publique. Les accidents de la route font chaque année un million deux cent milles victimes et des millions de blessés graves dans le monde. Et la situation ne fait qu'empirer. C'est un problème de santé publique au niveau mondial.

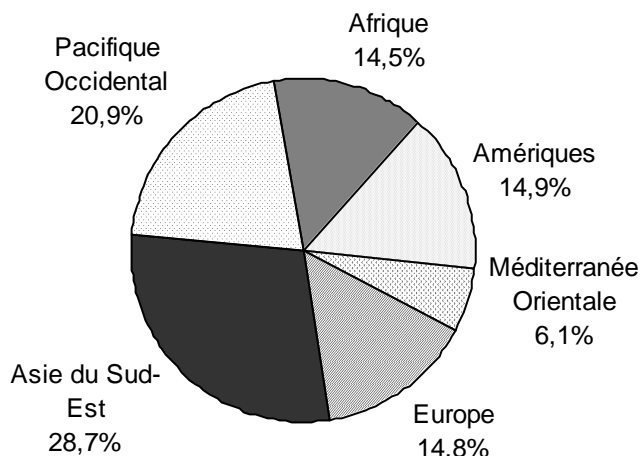
Les victimes annoncées

Selon les projections, les décès consécutifs à des traumatismes devraient passer de 5,1 millions en 1990 à 8,4 millions en 2020, cette augmentation étant principalement imputable aux accidents de la circulation. Actuellement, les décès causés par des accidents de la circulation représentent 2,2% de la mortalité totale dans le monde, pour l'ensemble des groupes d'âge.

Les accidents de la circulation, qui arrivent au neuvième rang parmi les principales causes de morbidité à travers le monde, sont responsables de 2,8 % de l'ensemble des décès et incapacités à l'échelle mondiale.

Bien que le nombre de véhicules automobiles par habitant soit plus élevé dans les pays développés, il y a comparativement plus de décès dus aux accidents de la circulation dans les pays en développement. Ceux-ci ont été responsables de plus d'un million (ou 88%) du total des décès enregistrés en 1998.

Répartition des décès dus aux accidents de la circulation, par Région de l'OMS, 1998



Source : OMS - 2004 : www.who.int/fr

Les principaux facteurs responsables des accidents de la circulation sont évitables

- Conduite sous l'influence de l'alcool.
- Vitesse.
- Sous-utilisation des ceintures de sécurité et des sièges et harnais de sécurité pour enfants.
- Mauvais état des routes et de l'environnement routier.
- Véhicule peu sûr.
- Mauvaise application des normes de sécurité routière.

Pour les hommes adultes âgés de 15 à 44 ans, les accidents de la circulation viennent au deuxième rang après le VIH/SIDA parmi les principales causes de mauvaise santé et de décès prématurés dans le monde.

L'OMS est à la recherche de photos pour sensibiliser les acteurs de la route.



L'ALF a envoyé ces deux photos prises lors de nos reportages.



T.F.

Le permis probatoire est doté d'un capital initial de 6 points, au lieu des 12 points pour le permis à points délivré auparavant. C'est seulement au terme d'un laps de temps dit probatoire, et à condition qu'aucun retrait de points n'ait eu lieu pendant cette période, que le capital de 12 points est constitué. Cette formule s'inscrit dans une démarche avant tout pédagogique, signalant que le permis n'est plus acquis une fois pour toutes. C'est une alerte, afin que le conducteur prenne conscience de la nécessité d'une conduite responsable et respectueuse des règles du code de la route et qu'il évite toute récidive.

Qui est concerné par le permis probatoire ?

- > Tous les nouveaux titulaires du permis de conduire (moto, auto) qui réussissent l'examen à partir du 1^{er} mars 2004.
- > Les conducteurs qui ont été condamnés à une annulation du permis par le juge ou dont le permis a été invalidé par la perte totale des points et qui souhaitent recouvrer le droit de conduire.

Quelle est la durée du délai probatoire ?

- > Le permis probatoire est doté d'un capital de 6 points pendant une période de trois ans.
- > Cette période est réduite à deux ans pour les conducteurs qui ont suivi la filière d'apprentissage anticipé de la conduite (conduite accompagnée).
- > Le délai probatoire commence à la date d'obtention du premier droit de conduire ou à la date d'obtention d'un nouveau permis, si le précédent a été annulé ou invalidé.

Comment sont calculés les points à l'issue de la période probatoire ?

- > Si vous n'avez perdu aucun point pendant la période probatoire, votre capital est porté automatiquement à 12 points.
- > Si vous avez perdu des points pendant la période probatoire, votre capital est celui qui vous reste après le retrait de points.

Comment reconstituer votre capital de points à l'issue de la période probatoire ?

- > Si vous avez perdu des points au cours de la période probatoire, vous pouvez les regagner une fois qu'elle est achevée, selon deux possibilités :
- si vous ne commettez pas d'infraction pendant les trois années qui suivent le dernier retrait de points, vous obtenez automatiquement les 12 points à l'issue de cette période ;
- vous pouvez suivre volontairement, tous les deux ans, un stage de sensibilisation à la sécurité routière, ce qui permet de gagner 4 points (le nombre maximal de 12 ne peut toutefois être dépassé).

Comment regagner des points perdus pendant la période probatoire ?



> Si vous perdez 1 ou 2 points, il vous est recommandé de suivre volontairement un stage de sensibilisation à la sécurité routière. Ce stage vous permet de regagner jusqu'à 4 points et de conforter ainsi votre capital en cas de nouvelle perte de points. Le nombre maximal de 6 ne peut toutefois être dépassé pendant la période probatoire.

> Si vous commettez une infraction entraînant la perte de 3 points ou plus, vous devez suivre obligatoirement un stage de sensibilisation à la sécurité routière, dans les quatre mois qui suivent le moment où vous avez reçu la lettre recommandée vous informant du retrait de points.

L'attestation qui vous est remise en fin de stage vous permet de vous faire rembourser le montant de l'amende et de gagner 4 points (le nombre maximal de 6 ne peut toutefois être dépassé pendant la période probatoire).

Si vous ne suivez pas le stage obligatoire, vous vous exposez à des poursuites menées par le procureur de la République : amende de 135 euros, suspension pour une durée maximale de trois ans de votre permis de conduire.

Si, moins de deux ans après avoir suivi un stage de sensibilisation, vous vous trouvez dans l'obligation de suivre de nouveau un tel stage, celui-ci ne vous permettra pas de récupérer des points. En revanche, l'amende vous sera remboursée.

> Si vous perdez vos 6 points en une seule ou en plusieurs fois, votre permis est invalidé. Il ne vous est plus possible de regagner des points en suivant un stage de sensibilisation. Vous n'avez plus le droit de conduire pendant un délai de six mois.

Au terme de ce délai, vous pouvez repasser le permis de conduire (code et conduite), à condition d'avoir été reconnu apte. Certaines formalités préalables peuvent être accomplies dès le début du cinquième mois d'interdiction de conduire (dépôt du dossier, examens psychotechnique et médical).

> Attention. Si, dans une période de cinq ans, vous perdez deux fois la totalité de vos points, le délai d'interdiction de présentation à l'examen est porté de six mois à un an.

Le stage de sensibilisation à la sécurité routière



- Le stage dure deux jours consécutifs et coûte environ 230 euros. Il vous permet de gagner 4 points, sans que le plafond de 6 (durant la période probatoire) ou de 12 points (après cette période) puisse être dépassé.

- Vous ne pouvez effectuer un stage que tous les deux ans.
- Pour vous y inscrire, consultez la liste des centres agréés en préfecture ou sur le site :

www.securiteroutiere.gouv.fr

Document de la sécurité routière

Comment les points sont-ils retirés ?
Voir notre tableau page 25.



Un autre regard...

...sur la route

Inform

Eduquer

Responsabiliser

Formulaire d'adhésion à retourner à l'ALF, 7 quai Finkwiller 67000 Strasbourg, accompagné de votre règlement par chèque. Vous pouvez également télécharger le formulaire d'adhésion sur notre site : www.alf.asso.fr

Coordonnées

Nom
Prénom
Adresse
Code Postal
Ville
Téléphone
Email

Cotisation

- ☐ Étudiant (envoi du journal par email): 5 €
☐ Membre (au minimum 10 €): €
☐ Membre d'honneur (50€ ou plus): €

Fait à, Le 2004

Signature :

Calendrier

- 7 Avril 2004: Journée Mondiale de la Santé consacrée à la sécurité routière (voir page 3).
- 29-30 Mai 2004 : Village de la prévention au collège de Reichshoffen, lors du festival « Qui veut gagner de la Culture », organisé par la Fédération Départementale des MJC du Bas-Rhin. Nous y serons.

La commission de sécurité routière

L'ALF participe à la commission associative de Sécurité Routière de la CUS et de la ville de Strasbourg, créée en mars 2003. La première réunion de mise en route a eu lieu le 18 décembre 2003. L'ALF compte bien participer activement à la vie locale. La sécurité routière étant une des priorités de Strasbourg, nous espérons pouvoir y prendre part.



La « Débrouillothèque »

L'ALF participe au comité de pilotage de la « Débrouillothèque » N°4 de la Fédération Départementale des Maisons des Jeunes et de la Culture du Bas-Rhin.

Le principe est de rendre accessible la culture scientifique et technique. Après avoir captivé 50 000 jeunes depuis 1999 sur la prévention de la Santé (accidents domestiques, des maladies cardio-vasculaires), la prévention des accidents de la route se prépare.

Le projet concerne l'apprentissage du civisme, du respect de soi et des autres et de la vigilance dans le domaine de la sécurité routière en direction des jeunes de 6 à 13 ans. Une exposition/animation modulable s'appuie sur des manipulations pratiques et des expériences

scientifiques. Le jeune pourra comprendre les risques par cette approche tangible à son niveau. Un guide pédagogique permettra une utilisation aisée des découvertes dans un but préventif et informatif.

La débrouillothèque sillonnera de nombreuses écoles du Bas-Rhin tout au long de l'année scolaire 2004/2005 et compte atteindre 20 000 visiteurs.

L'information, dès le plus jeune âge, de manière pertinente, correspond aux objectifs de l'ALF. C'est pourquoi nous sommes heureux de contribuer à ce beau projet pédagogique.



Articles WEB

Depuis 2 mois, nous relevons sur le net les articles liés à la sécurité routière. Nous parcourons quotidiennement les sites des journaux (notamment des Dernières Nouvelles d'Alsace et de l'Alsace) afin d'enrichir notre base de données. Ce travail, initié par Monique, est actuellement effectué par Valérie. Celle-ci va partir en Angleterre quelques temps afin de parfaire son anglais. Nous sommes donc à la recherche de volontaires, disposant d'une connexion internet et d'un peu de temps, pour former un groupe de travail chargé de cette mission.

Si vous êtes intéressé, contactez Thomas (thomas@alf.asso.fr)

Une nouvelle association : L'AIVAR

« Aide aux Victimes des Accidents de la Route ».

Tel est le nom de cette nouvelle association, fondée par des membres de l'ALF.

AIVAR

7 Quai Finkwiller

67000 STRASBOURG

Tel : 03.88.36.41.66

Mail : aivar@alf.asso.fr



Pour aider les proches, ainsi qu'à toute personne en souffrance suite à des catastrophes, accidents ou actes de violence, quels qu'ils soient, à sortir de l'isolement et faire face aux difficultés rencontrées.

Un groupe de parole

Pour sortir les victimes de l'isolement et de la détresse. Mettre des mots, partager ses préoccupations et ses souffrances est un étape essentielle pour espérer et se reconstruire progressivement.

Un psychologue et un avocat juriste spécialisé animent ce groupe.

Connaître ses droits

Une consultation juridique gratuite a lieu chaque premier mercredi du mois de 18h à 20h, au siège de l'Aivar, ou sur rendez-vous.

Premier rendez-vous juridique :

Mercredi 2 Juin 2004 à 18h.

N'hésitez pas à nous contacter.

L'AIVAR est un lieu d'écoute et d'orientations pour aider et apporter un soutien aux victimes d'accidents en général et de la route en particulier.

Monique FRITZ,
Présidente

Joseph est entendu ...

... et continue d'agir ! (DNA du 12/2/2004)

En Octobre 2003, Joseph Hincer, membre de l'ALF, a protesté contre le refus des collectivités d'investir dans des jumelles radar Eurolaser (voir JDL N°6 page 14).

Cela a porté ses fruits, les jumelles seront bien achetées (voir ci-dessous article paru dans les DNA le 17/12/2003).

Radar : finalement l'État achète deux appareils

Après avoir suscité pas mal de remous, l'affaire des fameuses jumelles « Eurolaser » trouve son épilogue. L'État dotera la compagnie de gendarmerie d'Altkirch d'un de ces radars dès le premier trimestre 2004. Philippe Saffrey vient d'en informer, par lettre, Helmuth Bihl et Patrick Fischer, les deux présidents des communautés de communes qui souhaitaient acquérir, sur les deniers publics, ces équipements. L'épisode avait fait grand bruit voilà quelques mois.

En effet, la communauté de communes du secteur d'Illfurth avait délibéré en faveur de l'acquisition de cet appareil qui devait ensuite être mis à disposition de la communauté de brigades d'Illfurth-Dannemarie. Mais pour que cet achat soit effectif, il fallait que la communauté de communes de la Porte d'Alsace délibère dans le même sens.

Au final, chaque collectivité aurait participé pour respectivement 40% et 60% au financement de cette initiative. Mais du côté de Dannemarie, on ne paraissait pas franchement sur la même longueur d'ondes qu'à Illfurth. Les élus, dans leur grande majorité, ont rejeté ce projet, arguant que ce genre d'équipement devait être pris en charge par l'État. Ce qui désormais est donc le cas. Même doublement le cas. En effet, dans son courrier au président des communautés de communes, Philippe Saffrey indique que non seulement la compagnie d'Altkirch bénéficiera d'un de ces radars, mais également le groupement de gendarmerie du Haut-Rhin. Au total, dans le Haut-Rhin, deux jumelles Eurolaser traqueront donc les excès de vitesse.

