

ASSOCIATION  
LAURENCE FRITZ  
7 quai Finkwiller  
67000 Strasbourg  
Tel : 03 88 36 41 66  
Fax : 03 88 36 28 94  
Mail : assocalf@yahoo.fr  
www.assocalf.fr.st

# Le Journal de Laurence



Laurence  
8/6/1976 – 4/11/2001

Inscrite au registre des associations :  
Volume 80 folio 194 le 14 Août 2002

## SOMMAIRE

Page 1 :

- Le Mot du Président
- Le Coin Gourmand

Page2 : La vie de l'association

- Mettre une bougie ?
- Le Mot du Trésorier
- Le Mot du Secrétaire
- La Permanence
- ALF sur le web

Page 3 : Expression Libre

- Le Journal de Momo
- Le coup de Gueule de Toto

Pages 4-5 : Dossier Crash-Tests

Pages 6-7 : Nous avons relevé

- Des jeunes agissent
- Quelques Chiffres
- Vitesse et vie brisée

Page 8 : Le saviez-vous ?

- Le Grand Chemin Royal
- Questions-réponses
- A l'étranger

## Le Mot du Président

Je tiens tout d'abord à remercier chaleureusement les 162 personnes qui ont adhéré à notre association; cette marque de confiance nous honore et nous encourage.

Mais le plus dur reste à faire. En effet nous nous sommes regroupés en mémoire de Laurence et pour tenter de faire en sorte que ce type de drame ne se reproduise plus. Mais concrètement que faire ?

Nous avons organisé une réunion le 6 Septembre à laquelle certains d'entre vous ont pris part.

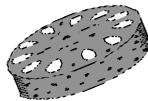
### Trois axes généraux se sont dégagés :

- ◆ Le problème de l'éducation à la sécurité routière.
- ◆ La notion de responsabilité du conducteur.
- ◆ Les défauts de l'infrastructure routière (au sens large du terme).

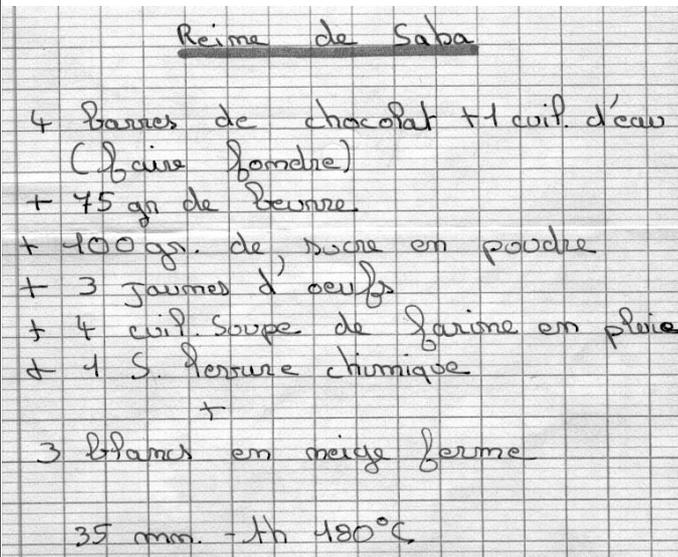
Pour travailler ces sujets nous proposons trois modes d'actions :

- **Informé et nous informer.** En effet, trop de décisions semblent prises sans avoir réuni toutes les informations adéquates. Constituer des dossiers d'information et les transmettre à qui de droit apparaît nécessaire.
- **Faire pression** par courrier lorsque des situations anormales se font jour. Si plusieurs centaines de personnes écrivent un courrier identique à une personne ou une institution, elle sera amenée à se poser des questions sur son action ou sa décision. Nous envisageons ainsi de mettre, à terme, dans chaque exemplaire du journal un courrier que tout le monde n'aura plus qu'à signer et à envoyer. D'autres courriers seront disponibles sur le site internet où il n'aura plus qu'à l'imprimer.
- Organiser des **manifestations d'information** avec des personnalités reconnues.

## Le Coin Gourmand



Ces pistes d'action sont susceptibles d'évoluer, **nous attendons vos réactions.....**



L'assemblée générale prévue le 19 octobre est repoussée afin de nous laisser le temps d'élaborer le règlement intérieur qui précisera notamment les modalités de délégation. Ainsi chacun de vous et particulièrement ceux qui ne sont pas en Alsace pourront prendre part à cette assemblée par le biais de procurations.

Enfin je vous annonce que **le 3 novembre aura lieu à Bourghem une réunion du souvenir** (voir programme « Mettre une bougie » page suivante).

En vous remerciant encore.....

Alexandre FRITZ  
Président.

## → La vie de l'association ←

### Le mot du trésorier

Vous avez été nombreux à adresser votre cotisation à l'Association.