Lettre ouverte aux élus de la Porte d'Alsace

[illegible]

Préserver les vies humaines

● ● ● Suite aux récents débats qui ont eu lieu à propos des routes, Joseph Hincker, prêtre coopérateur de la communauté de paroisses d'Illfurth, Spechbach-le-Bas, Spechbach-le-Haut, Saint-Bernard, Tagolsheim, Walheim, Luemschwiller et Heidwiller nous a fait parvenir le courrier suivant :

Lors de la récente table ronde organisée par le maire de Heidwiller à propos du tracé de la liaison routière Altkirch - Mulhouse/Burnhaupt, deux questions essentielles n'ont pas été abordées :

1) Quel est le tracé le plus fiable en ce qui concerne la sécurité des usagers?

2) Quel est le tracé offrant le plus de garanties en ce qui concerne les délais de réalisation?

Voici mon opinion à ce sujet: dans les différentes interventions, le mot «préserver» a été prononcé de multiples fois: «*Préservons nos villages, notre tranquillité, notre ban communal, notre forêt...*». Mais pas une seule fois n'a été évoqué ce qui devrait tout de même constituer un objectif prioritaire dans la réalisation d'une route: quel tracé est le plus à même de préser-

C'est vous
qui le dites

ver au maximum les vies humaines? Or tout le monde sait que la route du Grand Est comporterait inévitablement de fortes déclivités et de nombreux virages. Il serait par conséquent bien plus accidentogène que les autres tracés.

La réalisation du tracé Grand Est exigerait au préalable une révision du SDAU, ce qui allongerait considérablement les délais pour le début des travaux; leur achèvement serait sans doute également retardé en raison des problèmes techniques à surmonter (sols instables, fortes pentes...). Militer pour ce tracé, c'est faire peu de cas des centaines de riverains qui subissent des nuisances croissantes et qui sont excédés par tous ces attermoissements. C'est surtout tenir pour négligeables les risques que font courir aux habitants des autres villages ces milliers de voitures et de camions qui les traversent quotidiennement. Chaque jour de perdu dans des querelles ou des recours est un jour de gagné pour un nouveau drame de la route...

Joseph HINCKER

Si vous aussi constatez autour de vous des manquements à la sécurité routière, que ce soit au niveau de l'infrastructure ou de la répression, n'hésitez pas à nous les communiquer, ou mieux, à les communiquer directement aux médias, locaux ou nationaux.

Attention, les courriers anonymes ne sont jamais diffusés.

Ce n'est pas que « une bonne action », c'est un devoir de citoyen. Comment écrire à ces journaux ? Voici quelques adresses...

Adresses utiles :

DNA

Courriers des lecteurs
17 rue de la Nuée Bleue
67000 Strasbourg
Email : redaction@dna.fr

L'ALSACE

18 rue de Thann
TSA 10005
68945 Mulhouse Cedex 9
Email : redaction@alsapresse.com

LE MONDE : Email : courrier-des-lecteurs@lemonde.fr

20 MINUTES : Email : courrier@20minutes.fr

T.F.

Que pensent les étudiants ?

Lors de la semaine de la sécurité routière (du 15 au 22 Octobre 2003), l'ALF a soumis ce questionnaire aux étudiants (18-25 ans) de Strasbourg.
Nous avons reçu 1315 réponses que nous avons dépouillées. Voici notre analyse.

1) Etes-vous (cocher toutes les cases nécessaires)

☐ piéton
☐ cycliste
☐ cyclomotoriste
☐ motocycliste
☐ automobiliste

2) Considérez-vous que les usagers de la route sont respectueux du code et des réglementations :

	toujours	souvent	jamais
piéton			
cycliste			
cyclomotoriste			
motocycliste			
automobiliste			
poids lourd			

3) Estimez-vous avoir eu accès aux informations sur les risques routiers surtout :

☐ par la structure scolaire
☐ par la famille
☐ par les médias
☐ par le permis de conduire

4) Quelle est à votre avis la principale cause d'accident chez les jeunes adultes ?

5) Comptez-vous venir voir l'exposition à l'Institut Le Bel ?

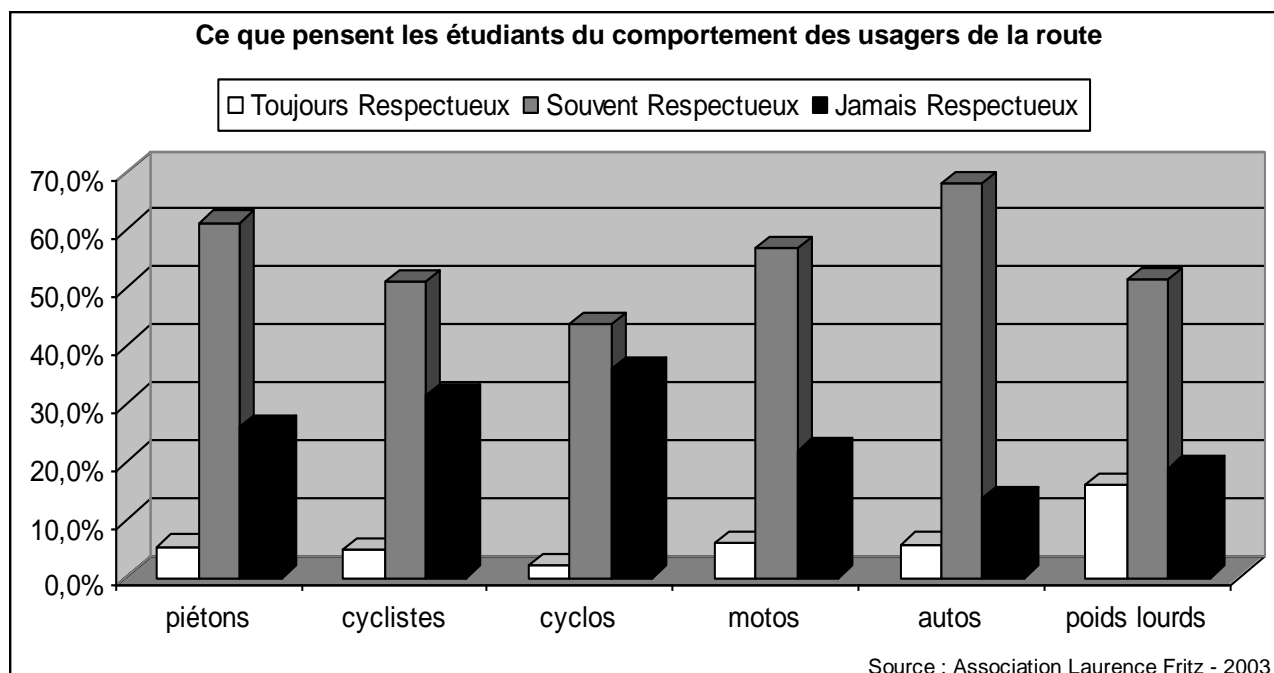
☐ OUI
☐ NON, pourquoi :

Merci d'avoir rempli ce questionnaire
Veuillez le déposer au stand ou nous l'envoyer

IPMS - Ne pas jeter sur la voie publique

Comportement des usagers

Le graphique ci-dessous indique les réponses à la question 2.

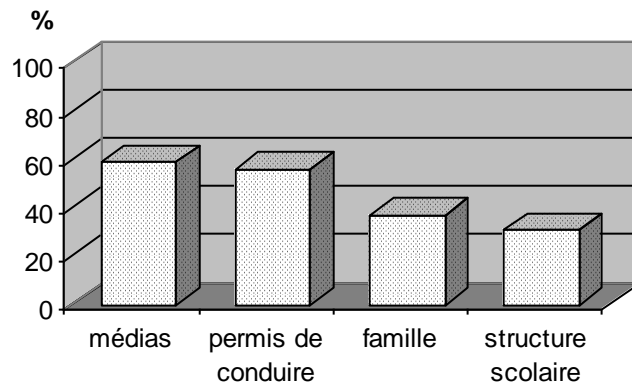


En recoupant ces réponses avec le type d'usager interrogé, nous avons remarqué que chaque catégorie se note mieux que les autres. Cela illustre bien le fait que chacun pense que c'est l'autre qui est responsable.

Accès aux informations

- 59% des étudiants déclarent être informés par les médias sur la sécurité routière. Cela démontre leur rôle important dans l'éducation routière, et donc l'attention particulière qu'il faut porter aux messages transmis, autant au niveau des campagnes de prévention qu'à celui des publicités automobiles.
- Il est alarmant de voir que pour plus d'un étudiant sur deux, la famille et la structure scolaire n'ont pas joué leur rôle.

Vecteurs d'information sur les risques routiers



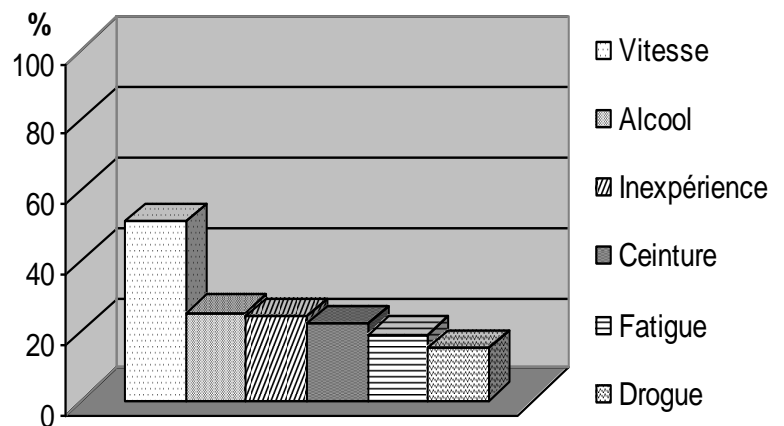
Source : Association Laurence Fritz - 2003

Causes d'accident

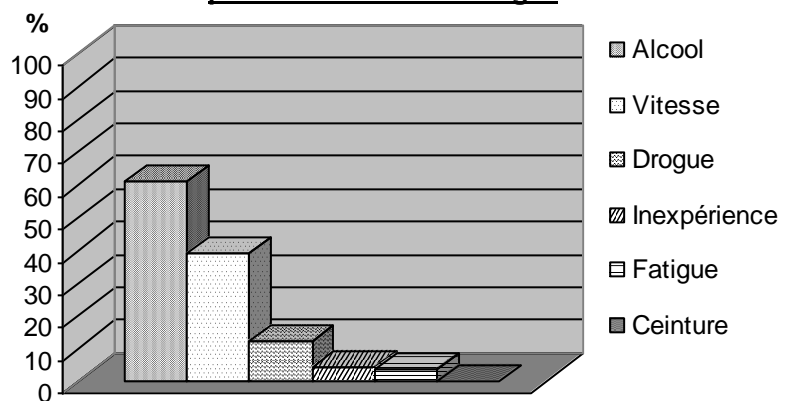
D'après les statistiques nationales, la vitesse est présente dans un accident mortel sur 2 chez les 21-24 ans. Les autres principales causes (alcool, inexpérience, ceinture, fatigue, drogue) interviennent chacune dans 15 à 25 % des cas. Cela prouve bien la multiplicité des facteurs dans les accidents de la route. Dans la question 4, nous demandions aux étudiants quelle était d'après eux la principale cause d'accident chez les jeunes adultes.

- La moitié d'entre eux a pris l'initiative d'en citer plusieurs. Ils ont donc bien assimilé, pour une partie d'entre eux, qu'un accident de la route n'est pas dû qu'à un seul facteur.
- Toutefois, l'autre moitié n'en a cité qu'une seule. Et pour nombre d'entre eux, il s'agit de l'**alcool**. Les récentes campagnes de prévention à ce sujet ont donc eu un impact positif.
- Il est plus inquiétant de voir que la **vitesse**, prépondérante dans un accident mortel sur deux, n'a été citée que par un étudiant sur trois.
- De même, **l'inexpérience, la fatigue et le non port de la ceinture** ne sont que rarement dans l'esprit des jeunes adultes. Ces trois facteurs sont pourtant présents, chacun, dans près d'un accident mortel sur cinq.
- Par ailleurs, 99% des réponses concernaient le comportement. Cela illustre bien le manque d'information sur le rôle de l'infrastructure, impliquée dans 40% des accidents mortels.

Taux de présence des principaux facteurs comportementaux dans les accidents mortels chez les 21-24 ans (statistiques)



Taux de citation des principaux facteurs d'accidents par les étudiants interrogés



Source : Association Laurence Fritz - 2003

En conclusion : Il nous paraît important, pour les années à venir, d'axer notre communication sur la vitesse ainsi que sur les **facteurs de risque méconnus** que sont la fatigue, l'inexpérience, et le non port de la ceinture. Il faudrait aussi parler plus de **l'infrastructure**. Il faut sensibiliser les **parents et l'éducation nationale** à ce sujet, afin qu'ils remplissent à nouveau leur rôle.

T.F et V.W

En 2002, dans les Hautes Pyrénées, suite à l'accident mortel d'un jeune motard contre un arbre, 161 platanes bordant la D 934 ont été abattus ou entaillés. 13 des 26 membres des commandos de cette action ont été condamnés à 1500 euros d'amende avec sursis. L'association « Protection des arbres au bord des routes » et la « Ligue pour la protection des platanes au bord des routes », entre autres, mettent en avant que ce n'est pas l'arbre qui va sur la route, mais la voiture qui vient sur l'arbre.

Nous sommes viscéralement attachés aux arbres.

Au temps des calèches les plantations d'arbres donnaient de l'ombre, des fruits aux plus pauvres ou permettaient de produire du bois pour l'État. Les enfants, dès la maternelle, dessinent des arbres aux quatre saisons. Ils semblent vivants. Les arbres possèdent différentes qualités qui font que nous les aimons. Les arbres sont utiles et appartiennent parfois à des espèces dites « remarquables ». Ils régénèrent l'air que nous polluons en produisant de l'oxygène...

Contrairement aux idées reçues et aux idées répandues par tout un chacun qui se voit expert en la matière, un accident n'a que rarement une seule cause.

L'accident de la route résulte d'une concordance entre une situation dangereuse et l'incapacité à la maîtriser. L'étude de Platt pour l'OMS en 1972 a montré **qu'un conducteur commet en moyenne une erreur tous les 3 km**. En effet, il effectue sur 1 mile (soit 1,6 km) 200 observations et prend 20 décisions, et on estime qu'il survient une erreur par 40 décisions.

Selon tous les spécialistes, l'accident met en relation trois éléments dans un système interdépendant qui lie trois facteurs : le conducteur et son comportement, la voiture et ses caractéristiques et l'environnement, c'est-à-dire l'infrastructure. Un problème d'infrastructure intervient dans 40% des accidents mortels.

Les déplacements changent, les voitures changent, les routes changent, les arbres restent.

1) L'arbre dans la société

En regardant mes élèves de 6^e dessiner de beaux arbres en Arts Plastiques, j'ai compris que le mythe de l'arbre est si profondément enraciné en nous dès la petite enfance que toucher à un arbre constitue une atteinte à la construction mentale de nos concitoyens.



Monique, 1960

Arbre : Végétal ligneux vivace dont la tige, ou le tronc, fixé au sol par des racines, n'est chargée de branches et de feuilles qu'à partir d'une certaine hauteur. (Larousse)

L'arbre est source de vie

L'arbre est un élément indispensable de notre écosystème. Il réunit tous les éléments : l'eau circule avec sa sève, la terre s'intègre à son corps par ses racines, l'air nourrit ses feuilles, le feu jaillit de son frottement.

- Il fournit notre oxygène, indispensable à notre survie, en recyclant le dioxyde de carbone que nous produisons.

- Il absorbe les minéraux présents dans la terre par ses racines, et les transmet à l'homme et aux autres animaux par les fruits que nous mangeons. Il est un maillon de la chaîne alimentaire.

- La découverte du feu a été une étape primordiale de notre civilisation. Le bois des arbres a longtemps réchauffé nos chaumières.

L'arbre est symbole de vie

L'arbre est un symbole religieux.

- Il est inscrit dans la culture collective, païenne et judéo-chrétienne. Nous connaissons l'arbre du paradis, l'arbre de Jessé, l'arbre de la manifestation divine, l'arbre du savoir magique, l'arbre de la croix, de la connaissance, de la science du bien et du mal (Saint-Louis rendait justice sous un chêne), de la fertilité.

- Parce que ses racines plongent dans le sol et que ses branches s'élèvent dans le ciel, l'arbre est universellement considéré comme un symbole des rapports qui s'établissent entre la terre et le ciel. Il met en communication les trois niveaux du cosmos : le souterrain, la surface de la terre et les hauteurs.

L'arbre est un symbole familial

C'est la force et la puissance solaire du père et la protection et la fertilité lunaire de la mère. Symbolisme ambivalent, car c'est une image de l'androgynie initial.

- Le tronc dressé vers le ciel symbolise le Phallus, image archétypale du père.
- L'arbre creux et l'arbre au feuillage dense et enveloppant, où nichent les oiseaux, et qui se couvre périodiquement de fruits, évoque l'image de la mère fertile.
- La famille est souvent représentée sur un arbre généalogique.

L'arbre symbolise l'homme

La philosophie est née sous le platane de Phèdre, et Platon écrivait :

« L'homme est une plante céleste, ce qui signifie qu'il est identique à un arbre inversé, dont les racines tendent vers le ciel et les branches s'abaissent vers la terre. »

- Par ses symboles l'homme s'authentifie à l'arbre. Les 4 saisons que connaît l'arbre au cours d'une année sont semblables aux 4 périodes de la vie d'un homme.

- La façon qu'a un enfant de dessiner un arbre est révélateur de sa personnalité, de sa place dans sa famille.

- Nous attribuons aux arbres des qualités humaines (voir page suivante un échantillon non exhaustif de quelques arbres et des symboles qui s'y rattachent).

L'arbre et l'homme

L'amour de l'arbre fait partie de notre éducation

- L'arbre est inscrit dans notre imaginaire étayé par notre éducation dès la prime enfance. Nous avons tous dessiné des arbres aux quatre saisons et ramassé des feuilles à l'automne. Les petits écoliers plantent cérémonieusement l'arbre sous l'œil satisfait des adultes.

- Cela correspond à une volonté réelle de l'Éducation Nationale. L'éducation à la responsabilité en matière d'environnement fait partie des apprentissages fondamentaux. Toutes les disciplines (scientifiques, artistiques, environnementales, religieuses et sociologiques) sont impliquées.



De nombreuses coutumes l'entourent

- Les amoureux gravent sur son tronc leurs initiales, entourées d'un cœur. Leur amour est sous sa protection, pour l'éternité. Coutume reproduite par chaque génération, même si désormais elle s'effectue plutôt sur les tables d'école.

- Chaque foyer accueille dans son salon, au cœur même de sa famille, le sapin de Noël au pied duquel les enfants trouveront leurs cadeaux. Notons que quelques jours plus tard il est mis à la poubelle.

- Certaines croyances ont perduré jusqu'à nos jours, par exemple toucher du bois de la main droite préserve du mauvais sort.

Il fait partie de notre culture

De nombreux écrivains, auteurs, chansonniers, sculpteurs et peintres se sentent inspirés par l'arbre.

- Victor Hugo leur déclara son amour dans un poème « Aux arbres ».

- Il est présent dans de nombreux contes. Même de façon indirecte, comme dans « Le petit poucet », où un bûcheron veut abandonner son enfant.

- Picasso, Dali, Matisse, Van Gogh, Cézanne, Klimt, entre autres, l'ont représenté.

- Brassens (« Au près de mon arbre, je vivais heureux »), Maxime le Forestier, mais bien avant eux Prokofiev (« Pierre et le loup ») et Vivaldi et ses 4 saisons ont porté à nos oreilles l'importance de l'arbre.

Ainsi l'arbre s'inscrit dans notre éducation, nos sentiments, notre culture collective, qu'on le veuille ou non.



Le Chêne est L'ARBRE par excellence ! Ce familier de nos forêts et de nos ancêtres représente à lui seul l'attachement que nous avons à notre sylvie. Son tronc imposant, sa grande longévité (jusqu'à 2000 ans...), sa large valeur d'usage, sa robustesse ont toujours captivé l'homme. Le Chêne est le symbole de la force, de la majesté et de la sagesse.

Le Hêtre symbolise la patience. C'est un arbre exclusif, impérieux et dominateur qui dispute au chêne la souveraineté des forêts, symbolisant ainsi l'ancestralité. Il est aussi l'arbre des guérisons de par sa capacité de drainage des courants telluriques et aqueux susceptibles d'aider aux soins.

Le Bouleau est un passage d'accès au cosmos. Il symbolise la Connaissance, mais aussi la jeune fille, le Printemps.

L'Aulne est l'arbre sacré par excellence : L'arbre de la réincarnation. On le dit symbole du feu, de l'eau et de la terre.

Le Sureau est uni à la mort et à la renaissance : dernier à abandonner ses feuilles, premier à les recouvrer. Il symbolise la Roue du Temps donc aussi la réincarnation. Ses baies sont une nourriture des dieux. C'est la flûte enchantée de l'opéra de Mozart, les baguettes magiques, les cannes

qui défendent les voyageurs des dangers du chemin.

Le Frêne est le symbole de la renaissance et de la fécondité, de génération et de vie. Chez les Grecs, il incarne la stabilité robuste. C'est l'arbre de Poséidon, dieu de la mer. Chez les nordiques, il est celui qui étend ses branches au-dessus du monde, égouttant sa rosée (son savoir...).

Le Pommier procurerait la sagesse, les connaissances et l'immortalité. Il est aussi l'arbre du pêché originel.

L'Orme est l'arbre des meneurs. De par son aspect féminin (matriciel), c'est un arbre de « soutien » efficace.

Le Peuplier symbolise surtout la métamorphose. Il est salué pour sa souplesse et son adaptation. Il est le respect de l'âge avancé, s'identifiant à l'équinoxe d'automne, l'équilibre entre les jours et les nuits.

Le Saule est l'arbre de la Lune, de la Femme, de l'Eau. Il indique un cycle, un rythme, un équilibre dans sa vie. En pharmacologie c'est de lui que fut tiré la fameuse « aspirine ».

Le Noisetier est l'arbre de la Source où le saumon vient retourner afin de retrouver le savoir, la science et la sagesse. Cet arbre, grâce à la souplesse de ses branches en vannerie, symbolise la cueillette (la récolte du savoir). Ses fruits (protégés) représente le savoir, l'enseignement caché

qu'il faut mériter (dans une coquille), ainsi que l'image de la gestation (le fruit dans une enveloppe). Il est surtout LA baguette (sourcier, magicien, fées) et le bâton de savoir (caducée d'Hermès, de Thor, des sceptres, commandements).

Le Houx symbolise la persistance de la vie. De par ses épines, il est un protecteur, le fameux « porte-bonheur » accroché aux portes d'entrées des demeures. Il symbolise la durée et la stabilité.

Le Sapin (ou l'Épicéa) est par excellence l'arbre de la naissance. En Grèce antique il était consacré à Artémis, représentation de la Lune, qui régissait les enfantements et patronnait la Femme. D'où il en découle son symbolisme lumineux de l'Arbre de vie au moment du renouveau de la lumière et du point de départ d'un nouveau cycle lors du solstice d'Hiver.

L'Olivier est symbole des dieux et des hommes, d'espérance, de paix, de victoire, de fidélité, du pardon... Le rameau d'Olivier est choisi par Dieu pour signifier à Noé que le déluge est fini et que la décrue commence.

Le Platane symbolise la régénération, car son écorce se régénère par plaques comme la peau du serpent. Il servit à construire le cheval de Troie.

Nos ancêtres ont abattus des milliers d'arbres dans la plaine d'Alsace. Comment est-ce possible ?

Les espaces agricoles actuels de la riche plaine d'Alsace ont été largement mis en place par le défrichement des forêts au Moyen Age (défricher = abattre les arbres pour rendre la terre cultivable). Au 13^e siècle, comme dans tout l'Occident, la population de notre région augmente et nécessite plus de nourriture. Pour trouver des terres cultivables, les défrichements des forêts s'accroissent. Les particuliers arrachent aux friches quelques ares de terre, en vertu du droit de prise. Les établissements religieux encouragent la transformation de morceaux de forêts en champs de céréales. La fondation de villes se multiplie à l'initiative des seigneurs. La prospérité agricole s'affirme.

Ainsi, les paysages sont en perpétuelle mutation par la main de l'homme, ils sont appelés « paysages humanisés » et s'opposent aux « paysages naturels », dans lesquels l'homme n'est pas intervenu.

De nos jours, les paysans bénéficient des terres agricoles gagnées sur les forêts. Nos productions sont même devenues excédentaires et posent les problèmes que l'on connaît au niveau européen (PAC).



Hortus Deliciarum, XII^e siècle

Nos ancêtres ont mis des arbres au bord des routes et des canaux. Pourquoi ?

Au 16^e s, en France, c'est pour fournir du bois pour les affûts de l'artillerie royale. Les ormes servent à la fabrication des crosses de fusil, à la charpente des bateaux, à la production d'allumettes. Fonction économique s'il en est, la fonction devient aussi prestigieuse le long des routes menant aux châteaux.

Au 18^e s on demande aux ingénieurs des Ponts et Chaussées de planter des arbres à 6 pieds au-delà du fossé qui court de chaque côté de la voie. En Alsace, les routes forestières sont élargies de 20 m de chaque côté pour des raisons de sécurité et pour lutter contre les incendies.

Au 19^e s on introduit le platane et on plante surtout des arbres fruitiers utiles à la population.

2) Les tués contre arbre : une réalité



Les « faits divers » relatent régulièrement dans un petit article, parfois avec une photo, la vie qui s'arrête sur la voie publique dans une voiture qui percute un arbre.

En choc frontal et plus encore en choc latéral, le diagnostic est sans appel. En Alsace, la part des tués contre arbre (21,7%) est quasiment le double du niveau de la France entière (10,45%).

Plus de 40% des victimes sont tués dans des collisions d'obstacles latéraux.

Ce chiffre est sûrement en réalité plus important, en effet le facteur obstacle n'est pas souvent relevé à partir du moment où celui-ci n'est pas une des causes premières de l'accident.

C'est contre les arbres et dans les fossés, talus et parois rocheuses que l'on enregistre le plus grand nombre de tués.

Pour la gravité, c'est dans les accidents contre arbres et contre parapets que l'on retrouve les valeurs les plus élevées (respectivement 26,31 et 17,52 tués pour 100 véhicules impliqués)

Il convient de noter que, dans les accidents contre glissières, elle est plus faible (6,92).

Ensemble des accidents	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	24 171	100,0	2 626	100,0	10,86
dont – glissières	5 029	20,8	348	13,3	6,92
– arbres	2 885	11,9	759	28,9	26,31
– murs, piles de pont	2 616	10,8	361	13,7	13,80
– parapets	274	1,1	48	1,8	17,52
– poteaux	1 967	8,1	256	9,7	13,01
– fossés, talus, parois rocheuses	4 422	18,3	530	20,2	11,99

Source : ONISR, fichier des accidents.



« Faits divers »
Janvier 2004

Photos : DNA



3) Gravité d'un choc contre obstacle

Obstacle : du latin *obstacle*, se tenir devant. Ce qui empêche d'avancer, s'oppose à la marche.

Un choc contre un obstacle latéral concerne près de 40% du nombre total de tués dans les accidents de la route, avec près de 3000 tués par an. Un obstacle à 1m est 3 fois plus dangereux qu'un obstacle à 4m. 44% des accidents mortels contre obstacles se produisent en ligne droite, 56% en courbe. Le risque est d'autant plus élevé que l'obstacle est plus proche de la chaussée et que sa déformation est faible quand il est heurté par un véhicule.

Un choc met en œuvre la force cinétique. Cette loi physique à laquelle personne n'échappe est mal connue et mérite qu'on s'y attache. L'énergie cinétique est l'énergie liée à la vitesse d'un mobile. Elle s'exprime en joules et elle est proportionnelle à la masse et au carré de la vitesse.

$$Ec = (1/2)M \cdot V^2$$

En voiture, pour un usager ceinturé, un choc contre obstacle peut être **mortel** à partir de :

65 km/h en choc frontal

35 km/h en choc latéral

Les lésions corporelles, dont on parle peu, mais que connaissent avec douleur les familles des victimes et les blessés, proviennent essentiellement des organes mous, qui viennent avec une force inouïe, en quelques millièmes de seconde, contre les organes osseux ou contre l'ensemble ceinture airbag, avec une force d'inertie équivalente au poids de l'organe multiplié par 16,5 à 60km/h et par 28 à 100 km/h.