Un grand **MERCI** aux 162 membres inscrits à ce jour, dont les membres fondateurs de l'Association :  
Monsieur et Madame François FRITZ  
Monsieur et Madame Martine MAGER  
Monsieur Renaud FRITZ  
Monsieur et Madame Nicolas FRITZ  
Merci aussi à Thomas, frère de Laurence, pour la mise en page du Journal de Laurence.

Je tenais à vous rappeler simplement que vous pouvez verser à l'Association Laurence FRITZ le montant que vous souhaitez. Les cotisations et dons que vous faites ouvrent droit à réduction d'impôts selon les règles fiscales en vigueur. Un reçu que nous vous ferons parvenir vous permettra de bénéficier de ces dispositions fiscales. Vous serez destinataire de ce reçu fiscal début 2003. L'Association Laurence FRITZ vous remercie pour le soutien financier et moral que vous lui apportez.

Nicolas FRITZ, Trésorier

### Mise en place d'une permanence

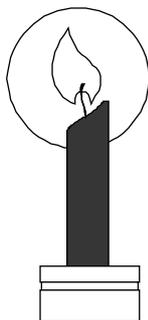
L'association se structure peu à peu.

Monique et Nicolas FRITZ attendent votre coup de fil ou votre passage, votre aide et votre soutien chaque **mercredi de 17 à 19 heures** pour travailler sur les dossiers en cours, classer les articles, rédiger des articles pour le journal...  
( Pendant les congés scolaires, téléphoner pour avoir confirmation de la permanence )



Rendez-vous au local de l'association:  
« La Remise »  
7 quai Finkwiller  
67000 Strasbourg  
téléphone: 03-88-36-41-66

### Mettre une bougie ?



Le **dimanche 3 Novembre 2002**, nous nous réunirons en l'église paroissiale de **BOURGHEIM**, à **15 heures**.

Puis, chacun pourra déposer une bougie sur la tombe de Laurence. Dans la salle Charles Heywang nous nous retrouverons pour goûter et partager les gâteaux avec un café ou du thé que les uns et les autres auront bien voulu apporter.

Le théâtre des CHAISES nous offre une représentation d'ombres colorées, inspirées des lanternes magiques, d'autrefois. A bientôt.



### Le mot du secrétaire

Merci pour l'accueil que vous avez réservé à notre première édition du journal.

Une petite précision sur le questionnaire envoyé avec le 1er journal, et que vous avez été nombreux à renvoyer avec votre adhésion. Ces questions n'ont pour but que de savoir quelles sont les forces présentes à l'association, qu'elles soient sous la forme de ressources humaines ou matérielles. Nous respectons bien sur la loi informatique et libertés, et vous avez donc un droit de rectification sur les informations que vous nous avez fournies.  
Merci encore.

Thomas FRITZ, Secrétaire

### ALF sur le web

Et oui, comme nous vous l'avions annoncé dans le premier numéro du journal, l'association a un site : [www.assocalf.fr.st](http://www.assocalf.fr.st)

Vous y trouverez le journal (à visionner ou télécharger), des liens utiles, les dernières infos de l'association, ainsi qu'une rubrique sur Laurence.

Toutes idées de pages ou aides à la réalisation de celles-ci sont les bienvenues.

TF

## → Expression Libre ←

### Le Journal de Momo (Extrait N°2)

Nicolas et moi nous rendons à la gendarmerie d'Erstein pour 9 heures, comme on nous l'a demandé au téléphone ce matin vers 7h 20. Un bloc monolithique de béton rectangulaire, surmonté d'un grand mât de télécommunications se trouve à l'entrée d'Erstein. Le tout se détache dans le ciel bleu. Les grilles d'entrée sont encore fermées. Il est sans doute trop tôt, ce dimanche matin, 4 novembre. Tout dort encore. Il fait beau, le ciel est bleu. L'odeur de la campagne, de la terre d'Alsace, de la nature automnale presque en sommeil pour l'hiver, nous accueille. Mais la réalité nous rattrape. Nicolas et moi n'échangeons que quelques brèves paroles. Deux gendarmes arrivent enfin. Ils viennent de quitter leur logis, tout juste à côté. Enfin, la grille est ouverte. On nous fait attendre derrière le comptoir du hall. Le tout est assez récent. On explique qu'on vient pour avoir des renseignements à propos de l'accident de cette nuit sur la route départementale de Matzenheim. Le jeune gendarme, chargé de l'accueil interpelle son collègue. Ils se demandent tous les deux pourquoi on est venu. Ils n'étaient pas d'astreinte cette nuit. Ils ne savent rien. Le plus âgé des deux consulte l'ordinateur et y lit un bref compte-rendu qui nous apprend que l'accident se situe sur la RN 83. Nous demandons des nouvelles de Manu. Ils ne savent pas. Je demande au plus jeune gendarme si je peux avoir le numéro de l'Hôpital de Sélestat pour téléphoner. Il hésite et refuse. J'insiste, je pense qu'il n'a pas bien compris. « normalement on ne peut pas téléphoner », me répond-il fermement. Dans ma naïveté, je pensais que les gendarmes au service des citoyens allaient me proposer de téléphoner... Je suis une imbécile. Finalement... j'arrive à joindre la réa de l'hôpital de Sélestat. Une voix féminine me répond très sûrement et avec humanité, sans détour. Elle m'explique et me rassure sur les blessures de Manu. Cela me fait du bien et je suis vraiment soulagée, bien qu'inquiète. Mais Lolo ? Où est notre fille ?