Notre corps est fragile

4) Quelle sécurisation de nos routes ?

Le décret du 27 mars 1992 fixe dans son article 9 les missions de la Direction Des Routes : « elle élabore et met en œuvre la politique de modernisation et d'entretien du réseau des routes et autoroutes ». Les aménageurs sont chargés de la réduction du risque d'accident (sécurité primaire ou active) et de la protection de l'usager qui n'a pu éviter l'accident (sécurité secondaire ou passive).

La Direction des routes gère le réseau routier national au travers des directions départementales et des directions régionales de l'équipement et s'appuie sur les recherches appliquées diffusées par le SETRA (Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes), le LCPC (Laboratoire Central des Ponts et Chaussées), le CERTU (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques), le CETU (Centre d'Études des Tunnels) et les CETE locaux (Centres d'Études Techniques de l'Équipement). On ne peut douter de l'efficacité de la communication interne...

La législation est lente dans ce domaine et évite avec soin toute réglementation trop contraignante pour les routes existantes.

Le rapport de 1992, sur la politique routière et autoroutière, évalue la gestion du réseau national :

« La loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 a confirmé l'obligation pour l'État de fixer ses grands projets d'infrastructures dans un schéma directeur routier national approuvé par décret. Tel n'est toujours pas le cas... L'existence de directions distinctes pour les transports terrestres et pour les routes, sans rapports étroits, ne facilite pas une vue d'ensemble du système des transports. La fragmentation entre direction des routes et direction de la sécurité routière gêne la préparation rationnelle des décisions... »



L'ouvrage « **Sécurité des routes et des rues** », épais de 436 pages et bien illustré, paraît en Septembre 1992.

De nombreuses recommandations y sont préconisées et argumentées pour faire des travaux de sécurisation pertinents. Ces recommandations ont-elles été mises en œuvre ?

Le comité interministériel de Sécurité Routière du 2 avril 1999 annonce un contrôle de sécurité des projets neufs et un programme pluriannuel de traitement des obstacles latéraux par suppression ou isolement sur le réseau national :

« Depuis 1999 l'État met l'accent sur le traitement des obstacles latéraux du réseau national. Ceux-ci constituent en effet un facteur aggravant dans le cas de sorties de route qui causent 30% des tués sur le réseau national. Parmi ces obstacles, les arbres et les poteaux représentent environ 40% des tués.

Les tempêtes de décembre 1999 ont causé la destruction d'un nombre d'arbres considérable et le ministère de l'équipement, des Transports et du Logement s'est engagé à replanter de l'ordre de 5 millions d'arbres, avec une nouvelle approche du paysage routier intégrant la dimension sécurité routière.

Pour les obstacles latéraux, l'État définira d'ici fin du 1^{er} trimestre 2001, des règles sur le traitement d'obstacles ponctuels et replantations ».



L'ouvrage « **Traitement des Obstacles latéraux** », épais de 132 pages et bien illustré, paraît fin 2002.

De nombreuses recommandations y sont préconisées et argumentées pour faire des travaux de sécurisation pertinents. Ces recommandations vont-elles être mises en œuvre ?

5) Les recommandations officielles

Dans la logique de « la route qui pardonne », à l'instar des recommandations étrangères (pays européens et nord-américains), les recommandations françaises définissent désormais sur les routes principales hors agglomération une zone de sécurité où des exigences particulières sont formulées en ce qui concerne l'accotement, les fossés, les talus, les obstacles ponctuels.



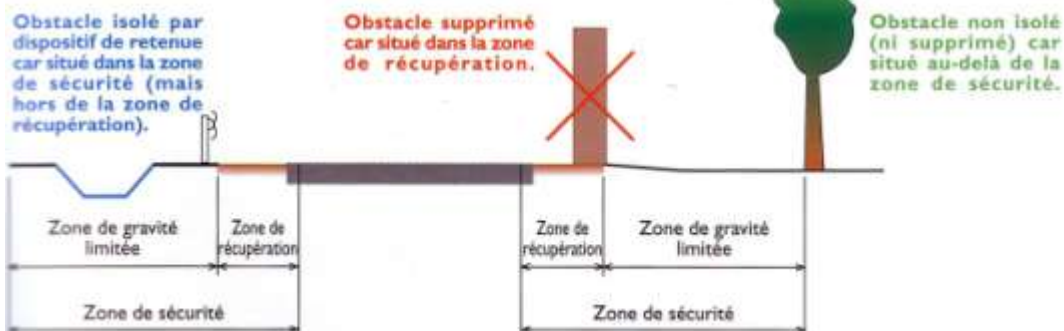
La route qui pardonne...



...et celle qui ne pardonne pas.

Les fonctions de sécurité des abords de la route : la zone de récupération et la zone de sécurité

En cas d'arrêt brutal, qui n'est pas nécessairement dû à l'inconscience d'un chauffard ivre (inattentions très brèves, intempéries, feuilles qui rendent la chaussée glissante, animaux, freinages inopinés non prévisibles), la création d'une zone de sécurité peut permettre un rattrapage.



Zone de sécurité = zone de récupération + zone de gravité limitée

La zone de récupération : un bon accotement peut permettre à un usager en perte de contrôle (sortie de la chaussée due à une inattention, un assoupissement, une difficulté du tracé, par exemple...) de reprendre le contrôle de son véhicule ou d'effectuer une manœuvre d'évitement pour échapper à l'accident.

La zone de gravité limitée : on ne cherche plus à assurer des possibilités de récupération, mais à limiter la gravité de l'accident (dommages aux personnes). On évite dans cette zone tout obstacle agressif non isolé ou non fragilisé, toute conception agressive ou dangereuse des abords de la voie (fossé profond, pentes excessives des remblais ou déblais), à moins qu'elle ne donne lieu à un isolement par glissières de sécurité. Il s'agit de minimiser les risques de blocage brutal des véhicules.

Largeur recommandée de la zone de sécurité en section courante (hors points singuliers comme les ouvrages d'art non courants...)

Type de route	Sous-type	Norme	Vitesse max. autorisée	Largeur recommandée	
				Route neuve	Route existante
L : Autoroute ^①	Trafic normal	ICTAAL	130 km/h	10,00 m	
			110 km/h	8,50 m	
	Trafic modéré		130 km/h	10,00 m	
			110 km/h	8,50 m	
	Relief difficile		90 km/h	7,00 m	
T : Route express		ARP	90 km/h	7,00 m	4,00 m
R : Route multifonctionnelle	artère interurbaine	ARP	90 km/h 110 km/h ^②	7,00 m 8,50 m	4,00 m ^②
	à 1 chaussée	ARP	90 km/h	7,00 m	

(1) Pour le cas des autoroutes à 2x3 et 2x4 voies, où des barrières de sécurité sont à implanter systématiquement et continûment en rive au-delà de la BAU, quelle que soit la configuration des abords, la question de la zone de sécurité est de facto réglée.

(2) Une limitation de vitesse à 100 km/h sur une artère interurbaine est envisageable lorsque les caractéristiques de l'infrastructure offrent un niveau de sécurité élevé. Dans ces conditions, une zone de sécurité de 4 m de large paraît insuffisante : il faut plutôt se rapprocher de la largeur prévue pour une artère interurbaine neuve.

Source : « Traitement des Obstacles Latéraux », SETRA, 2002, 17€, disponible au bureau de vente de la Setra, 46 av Aristide Briand - BP 100 - 92225 Bagneux Cedex

Conclusion

L'arbre est le sujet d'un débat absurde

L'imprégnation de l'amour de l'arbre dans notre société explique les réactions viscérales et naïves des gens : « quand les arbres sont tombés, j'en suis tombée moi-même, c'est une partie de moi-même qui disparaît ». Grâce à une médiatisation conséquente, fin 2003 dans notre département, lors d'une opération de sécurisation, on a pu suivre le feuilleton médiocre des personnes qui s'attachent aux arbres promis à la tronçonneuse et mettent des guirlandes sur les arbres sauvés provisoirement pour Noël.

C'est une mascarade indigne sous le regard des familles qui ont perdu une personne chère. Elles hurlent alors, non pas pour un bout de bois, mais pour leur fille, leur fils, leur ami : « quand l'arbre a enfoncé la tôle de la voiture, la vie s'est arrêtée pour lui et pour moi. C'est une partie de moi-même qui disparaît ».

Le Bien commun, la vie de chacun

Face à la pression naïve collective du culte de l'arbre, aux résistances psychologiques de l'opinion, les pouvoirs publics ont du mal à communiquer et à mettre en œuvre les recommandations. Les acquisitions foncières nécessaires sont difficiles à mener, les propriétaires faisant monter les enchères à chaque tentative d'acquisition.

Les obstacles latéraux sont impliqués dans 40 % des accidents mortels, et le conducteur n'est pas toujours responsable de la perte de contrôle. Dans le domaine de l'infrastructure c'est sur ce point qu'on gagnera des vies. Nous connaissons des solutions efficaces depuis 20 ans.

Mais peut-être faut-il voir plus loin, plus haut, plus euro-

péen, comme le suggère la commission européenne pour la sécurité routière qui souhaite encourager l'amélioration des infrastructures routières du réseau existant en harmonisant les critères des points noirs et une signalisation communautaire. Des programmes d'évaluation des routes devraient voir le jour, ainsi que des guides techniques des infrastructures pour les professionnels.

Pourquoi ?

Le choix de cette étude n'est évidemment pas anodin. Il égratigne le mythe de l'arbre et regarde derrière l'arbre qui cache la forêt. Depuis que Laurence partage, (soit disant) les statistiques des tués contre arbres de 2001, j'ai besoin, comme d'autres, de comprendre cet amour illimité des arbres dans notre civilisation occidentale et les mesures de protection des arbres et éventuellement... des usagers.

Ce dossier est le résultat de lectures dans la presse, de livres, de guides techniques, de circulaires, de comptes-rendus, d'émissions télévisuelles, mais aussi d'entretiens et de courriers. J'ai tenté d'en faire un condensé explicatif, sans violence, même si j'ai la rage au cœur, pour donner les facettes moins connues de la problématique étudiée et essayer de trouver des réponses à la question : « Pourquoi ? »

La liberté de penser reste acquise à chacun, il pourra se faire une opinion éclairée par un autre regard.

Regard qui rompt avec les idées reçues et apprivoise la vérité, parfois inavouée, car inavouable.

Monique FRITZ

Instances :

Direction des Routes : www.route.equipement.gouv.fr
 CNSR : Conseil National de Sécurité Routière : www.securiteroutiere.gouv.fr
 Sécurité Routière : www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr
 CISR : Comité Interministériel de Sécurité Routière
 Ministère de l'Équipement et des Transports : www.equipement.gouv.fr

Sources

- Dossier spécial « L'énergie cinétique ». Journal de Laurence n°4
- Politique de la route et sécurité routière : www.vie-publique.fr
- Sensibilisation Obstacles Sécurité « Savoir pour Agir » SETRA. Nov 1999
- SETRA : Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes
- Site : www.setra.equipement.gouv.fr
- Sécurité des Routes et des Rues. SETRA, CETUR, sept 1992. 436 p.
- Plantations, environnement, paysage. Recueil d'expériences. Club d'échange d'expériences sur les routes départementales. SETRA. Avril 2002. Réf B0208
- Traitement des Obstacles Latéraux. SETRA. 2002.
- Claude GOT. Site : www.securite-routiere.org
- Dictionnaire des symboles. Jean Chevalier Alain Gheerbrant. Laffont 1982
- Explication naïve de l'accident et prévention. Dongo Rémi Kouabonan ; PUF. 1999.
- Histoire de l'Alsace rurale. B. Vogler. Istra. 1983.
- Sauver 20000 vies sur nos routes. Une responsabilité partagée. Commission européenne. Site : <http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/index>
- Site : www.equipement.gouv.fr

Bibliographie

- Plantations d'alignement- Inventaire et bilan sécurité- Note d'information. SETRA. Avril 1986. Réf E8618.
- Caractéristiques routières et sécurité- Reconnaissance de la contribution des facteurs route dans la genèse des accidents. Synthèse INRETS n° 2. INRETS, Avril 1986. 129 p.
- Groupe de travail sur les plantations d'arbres d'alignement en bordure des routes, Rapport Reverdy- Conseil Général des Ponts et Chaussées, décembre 1987. 136 p.
- Renforcement Coordonnées et plantations. Eléments méthodologiques. Dossier guide. SETRA. Oct 1987. Réf D8734.
- Aménagement des Routes Principales (sauf les autoroutes et routes express à deux chaussées séparées). Recommandations techniques pour la conception générale et la géométrie de la route. Guide technique. SETRA. Août 1994. 144 p. Réf B9668.
- Bilan annuel de sécurité routière- Statistiques et commentaires – Année 1998. Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière. 1998. Documentation Française.
- Accidents contre obstacles fixes en rase campagne. Année 1993-1994-1995. Rapport d'étude. SETRA. Déc 1998. 75 p. Réf E9831.
- Accidents par sortie de chaussée. Rapport d'étude. SETRA. Fév 1999. 67 p. Réf E9902.
- Accidents mortels contre obstacles fixes. Rapport d'étude. SETRA. Mars 1999. 37 p. Réf E9903.

Des Racines et des Ailes : Contre la violence routière (France 3, 17 Mars 2004)

Résumé : On suit les missions de l'escadron de sécurité routière de la gendarmerie de Valenciennes, et à Belfort le lieutenant Camille de L. (rare femme officier motarde de France) et ses hommes. Inlassablement les uns et les autres expliquent les dangers, étonnant ceux qui sont pris en faute.



crâniens a réussi à ouvrir un centre adapté pour les jeunes et leur permettre de revivre un peu. Mme Cazal s'investit aussi pour aider les victimes et pour sensibiliser les collégiens.

Notre avis : Le Tribunal de Nanterre met en place l'unique stage d'éducation routière de France. Ça semble marcher. Il faut donc

A Paris, à l'Hôpital Necker, on suit deux des 300 petites victimes de la route reçues chaque année : les lésions que subissent les enfants (non ceinturés ou renversés), le coma et l'angoisse des familles. Les infirmières ne comprennent pas le laxisme de la répression. Beaucoup d'humanité, en toute transparence dans les diagnostics fragiles, accompagne les familles.

Au Palais de Justice de Nanterre, deux audiences hebdomadaires, spécialisées dans les délits routiers démontrent la non conscience des dangers au volant.

A Montpellier, l'Association des familles de traumatisés

constater qu'une éducation à la route est possible, mais ce serait plus efficace avant les infractions et les accidents. La famille et la structure scolaire, devraient avoir cette mission vitale.

Nous regrettons que cette émission n'ait pas abordé les problèmes d'infrastructures, ni les dangers que représentent les possibilités meurtrières des voitures. Nous avons cependant félicité la production. Des Racines et des Ailes explore généralement le patrimoine. Ils ont bien compris que la vie humaine est notre premier patrimoine.

Permis de conduire : Le Grand Test (M6, 23 Février 2004)



Résumé : En direct, pendant toute une soirée, 200 personnes, réparties en 5 groupes (femmes, apprentis conducteurs, motards, ambulanciers et Parisiens) répondent dans une ambiance ludique aux 40 questions d'un permis de

conduire reconstitué, en même temps que peuvent le faire les téléspectateurs. M Rémy Heitz, délégué interministériel à la sécurité routière a contribué à la préparation de cette émission. Les reportages rapportent les infractions banales au quotidien en flagrant délit de prises de risques, les nouveautés du permis probatoire, les radars automatisés, l'alcool et les tests, la peur des enfants dans la voiture quand les adultes roulent, sans négliger les actualités médiatiques des gens célèbres sur le plateau.

Notre avis : Le concept, initié par France 2 l'année dernière, est un bon moyen pour rappeler aux téléspectateurs ce qu'implique la conduite. Il aurait toutefois été préférable de faire tout le test d'abord (questions et réponses), et de passer ensuite les reportages de sensibilisation. On aurait pu également se passer de la promotion des célébrités du moment. En effet, l'émission était trop entrecoupée par ces petits sujets, qui lui ont conféré une certaine lenteur et lassitude. Nombre de téléspectateurs ont dû zapper ou aller se coucher avant la fin. Par ailleurs le temps imparti (12 secondes) pour chaque réponse était donné par un feu tricolore. A 4 secondes, c'est-à-dire au feu orange, le candidat-conducteur devait se dépêcher pour donner la réponse. Le feu orange, dit jaune, ne doit pas correspondre à cette envie de passer en vitesse dans la circulation réelle. C'est pourquoi ce choix du feu tricolore n'était pas pertinent ici.

Consomag : les jeunes et la sécurité routière (France 2, 20 Mars 2004)

Résumé :

Les adolescents et post-adolescents prennent depuis toujours des risques. Ainsi, de 15 à 25 ans les jeunes sont deux fois plus exposés que le reste de la population aux accidents de la route. « Ils perçoivent mal le niveau des dangers auxquels ils sont exposés, il est nécessaire de transmettre des connaissances à des gens qui ne les ont pas », explique Jean-Pascal Assailly, chercheur à l'INRETS.

Dans un collège on explique « l'espèce » de permis de conduire un cyclomoteur, mis en place il y a une dizaine d'années. Il se compose de deux parties: une partie théorique de contrôle des connaissances, en 5e : c'est l'ASSR 1er niveau (Attestation Scolaire de Sécurité Routière). A partir de 14 ans, et quel que soit l'âge (depuis Janvier 2004), il est obligatoire de suivre ensuite la partie pratique : 3 heures d'apprentissage en auto-moto-école. On obtient alors le BSR (Brevet de Sécurité Routière).

Le moniteur chargé de cette formation regrette l'insuffisance de cette formation et le refus des parents concernés pour donner plus d'heures de pratique, car ce n'est pas obligatoire et cela coûte des sous.

Notre avis :

A savoir : L'ASSR 2e niveau est passée en classe de 3e. Depuis Janvier 2004 il est obligatoire pour s'inscrire à l'examen du permis de conduire.

Il est évident que 3 heures de formation pour affronter les dangers sur un cyclo, c'est insuffisant. De plus la préparation à l'ASSR devrait s'inscrire dans les programmes officiels de l'Éducation Nationale, et non pas à côté, comme actuellement.

L'éducation routière devrait être intégrée dans les programmes de chaque matière, à chaque niveau, au lycée aussi, si l'on veut espérer changer la perception qu'ont les jeunes des dangers et les aider à préserver leur vie et leur avenir, qui est aussi le nôtre.

Monique Fritz

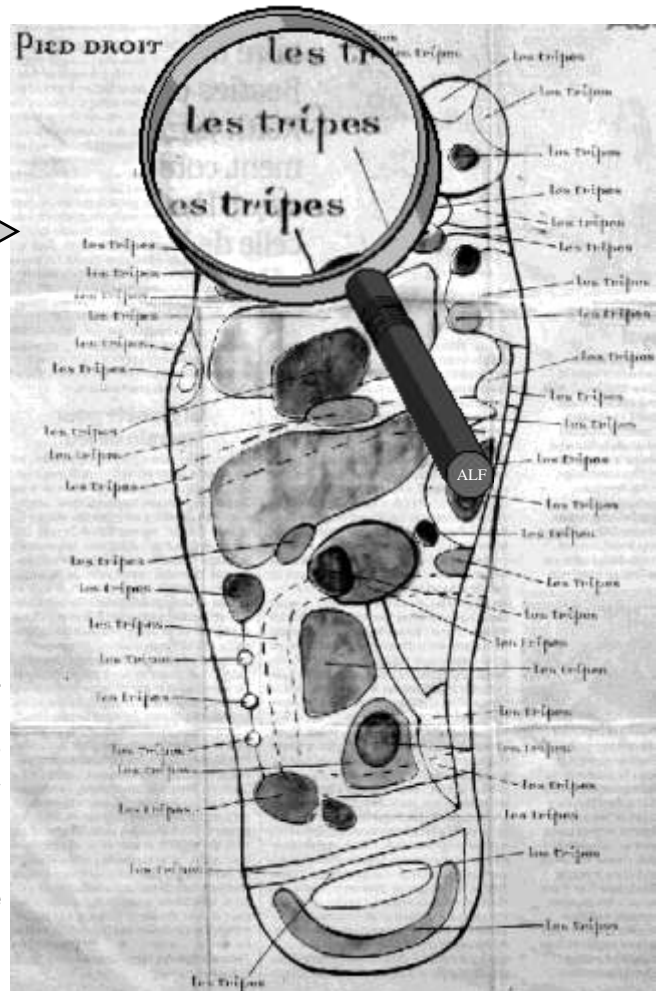
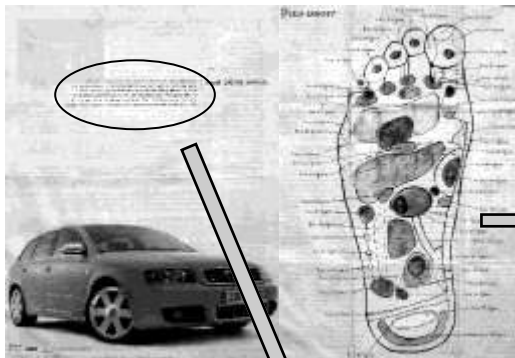
Publicité automobile : conduite et plaisir

La publicité automobile est un domaine dans lequel nous portons aussi **un autre regard**.

Nous intervenons auprès du BVP (Bureau de Vérification de la Publicité) pour leur faire savoir quand le code de déontologie n'est pas respecté, et que leur analyse est trop laxiste et permissive. Il s'agit de vendre des voitures, certes, mais certains messages sont inacceptables.

Ils communiquent indirectement sur la vitesse, la puissance pour susciter un désir automobile que contredisent les règles sécuritaires. Nos courriers ou courriels sont parfois suivis d'effet, et la pub n'est plus diffusée.

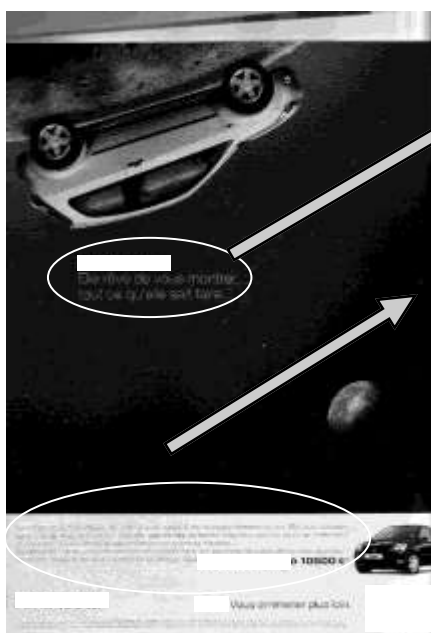
Fabian est prêt à animer un groupe de membres « Regard PUB » pour analyser ensemble et réagir de façon pertinente sur ce thème. L'ALF vous attend.



« Masser la plante du pied agit directement sur les différentes parties du corps. » C'est de ce constat que sont partis nos ingénieurs. Une carresse sagement dosée de la pédale d'accélérateur et c'est l'ensemble du corps qui vibre au rythme du moteur V8 4.2l de 344 ch. Et pour un plaisir totalement maîtrisé, il bénéficie du système quattro et de suspensions sport multibras en aluminium spécifiques "S".

« Prendre son pied... » suggère sans ambiguïté cette réclame automobile. Comment faire vibrer l'ensemble du corps? Les ingénieurs automobiles, qui du coup sont aussi ingénieurs médicaux, préconisent un massage de la voûte plantaire sur la pédale de l'accélérateur, qui agit directement sur les tripes. Le schéma de réflexologie, style acupuncture, retour à la nature, devrait interpellier le Ministère de la Santé.

Se masser la voûte plantaire avec une puissance potentielle de 344 chevaux interroge l'ALF qui en plus n'y voit, bien sûr, aucune connotation sexuelle !



Elle rêve de vous montrer tout ce qu'elle sait faire.

Surveillez votre f... Sa solidité la fait rêver à de nouveaux terrains de jeu. Elle peut s'évader sans crainte, avec son design robuste, ses barres de renfort latérales, ses mousses de protection et d'absorption des chocs et ses structures de caisse renforcées... De retour sur terre, vous pouvez bien sûr l'utiliser pour des parcours plus quotidiens, mais attention : elle rêvera toujours de vous montrer ce qu'elle sait faire.

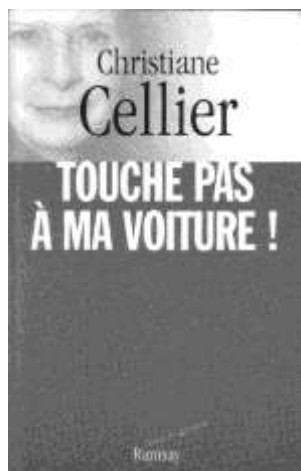
« Elle rêve de vous montrer tout ce qu'elle sait faire. »
La tête en bas, les pieds en l'air, vous arriverez au 7ème ciel.
L'ALF n'y voit évidemment aucune connotation sexuelle.

M.F.

Adresse utile :

BVP (Bureau de Vérification de la Publicité)
11 rue Saint-Florentin 75008 Paris
www.bvp.org

Lecture : « Touche pas à ma voiture », de Christiane Cellier



L'auteur de cet ouvrage rappelle dans l'avant-propos l'origine de la « Fondation Anne Cellier » et son combat contre l'insécurité routière : « Anne, mon enfant, victime absolue d'un chauffard, après un coma de plusieurs jours, était cloîtrée dans une cellule pour brûlés. Trois jours avant son envol définitif, incapable de parler, elle nous a écrit de sa main aux doigts amputés : - Battez-vous. Battez-vous pour moi ! - »

Le refus de la réalité

Nous n'acceptons pas la réalité angoissante des accidents de la route et nous voulons nous en protéger. Lorsque s'écrase un avion de plus de 100 passagers, toute la France est touchée par cette « catastrophe » durant des semaines ; mais lorsqu'on dénombre autant de morts sur les routes, lors d'un seul week-end du 15 Août, personne ne s'en émeut.

Des handicapés à vie

Dans différents établissements spécialisés, nous pouvons voir chaque jour :

- des traumatisés crâniens graves dont certains sont dans un état végétatif
- des grands brûlés qui souffrent « l'enfer sur terre », du fait des voitures carbonisées lorsqu'elles se percutent en série
- des hémi ou tétraplégiques qui ont subi un choc brutal souvent lié à une vitesse excessive.

En réalité, tout le monde est coupable « de fabriquer et de tolérer trop de morts et de handicapés sans remords et sans honte ».

Des français individualistes

D'après une étude du C.N.R.S., les Français sont les plus individualistes et les moins civiques Européens. Et qu'est l'incivilité, si ce n'est le non-respect des lois, qui entraîne tant de blessés ?

Ajoutons à cela l'arrogance des conducteurs et l'on comprendra d'autant mieux une part des problèmes spécifiques d'insécurité routière dans notre pays.

La fascination pour la voiture

C'est d'abord comme une sorte de rapport amoureux pour la beauté de la voiture et ses promesses de plaisir. Mais c'est surtout la vitesse qui va séduire encore davantage. En définitive, c'est l'impression de « devenir un autre homme », lorsqu'on monte dans sa voiture !!

La devise de la république saccagée

- **Liberté** : La voiture pour les Français est l'impression de la liberté comme l'est aux États-Unis le port d'arme ! Mais le prix à payer est, dans les deux cas, celui du sang.
- **Égalité** : Avec la voiture, on tente d'acheter un statut social. Cependant, lorsqu'il y a un accident, il n'y a pas d'égalité des chances entre une petite voiture et une grosse cylindrée.
- **Fraternité** : En voiture, l'autre disparaît pour nous, il nous gêne. Qu'il soit en auto, moto, vélo, ou à pied et nous sommes rapidement hostiles à lui.

Des hommes politiques coupables

Les droits de l'homme fondamentaux - la vie et la sûreté de sa personne - ont été lâchement bafoués durant des dizaines d'années.

La loi portant sur l'alcool au volant (1987) et le permis à points (1992) ont été des mesures insuffisantes et pas assez efficaces. Les hommes politiques ont trop longtemps esquivé les problèmes de l'insécurité routière, surtout à l'approche d'élections.

L'injustice

Les juges, obnubilés par le caractère involontaire du délit, tolèrent et excusent trop souvent la délinquance routière. De plus, la victime, généralement absente, ne fait pas le poids face au responsable de l'accident présent en chair et en os, avec son avenir.

Il faut savoir que se constituer partie civile, ce n'est pas par intérêt pour les indemnités. Mais, c'est « lutter pour la dignité de l'être cher détruit ». A leur souffrance, les proches de la victime veulent donner un sens.

L'alcool, source de danger

Nous ne nous soucions pas assez des quantités d'alcool bues ou données à boire à nos amis, avant de conduire.

On sait cependant qu'une alcoolémie supérieure à 0,5 gramme multiplie le risque d'accident mortel par 20 le jour et par 40 la nuit, encore plus dangereuse, avec de nombreuses pertes de contrôle sans véhicule adverse. De plus, quel « laisser-faire » dans notre pays devant les jeunes qui se tuent sous l'emprise de l'alcool ; au Danemark, 100 contrôles d'alcoolémie sont effectués pour 1 en France !

Choisir la vie

« Non, ces morts ne sont pas inéluctables. Il faut repousser fatalisme et immobilisme pour accueillir l'espoir. »

Une volonté politique

Maintenant, en 2003, on sent une volonté politique réelle pour combattre à tous les niveaux l'insécurité routière.

« Une véritable rupture, inscrite dans la durée, est indispensable » dit Gilles de Robien, le ministre des Transports. Et un éditorial du « Monde » précise : « La rupture : c'est de ne plus accepter la voiture comme un espace de liberté individuelle où il est moralement acceptable de ne pas respecter la loi, de ruser avec elle et de tromper ceux qui sont chargés de la faire appliquer. »

La certitude de la sanction

« La seule dissuasion, c'est la certitude de la sanction. »

Et cette dissuasion s'installe désormais aussi en France pour mieux nous protéger. De plus, le montant des contraventions et amendes est, fait nouveau, attribué au budget de la Sécurité Routière.

S'engager dans la durée

Dans le domaine politique, pour tenir tête aux multiples pressions et ne pas être coupable du délit de non-assistance à personne en danger.

Sur le plan personnel, pour mettre fin définitivement au « touche pas à ma voiture » et pour faire preuve d'une certaine sagesse.

Et enfin, un peu d'espoir pourrait voir le jour.

Résumé de Jean-Louis Hincker
Editions RAMSEY, Collection « Coup de gueule »

Le langage institutionnel

Depuis de nombreux mois, j'interpelle presque quotidiennement les décideurs, c'est-à-dire ceux qui ont le ou un pouvoir, ou plutôt que nous avons chargés par les élections démocratiques de notre pouvoir. Par courrier électronique ou par courrier postal (en lettre suivie), je leur fais part de mes réflexions.

On répond parfois à mon premier courrier, mais très rarement aux suivants. Les réponses sont foudroyantes et, je dois le dire, souvent m'amusez tant elles se ressemblent et surtout démontrent l'incapacité des institutionnels à prendre en compte les problèmes évoqués.

Extraits :

Les phrases introductives :

Monsieur...., Ministre de a bien reçu votre lettre et en a pris connaissance avec attention
Monsieur, Ministre de m'a demandé de répondre au courrier que vous venez de lui adresser
Le ministre a pris connaissance de votre courrier du ... par lequel vous lui faites part de ...
Le ministre m'a chargé de vous remercier pour vos utiles suggestions sur les programmes ...

Bien sûr chacun est :

Particulièrement attaché à la lutte contre ...
Sensible à votre démarche, ...

Puis :

Recommande un examen attentif des services concernés
Vous félicite pour l'intérêt que vous portez à la sécurité routière
Vous encourage à vous rapprocher des associations luttant contre l'insécurité routière
A été particulièrement sensible à ...
Est attentif à vos suggestions ...

Enfin :

J'ai transmis votre courrier aux services compétents
Je ne manquerai pas de vous tenir informée de la suite qui sera réservée à mon intervention
Il ressort, après examen, que la question que vous évoquez relève d'un autre Ministère, auquel votre lettre a été transmise...

Quelques uns ne se fatiguent pas. C'est le cas du Ministère de l'Équipement, qui a une lettre qui répond à tout. C'est comme l'horoscope, on y trouve toujours quelque chose. C'est la pythie de la Grande Arche !!!

Je suis quand même toujours contente de savoir que la poste fonctionne (on reçoit mon courrier), de savoir que le Ministère des Transports est sensible à la sécurité routière, par exemple, et que mon courrier est transmis au service concerné. La question reste lequel ? Y a-t-il un service concerné ? Parfois il faut croire que non, car certains courriers restent sans réponse, dans certains ministères ou comités interministériels. Dérangent-ils ? Silence radio.

Alors, mon regard humoristique a recomposé une réponse. Vous y retrouverez peut-être vos phrases préférées obtenues, vous aussi, dans des réponses institutionnelles.

Mme FRIZT
 7 rue Finckvilaire
 67000 Strassbourgheim
 « France de l'Extérieur »

Centre d'attentes décisionnelles
 « France de l'Intérieur »

Le 31 Février 2004

Mme FRIZT,

Le ministère a bien reçu votre lettre, et le ministre me charge de vous répondre pour vous remercier pour vos utiles suggestions, que nous transmettons aux services concernés, qui le transmettrons ensuite aux services concernés, dès qu'on les aura trouvés, car on ne sait pas au juste de quel ministère ils dépendent (la sécurité routière c'est un peu trop compliqué).

Mais nous en recommandons un examen attentif et nous ne manquerons pas de vous tenir informée dans l'envoi d'une autre lettre-type, dont nous avons le secret, pour démontrer que nous sommes très sensibles à votre démarche et surtout vous prouver combien nous sommes efficaces et performants pour noyer le poisson et faire attendre ceux qui voudraient qu'on s'occupe vraiment du problème, car on cherche en vain les décideurs décidés.

Au fait, Madame Frizt, pourquoi vous posez-vous autant de questions auxquelles on ne sait pas ou nous n'osons pas répondre. S'il vous plaît, arrêtez ! On va peut être se sentir obligé de réfléchir et d'agir. C'est trop !! Vous ne vous fatiguerez donc jamais ?

M.F.

LETTRE VOLANTE NON IDENTIFIEE

par Benes



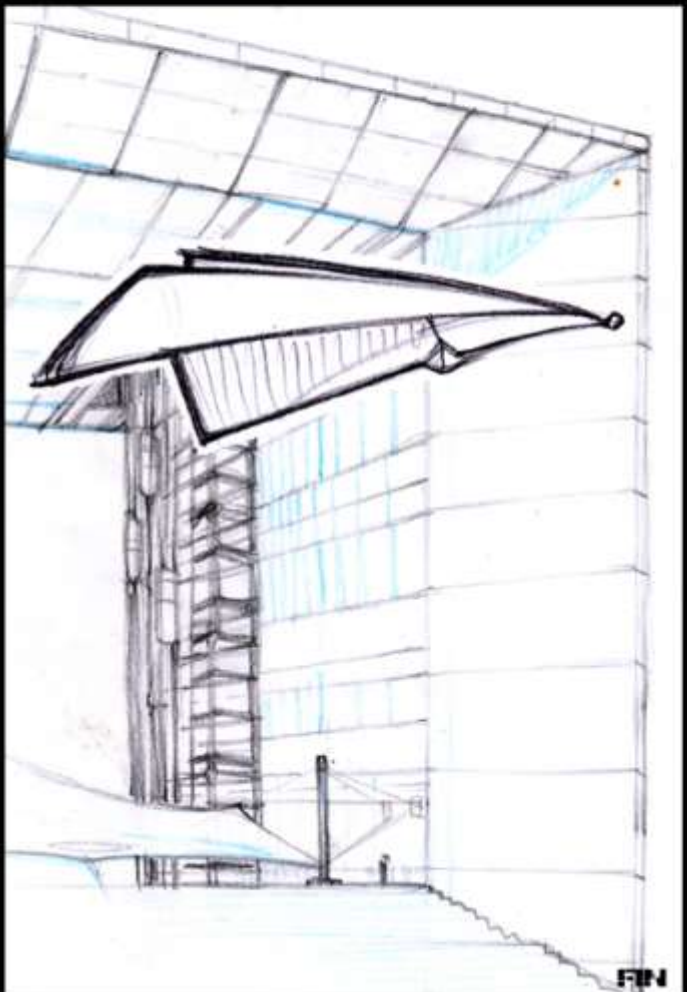
Deux jours plus tard, à Paris.



48 heures plus tard, toujours à Paris



A MOINS QUE...



FIN

Samedi 10 Novembre 2001, 7 heures du matin. Le téléphone sonne, une fois de plus. Je décroche, une fois de plus. Christine est au bout du fil et me dit : « cette nuit grand-maman nous a quittés ».

Je crains de ne pas bien avoir compris. Elle m'explique que ma belle-mère est décédée dans la nuit, d'un arrêt cardiaque, dans sa chambre d'hôtel aux Trois-Épis, dans les Vosges. Grand-maman aimait aller de temps en temps dans ce lieu de repos, à l'air pur. Revenue à Strasbourg avant la fin de son séjour pour les funérailles de sa petite-fille, quelques jours avant, elle souhaitait rester avec nous. Devant l'insistance du reste de la famille, elle s'était finalement résolue à y retourner.

Nous étions tous déjà assommés par le départ brutal et inattendu de Laurence, et voilà que grand-maman s'en va aussi. La douleur se rajoute à la douleur, la souffrance à la souffrance.

Nous étudions rapidement la situation. Nicolas part avec son frère aux Trois-Épis et à la morgue de Colmar où grand-maman a été transférée. Il faut récupérer ses affaires, et s'occuper des papiers. Un nouvel enterrement se prépare.

Pendant ce temps, je décide d'aller au marché des producteurs du samedi matin, près du Palais des Rohan. Thomas doit me rejoindre après être allé à la poste pour demander le transfert du courrier de Laurence de Nanterre à Strasbourg. Mais peu après être arrivée au marché, je sens mes jambes qui se dérobent sous moi, je me sens au plus mal, je crois que je vais tomber à même le sol. Je me dis que c'est la fatigue. J'achète une tourte aux pleurotes chez mon petit vendeur de champignons. Mais au stand du boulanger, je crains le pire, et lui demande de bien vouloir appeler un médecin. Je joins Thomas avec mon portable, il arrive peu après.

Au bout de quelques minutes, qui me paraissent longues, le SAMU arrive enfin. Je ne me souviens plus très bien ni du trajet jusqu'à l'hôpital de Hautepierre, ni de leurs soins. On m'a demandé si j'avais petit déjeuné ce à quoi j'ai répondu que je ne m'en souvenais absolument pas. Après des contrôles aux urgences, je suis ressortie vers 13 heures. Sur le compte-rendu pour mon généraliste, on peut lire : « épuisement général ». Ainsi mon corps a lui aussi des limites.

Nicolas étant toujours à Colmar, nous appelons Marcel pour qu'il nous ramène au Finkwiller. Il nous propose de venir manger chez lui. Mais je préfère rentrer à la maison, et lui suggère de nous apporter une soupe de légumes. Je n'ai guère pu faire mes courses, et m'alimenter me paraît dérisoire. Le soir, Marie-Jeanne et Marcel nous apportent de quoi nous nourrir quelques jours.

Monique FRITZ

Extrait de « L'arbre qui cache la forêt »

Interview de Franck Pélissier, auteur de « Nationale 75 »

Le Journal de Laurence : *Qu'est-ce qui vous a amené à faire un roman sur le thème de l'accident de la route ?*

Franck Pélissier : Je crois qu'il y a deux raisons principales à cela. La première, c'est que j'ai perdu mon père dans un accident de la route alors que j'étais enfant. Tout cela a sûrement dû ressortir à travers cette histoire. La seconde est sans doute liée à ma situation professionnelle : je travaille depuis plus de sept ans comme journaliste dans un service radio d'information routière et cela m'a amené à rencontrer de nombreuses victimes de la route au cours de mes reportages. Le sujet ne me laisse donc pas insensible, bien au contraire.

JDL : *Vous êtes-vous inspiré de faits réels ?*

F.P. : Pas vraiment, sauf pour le départ de l'histoire. Un jour, un appel des pompiers m'annonce que ma femme et mes enfants ont été victimes d'un accident de la route. Durant tout le long trajet séparant mon domicile de l'hôpital où les miens avaient été transportés, je ne savais pas dans quel état j'allais les retrouver. Je me suis posé mille et une questions pendant toute la durée du trajet. L'une d'elle en particulier : "Et si nos vies étaient en train de basculer ?". Fort heureusement, je les ai tous retrouvés sains et saufs, sans blessure sérieuse, juste choqués par l'accident. La situation aurait pu être toute autre. Dans "Nationale 75", on retrouve cette séquence de l'appel des pompiers et du trajet jusqu'à l'hôpital. Évidemment, la suite que j'ai donnée à mon roman est très différente de ce que j'ai moi-même vécu...

JDL : *Comment êtes-vous parvenu à exprimer la souffrance, la révolte des victimes ?*

F.P. : Tout simplement en me projetant dans cette histoire. J'ai imaginé que j'étais le personnage principal du roman et je me suis dit "comment réagirais-tu dans une pareille situation ?". Ainsi, en écrivant certaines scènes, j'ai véritablement souffert. L'une d'elle se passe à la morgue et j'étais tellement impliqué dans le récit que je l'ai écrite en pleurant.

JDL : *Le passe droit politique dont il est question vous semble-t-il être une réalité ?*

F.P. : Oui, même si, en écrivant "Nationale 75", j'avais l'impression d'imaginer une histoire un peu tirée par les cheveux. Puis je me suis renseigné auprès d'avocats ou d'associations telles que la Ligue Contre la Violence Routière, et j'ai découvert tout un chapelet d'histoires finalement pas si éloignées de celle de mon roman où des personnages influents avaient usé de leur pouvoir pour dissimuler des preuves ou faire pression sur la justice ou la police. Il n'est pas rare que la réalité dépasse la fiction !

JDL : *Comment votre livre a-t-il été accueilli ?*

F.P. : Plutôt bien si j'en juge par les retours que j'ai pu en avoir grâce aux témoignages ou aux quelques courriers reçus. Souvent, les gens me disent qu'ils l'ont lu d'une seule traite et ont été émus par cette histoire. C'est peut-être parce que le sujet nous concerne tous. Chacun d'entre nous peut un jour être confronté à un drame de la route, soit en tant qu'auteur, soit en tant que victime. Pour ce qui concerne l'accueil des médias, je n'ai hélas pas eu

beaucoup de retombées. Je n'ai, par exemple, pas réussi à attirer l'attention d'un seul média de portée nationale. Je le regrette, d'autant que le thème du livre était vraiment d'actualité. Nationale 75 est sorti juste au moment où le gouvernement a mis en place tout une batterie de mesures pour lutter contre l'insécurité routière.



Photo d'Hugo Miserey © 2003

JDL : *Avez-vous d'autres projets de livres ?*

F.P. : Mon second roman est presque prêt.. Il s'agit de l'histoire d'un saxophoniste de jazz qui tombe fou amoureux de sa meilleure amie... On est donc très loin de Nationale 75, tant sur le plan du fond que de la forme ! Il ne me reste donc plus qu'à trouver un éditeur.

JDL : *En quoi consiste votre activité à la radio ?*

F.P. : Je fais partie de Rhônealp'1, une nouvelle radio d'information autoroutière qui a été créée récemment. Nous émettons sur la fréquence 107.7 sur le réseau des autoroutes alpines. Rhônealp'1 compte une dizaine de journalistes dans son équipe et je suis chargé de la gestion de tous les reportages produits par cette équipe. A ce titre, je réalise moi-même de nombreux reportages sur tout ce qui touche de près ou de loin le monde de la route et des transports. J'ai d'ailleurs bien l'intention de réaliser prochainement un reportage sur votre association !

JDL : *Avez-vous constaté des améliorations depuis la sortie de votre livre ?*

F.P. : On ne peut pas nier que la situation se soit arrangée depuis un an sur les routes de notre pays, même si l'on ne peut évidemment pas se satisfaire de près de 6000 morts. C'est déjà un premier pas encourageant. Pour autant, je ne suis pas partisan du "tout répressif". Je crains un peu le retour de bâton que toutes ces nouvelles mesures pourraient engendrer. Je ne serais par exemple pas étonné de voir de plus en plus d'automobilistes pratiquer le délit de fuite, par peur de la prison ou de sanctions démesurées à leurs yeux. Pour ce qui est du passe droit, on peut effectivement avoir l'impression que la répression s'est durcie. On a tous entendu parler des fameuses notes du ministère de l'intérieur pour que les forces de l'ordre mettent fin à cette tradition. Je crains qu'il ne s'agisse que de mesures d'apparat et que, dans les faits, les passe-droits restent une pratique encore trop répandue. J'espère me tromper.

JDL : *Quelles sont d'après vous les actions à mener en priorité pour diminuer les accidents de la route ?*

F.P. : Toujours continuer à sensibiliser les gens sur le fait que la voiture n'est pas un jouet et que, sur la route, on risque bien plus qu'une simple amende pour excès de vitesse. Si, pour cela, il faut passer par de nouvelles mesures de répression, je trouve ça déplorable, mais tant pis. Je commence à sérieusement me demander si, finalement, il y a une autre solution que la "peur du gendarme". Peut-être que, à force, nous deviendrons tous un peu plus responsables au volant, on peut toujours rêver...

Thomas FRITZ.

Retrouvez Franck Pélissier sur son site internet :
www.franck.pelissier.free.fr

Le Coin Gourmand : « Le Baeckeoffe de poissons »

Préparation : 30 min
Cuisson : 2h45

Historique

Th	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
°C	65	90	115	140	165	190	215	240	265	290

Le Baeckeoffe est une poterie vernissée de Soufflenheim, de forme ovale, avec un couvercle. Il permet la cuisson au four. Traditionnellement on l'utilise pour la cuisson de la choucroute ou du Baeckeoffe (3 viandes différentes marinées dans du vin blanc, accompagnées de pommes de terre).

Autrefois, avant d'aller laver le linge à la rivière, les Alsaciennes déposaient le Baeckeoffe chez le boulanger (Bäcker) qui mettait dans son four (Offe) la poterie remplie. Le boulanger faisait ainsi cuire ce plat dans son four très chaud, pendant deux à trois heures. Au retour, elles pouvaient ainsi rapporter un plat chaud, tout prêt, pour le repas familial.

Nous vous proposons ici une variante originale, légère et délicieuse : le Baeckeoffe de poissons.

Ingrédients (pour 4 personnes) :

1 kg de pommes de terre (charlottes)
4 poireaux et 2 carottes
2 gousses d'ail
2 feuilles de laurier, 3 pincées de thym,
Une bouteille de vin blanc d'Alsace (Riesling)
un demi-litre de crème fraîche liquide,
sel, poivre
800 g de filets de poisson (2 ou 3 sortes différentes)

Pour que cela soit bon,
Choisissez bien vos poissons !
Ma préférence va au saumon,
Lotte, loup, dorade rose vous régaleront,
Sandre, lieu jaune, rascasse, conviendront,
Tant qu'ils ne se délitent pas lors de la cuisson.

Préparation

1 - Préparation des légumes :

- ♥ Eplucher et couper les pommes de terre en lamelles.
- ♥ Couper les carottes et les poireaux en rondelles, en conservant de préférence le blanc et le vert clair (c'est le meilleur). Les rincer plusieurs fois pour éliminer la terre entre les feuilles.
- ♥ Eplucher l'ail. Nous vous conseillons de laisser les gousses entières.
- ♥ Allumer le four (230°C).

2 - Précuisson des légumes :

- ♥ Dans la poterie ovale, mettre les pommes de terre, les poireaux, l'ail, le laurier et le thym.
- ♥ Arroser le tout de 50 cl de vin blanc, ainsi que de la moitié de la crème fraîche. Saler et poivrer.
- ♥ Mettre au four très chaud pendant 1h 45 à 2 heures.
On peut baisser le four au bout d'une demi-heure, pour mettre sur 200°C.
Il faut simplement que ça cuise tranquillement.

3 - Quelques temps avant la fin de la cuisson des légumes, s'occuper du poisson :

- ♥ Prendre les filets et vérifier s'il n'y a pas d'arêtes (les enlever avec une pince à épiler, ça marche très bien).
- ♥ S'il y a une peau, l'enlever doucement avec un couteau bien tranchant (sans se couper).
- ♥ Couper les filets de façon à ce que chacun puisse avoir un morceau de chaque sorte (ni trop grand, ni trop petit).
Pour la sole, vous pouvez la rouler sur elle-même.

4 - Cuisson finale :

- ♥ Une fois les légumes cuits, sortir le plat du four sans se brûler (utiliser des bischele).
- ♥ Retirer quelques légumes de façon à avoir la place nécessaire pour le poisson.
- ♥ Disposer les morceaux de poisson.
- ♥ Remettre une couche de légumes par-dessus.
- ♥ Rajouter le reste de crème fraîche, et si nécessaire du vin blanc.
- ♥ Selon le cas rajouter du vin blanc pour que le plat ne soit pas trop sec.
- ♥ Refermer le plat et le remettre au four ¼ d'heure.
- ♥ Une fois ce temps passé, réduire la température à 180°C en attendant le moment de servir.

5 - Service :

- ♥ Il est important de montrer à vos invités votre Baeckeoffe en plaçant le plat au centre de la table.
- ♥ Disposer dans chaque assiette chaque sorte de poisson et les légumes. Ne surtout pas oublier de proposer de la sauce.
- ♥ Ce plat peut s'accompagner d'un vin blanc fruité ou vin blanc d'Alsace (Tokay Pinot Gris).
- ♥ Pour les conducteurs une eau légèrement pétillante révélera tout l'arôme de ce festin.



Bon Appetit

Les principales contraventions routières et leurs sanctions en France (source Sécurité Routière, Juillet 2003)

Classe	Libellé de l'infraction	Amende (1)	Points retirés	Suspension du permis (1)
5	Blessures involontaires avec interruption temporaire de travail par manquement délibéré à une obligation de sécurité	1 500 € (2)	aucun	3 ans
	Conduite sans permis	1 500 €	-	-
	Circulation sans assurance	1 500 € (2)	aucun	3 ans
	Transport, détention, usage d'appareil destiné à déceler ou perturber les contrôles	1 500 €	2	3 ans
	Excès de vitesse >50km/h (3)	1 500 €	4	3 ans
	Circulation de véhicule sur une barrière de dégel	1 500 € (2)	aucun	3 ans
4	Conduite en état alcoolique (>0,25mg/l et <0,4mg/l dans l'air expiré ou >0,5g/l et <0,8g/l dans le sang)	Amende Forfaitaire AF (4) : 135 € (minorée 90 €, majorée 375 €)	6	3 ans
	Refus de priorité		4	3 ans
	Non-respect de l'arrêt au feu rouge ou au stop (3)		4	3 ans
	Circulation en sens interdit		4	3 ans
	Exécution d'une marche arrière ou d'un demi-tour sur autoroute		4	3 ans
	Circulation de nuit ou par visibilité insuffisante sans éclairage		4	3 ans
	Non suivi de formation par conducteur novice auteur d'une infraction		aucun	3 ans
	Non-respect de la distance de sécurité entre deux véhicules (3)		3	3 ans
	Excès de vitesse >40 et <50 (3)		4	3 ans
	Excès de vitesse >30 et <40 (3)		3	3 ans
	Excès de vitesse >20 et <30 (3)		2	aucune
	Excès de vitesse <20 (3)		1	aucune
	Défaut de maîtrise de la vitesse		aucun	aucune
	Circulation à gauche sur chaussée à double sens		3	3 ans
	Dépassements dangereux		3	3 ans
	Franchissement de ligne continue		3	3 ans
	Chevauchement de ligne continue		1	3 ans
	Accélération par conducteur sur le point d'être dépassé		2	3 ans
	Refus de serrer à droite par conducteur sur le point d'être dépassé		aucun	aucune
	Circulation sur bande centrale séparative d'autoroute		2	3 ans
	Circulation en dehors de la chaussée ou sur voie réservée à d'autres catégories de véhicules (3)		aucun	aucune
	Défaut de port du casque (sauf si véhicule réceptionné avec une ceinture de sécurité)		3	aucune
	Défaut de port de ceinture de sécurité		3	aucune
	Circulation avec un pneumatique détérioré		aucun	aucune
	Circulation d'un véhicule sans plaques d'immatriculation (ou plaques illisibles)		aucun	aucune
	Mise en circulation d'un véhicule sans carte grise		aucun	aucune
	Distribution d'imprimé ou d'objet au conducteur ou à l'occupant d'un véhicule circulant sur une voie publique		aucun	aucune
	Maintien en circulation d'un véhicule sans visite technique périodique		aucun	aucune
	Mise en circulation d'un véhicule malgré immobilisation		aucun	aucune
3	Arrêt ou stationnement dangereux	AF : 135 € (pas de minoration, majorée 375 €)	3	3 ans
	Arrêt ou stationnement de nuit ou par visibilité insuffisante sans éclairage		3	3 ans
	Arrêt ou stationnement sur bande centrale séparative d'autoroute		2	3 ans
	Arrêt ou stationnement gênant ou abusif		aucun	aucune
	Circulation d'un véhicule non équipé de dispositifs de freinage conformes	AF : 68 €	aucun	aucune
2	Changement important de direction sans avertissement préalable	AF : 35 € (minorée 22 €, majorée 75 €)	3	3 ans
	Circulation sur bande d'arrêt d'urgence		3	3 ans
	Usage d'un téléphone tenu en main par conducteur d'un véhicule en circulation		2	aucune
	Non acquittement du péage d'un ouvrage routier		aucun	aucune
	Arrêt ou stationnement gênant ou abusif	AF : 35 € (pas de minoration, majorée 75 €)	aucun	aucune
1	Stationnement interdit	AF : 11 € (pas de minoration, majorée 33 €)	aucun	aucune
piéton	Contraventions commises par les piétons (5)	AF : 4 € (pas de minoration, majorée 7 €)	aucun	aucune

- (1) Il s'agit du maximum encouru en deçà duquel le juge reste libre de prononcer la sanction qui lui paraît la plus appropriée
(2) Doublée en cas de récidive
(3) Le titulaire de la carte grise du véhicule peut être déclaré pécuniairement redevable du montant de l'amende si le conducteur n'est pas identifié
(4) AF = amende forfaitaire (peuvent être minorées en cas de paiement dans les 3 jours et sont majorées si le paiement intervient après 30 jours)
(5) Contraventions de 1ère classe soumises à un taux particulier d'amende forfaitaire (articles R.49 et R.49-7 du code de procédure pénale)

Bébé à bord

Les accidents de la route sont la principale cause de décès ou de blessure chez les enfants de moins de 5 ans.

En moyenne mille enfants de 0 à 14 ans par an sont tués, la non utilisation ou la mauvaise adaptation à la taille de l'enfant du système de retenue, ceinture ou siège auto est une des causes principale de ce bilan.

Attacher un enfant est obligatoire, art R53-1 du code de la route « ...pour les enfants de moins de 10 ans l'utilisation d'un système de retenue pour enfants adapté à leur taille (...) est obligatoire. »

Sur les grands trajets, (départ en vacances), cela semble systématique, mais 30% des accidents ont lieu lors de petits déplacements et 40% des accidents mortels d'enfants ont lieu lors d'un trajet de moins de 5 km.

Pourquoi attacher un enfant en voiture ?

Les voitures ne sont pas construites pour protéger les enfants. En raison de leur petite taille, les enfants ne bénéficient pas nécessairement des dispositifs de sécurité intégrés au véhicule.

En cas d'impact, les enfants sont plus susceptibles que les adultes de se frapper le visage ou la tête contre l'intérieur du véhicule et donc de subir des blessures graves. Lorsque la tête heurte quelque chose, le cerveau flotte et « rebondit » dans le crâne qui le fait enfler et exerce une pression sur lui. Des traumatismes crâniens graves peuvent entraîner la mort ou encore causer des lésions cérébrales qui engendrent des déficiences physiques ou mentales.

Lorsqu'un véhicule s'arrête brusquement, les passagers se déplacent avec vitesse et force vers le point d'impact. Un enfant qui n'est pas retenu pourrait être projeté la tête la première dans le tableau de bord, le pare-brise, l'arrière du siège avant ou même à l'extérieur du véhicule par une porte ou une fenêtre.

Les bras d'un adulte ne sont pas assez forts pour retenir un enfant lors d'un accident. **Lors d'un choc à 50 km/h un enfant de 25 kg se transforme en un projectile de près d'une tonne.**

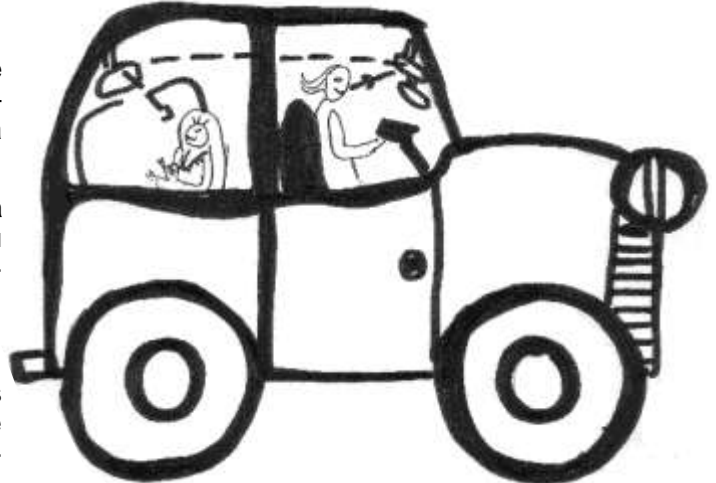
Comment voyager avec ses enfants en voiture ?

Il n'existe qu'une seule solution : attacher ses enfants à l'arrière. L'utilisation d'un siège-auto est obligatoire pour les enfants de moins de 10 ans. Les sièges sont étudiés pour éviter les blessures et tiennent compte de la morphologie des enfants.

En France il existe des catégories en fonction de l'âge des enfants :

- 0 : de la naissance à 10 kg
- 0+ : de la naissance à 13 kg
- 1 : enfants de 9 à 18 kg (9 mois à 4 ans)
- 2 : enfants de 15 à 25 kg (4 ans à 7 ans)
- 3 : enfants de 22 à 36 kg (4 à 10 ans)

De la naissance jusqu'à ce qu'il pèse environ 10 kg, un bébé doit obligatoirement voyager dans un siège orienté vers l'arrière du véhicule, parce que les muscles du dos et du cou de votre bébé ne sont pas assez forts pour voyager en sécurité dans un siège orienté vers l'avant . **Le bébé voyage donc dos à la route.**

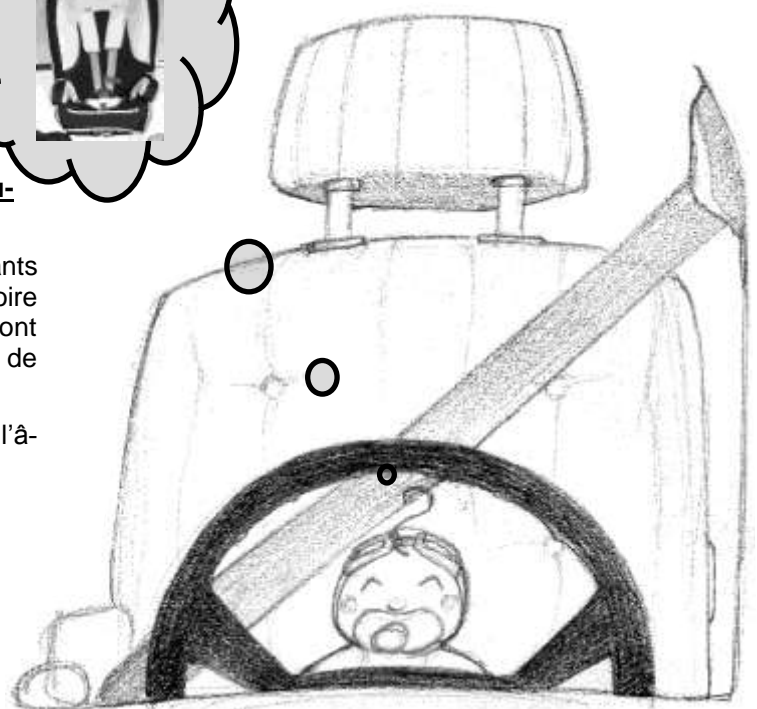
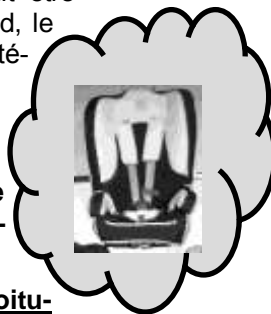


Si le conducteur s'inquiète de la santé du bébé, qui bouge, parle et remue, **il peut équiper son pare-brise avant et arrière de rétroviseurs qui lui permettent de surveiller son bébé.**

Il ne faut jamais placer un siège auto orienté vers l'arrière dans un endroit où il y a un sac gonflable activé.

De toutes façons, tous les enfants doivent voyager correctement attachés. Lorsqu'un enfant atteint la limite de poids et/ou de taille spécifiée par le fabricant, il est temps de passer à la catégorie suivante.

Cécile CORALLINI



Animaux à bord

Afin de rouler l'esprit tranquille avec votre compagnon à 4 pat-
tes, il est utile de rappeler quelques précautions d'usage.

Dans la majorité des cas, les chiens et chats aiment monter en
voiture, faire de la route, notamment si on leur a donné cette habi-
tude, dès le plus jeune âge. Cependant aucun faux pas n'est au-
torisé. Passager à part entière, votre animal ne doit ni vous gêner,
ni vous faire prendre des risques dans la conduite. Oubliez les
parcours avec votre compagnon sur les genoux (même s'il s'agit
d'un adorable petit chiot ou minou), ses allées et venues sur les
banquettes avant et arrière, ses sauts impromptus sur le tableau
de bord ! De plus, il pourrait se blesser et/ou blesser violemment
le(s) passager(s) avant en étant projeté.

Nous vous conseillons vivement de placer votre chien par terre
dans le véhicule soit à l'avant soit à l'arrière.

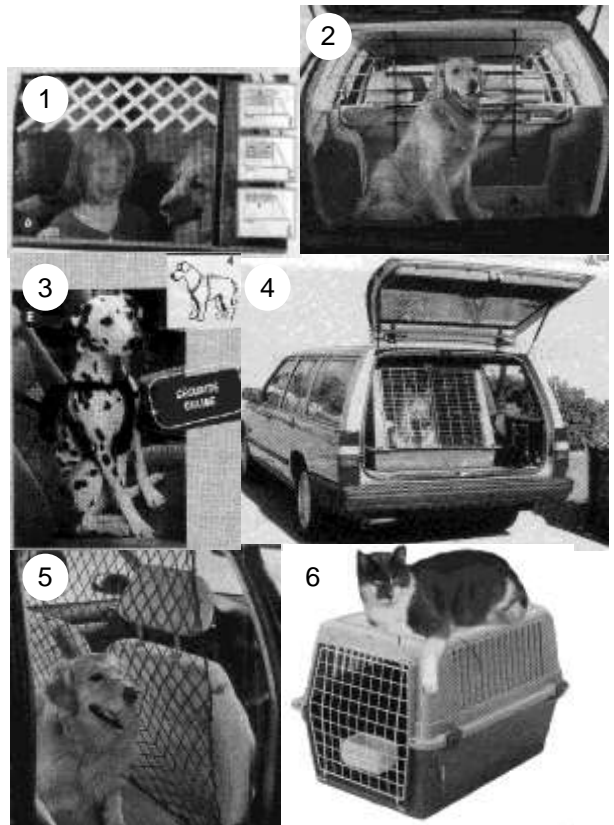
S'il ne tient pas en place, il est indispensable de l'attacher. Au-
jourd'hui les fabricants rivalisent d'originalité. Pour augmenter le
confort et la sécurité de nos amis à 4 pattes et de la notre, les
accessoires existants sont :

- Grille pour fenêtres (1)
- Harnais de sécurité (3)
- Filet pare-chien (5)
- Grille de séparation (2)
- Caisse pour chien (4)
- Caisse pour chat (6)

Le choix est vaste ! Généralement peu onéreux ces accessoires
vous permettent de voyager en toute sérénité.

**Attention : la loi interdit de laisser un chien dans un coffre
sans ôter la plaque arrière.**

Pour les chats, placez les toujours dans une cage ou un panier
de transport que vous pouvez également attacher à l'arrière à
l'aide de la ceinture de sécurité.



Valérie Wendling
(avec les conseils avisés d'Arnaud, le
vétérinaire de notre mascotte, Arthur)

La zone piétonne de Strasbourg

Vivre au centre ville de Strasbourg, en secteur histori-
que et piétonnier est une chance et un plaisir....sauf par-
fois !

7h30 un matin Grand'Rue : je pars chercher du pain
frais pour le petit déjeuner. Comme les camions de livrai-
sons circulent à cette heure là, je marche sagement sur
le trottoir. A ma droite, le flot des véhicules, et à quel-
ques mètres devant moi une déjection laissée probable-
ment par un chien de la taille d'un bébé mammoth.
J'opte donc pour un petit pas sur ma
gauche le long des murs afin d'é-
viter le....la... bref ! vous
avez compris ! C'est alors

que je perçois dans mon
dos un violent coup de
sonnette. Pas le temps de
me retourner que déjà je
me sens heurtée sur ma
gauche par le cycliste.
J'esquive le choc, évite la
masse brune laissée par
le toutou, frôle un camion
qui circulait légalement
là.....et fais un rétablis-
sement dont Nelson Mont-
fort n'aurait pu que com-
menter la grâce et la sou-
plesse !!!



Et là.....comble des combles, le monsieur (une petite
quarantaine, bien mis de sa personne) commence à
m'insulter : évidemment il a râpé la manche de son im-
per contre le mur. « Pauvre c ... ! Tu pouvais pas faire
attention ! » Je réplique que 1 : je ne l'autorise pas à me
tutoyer, que 2 : le trottoir est pour les piétons, que 3 : à
cette heure les véhicules peuvent emprunter la Grand-
'Rue et que donc déjà il est en sens interdit. Furieux il
pose son vélo contre le mur et vient vers moi prêt à je ne
sais quoi. Pfff ! Même pas peur ! Et là....là... je sais qu'il
y a une justice immanente ! Aveuglé par sa fureur il ne
voit pas le super étron, met le pied dedans et glisse....

Voilà....L'incident est drôle certes, mais j'imagine une
personne moins valide ou agile que moi, qui aurait pu
tout aussi bien se retrouver projetée sous les roues d'un
camion de livraison, ou se fracturer un membre en tom-
bant.

Alors je pense qu'il devient plus que nécessaire que
dans une ville qui tend à développer les déplacements à
vélo (ce que j'approuve totalement !) une réglementation
claire et précise soit mise en place. Avec les sanctions
nécessaires au respect de ladite réglementation.

P.s : j'avoue que j'ai quand même bien rigolé.....



Christiane Guilloux

« I went to a party »



*I went to a party,
And remembered what you said.
You told me not to drink, Mom
So I had a sprite instead.*

*I felt proud of myself,
The way you said I would,
That I didn't drink and drive,
Though some friends said I should.*

*I made a healthy choice,
And your advice to me was right,
The party finally ended,
And the kids drove out of sight.*

*I got into my car,
Sure to get home in one piece,
I never knew what was coming, Mom
Something I expected least.*

*Now I'm lying on the pavement,
And I hear the policeman say,
The kid that caused this wreck was drunk,
Mom, his voice seems far away.*

*My own blood's all around me,
As I try hard not to cry.
I can hear the paramedic say,
This girl is going to die.*

*I'm sure the guy had no idea,
While he was flying high,
Because he chose to drink and drive,
Now I would have to die.*

*So why do people do it,
Mom Knowing that it ruins lives?
And now the pain is cutting me,
Like a hundred stabbing knives.*

*Tell sister not to be afraid, Mom
Tell daddy to be brave,
And when I go to heaven,
Put Daddy's Girl on my grave.*

*Someone should have taught him,
That it's wrong to drink and drive.
Maybe if his parents had,
I'd still be alive.*

*My breath is getting shorter, Mom
I'm getting really scared.
These are my final moments,
And I'm so unprepared.*

*I wish that you could hold me Mom,
As I lie here and die.
I wish that I could say, « I love you, Mom ! »
So I love you and good-bye.*

*Je suis allée à une soirée
Et me suis rappelé ce que tu disais.
Tu m'as dit de ne pas boire, Maman
Donc j'ai pris une boisson gazeuse à la place.*

*Je me sentais fière de moi,
Comme tu m'as dit que je le serais,
De ne pas boire et de conduire,
Même si certains amis disaient que je devrais.*

*J'ai fait un choix sain,
Et ton conseil pour moi était le bon,
La soirée s'est finalement terminée,
Et les jeunes sont partis en conduisant.*

*Je suis rentrée dans ma voiture,
Certaine de revenir entière à la maison,
Sans savoir du tout ce qui allait arriver, Maman
La chose que j'attendais le moins.*

*Maintenant je suis étendue sur la chaussée,
Et j'entends le policier dire,
Que le jeune qui a causé ce désastre était ivre,
Maman, cette voix me semble lointaine.*

*Mon propre sang est tout autour de moi,
Alors que je fais tous mes efforts pour ne pas crier.
J'entends l'auxiliaire médical dire,
Cette fille va mourir.*

*Je suis certaine que le type n'avait aucune idée,
Pendant qu'il se grisait,
Parce qu'il avait choisi de boire et de conduire,
Moi je vais devoir mourir.*

*Pourquoi les gens font-ils ça, Maman
Sachant qu'ils détruisent des vies ?
La douleur me transperce maintenant,
Comme cent coups de poignard.*

*Dis à ma sœur de ne pas avoir peur, Maman
Dis à Papa d'être courageux,
Et quand j'irai au ciel,
Mettez « La Chérie de son Papa » sur ma tombe.*

*Quelqu'un aurait dû lui apprendre,
Que c'est mal de boire et de conduire,
Peut être si ses parents l'avaient fait,
Je serais encore en vie.*

*Ma respiration est de plus en plus faible, Maman
J'ai vraiment très peur.
Voilà mes derniers instants,
Et je suis si peu préparée.*

*Je voudrais que tu puisses me tenir, Maman
Alors que je suis couchée ici mourante.
Je voudrais pouvoir te dire « Je t'aime, Maman ! »
Oui, je t'aime et adieu.*