Extrait de mon journal : « Toujours sans ma fille »

Monique FRITZ

### Le coup de gueule de Toto

Je ne sais pas conduire. Etonnant d'écrire ça dans le journal direz-vous. Pas tant que ça. Certes je suis plus qu'averti aux dangers de la route, mais j'estime que ma formation a été largement insuffisante. J'étais très content, il y a 3 ans, de recevoir ce joli papier rose m'autorisant à conduire. Mais je me suis ensuite rendu compte que j'étais finalement peu préparé aux dangers de la route. On ne nous met pas dans de vraies situations difficiles. Freinage d'urgence, conduite sur verglas ou sous forte pluie, conduite de nuit, autant de situations qu'on rencontre souvent pour la première fois sans s'y attendre et sans avoir la bonne réaction en mémoire.

Une réforme du permis doit avoir lieu le mois prochain. C'est bien. Mais en quoi consiste-t-elle ? Et qu'en est-il de tous ceux qui ont déjà leur permis ? Une petite révision ne serait-elle pas la bienvenue ?

Thomas FRITZ

## → Dossier spécial : les Crash-tests ←

### A la recherche d'une définition

-dictionnaire Larousse 2000 : le mot crash-test est introuvable. Mais crash y est : « mot anglais : atterrissage très brutal effectué par un avion, train rentré. Ecrasement au sol ».

-dictionnaire anglais-français :  
- *crash* : 1.(noise) fracas. 2.accident .car-crash : accident de voiture  
- *crash-barrier* : glissière de sécurité  
- *crash-helmet* : casque.

Les médias et les constructeurs automobiles utilisent le mot crash-test pour parler des accidents de voitures et des chocs reproduits en laboratoire.

**La norme légale indispensable pour pouvoir mettre un véhicule en circulation est de 56 km/h, contre un barrière métallique déformable..** Stastiquement, les 2/3 des accidents ont lieu à moins de 70 km/h. Pour en savoir plus,après avoir vu l'état de la voiture accidentée de Laurence et les conséquences dramatiques d'un choc latéral, nous avons décidé de lire, d'écouter, de voir et d'étudier tout ce qui concerne le sujet.

### 1) Nous prêtons une oreille attentive à l'émission spéciale d'Europe1 le 06 Juillet 2002

Voici quelques points : ( nous avons enregistré l'émission ).

Auto Plus (n° 721) publie les résultats de 16 nouveaux crash-tests sur des citadines, des 4X4 et des cabriolets. Le classement des résultats se fait avec des étoiles (de 1 à 5) et des points (34 au maximum ).

Euro NCAP, organisme européen indépendant sous l'égide de la Fédération Internationale de l'Automobile (F.I.A), reproduit différents chocs, étudie la déformation de la voiture et l'état des mannequins avec capteurs. Cet organisme fête son centième crash-test (depuis 1996), et en réalise donc une vingtaine par an. **Leurs crash-tests sont réalisés à une vitesse plus élevée que celle des constructeurs, c'est-à-dire à 64 km /h au lieu de 56 km /h pour les constructeurs.** Les résultats les meilleurs concernent une voiture qui a obtenu 5 étoiles et 33 points.

Le journaliste de l'hebdomadaire spécialisé passe alors en revue différentes voitures, citadines classiques, en commentant ainsi l'une d'elle :

« Elle prend 28 points et 4 étoiles, les résultats de l'année dernière étaient restés confidentiels, c'est-à-dire qu'il y avait un « ptit » problème au niveau des jambes. C'est beaucoup mieux : on a des résultats qui sont très bien en choc latéral et au niveau de la tête, et un « ptit » bémol au niveau des jambes en particulier pour le conducteur, mais sinon globalement c'est pas mal ».

Il commente d'autres résultats et il expose longuement le salon de plein air du 4X4 à Val d'Isère en août 2002. Dans la deuxième partie de l'émission, les questions des auditeurs sont des questions personnelles d'ennuis mécaniques et de problèmes de garantie.

### 2) Nous avons donc acheté le journal en question ( AutoPlus n°721).

Nous avons eu une bonne idée ( ☺)... !!!

De grandes photos montrent les crash-tests sous lesquels il y a les conclusions rapides. On apprécie les risques pour la tête, le thorax, les cuisses, les genoux et les jambes par des dessins de couleurs.

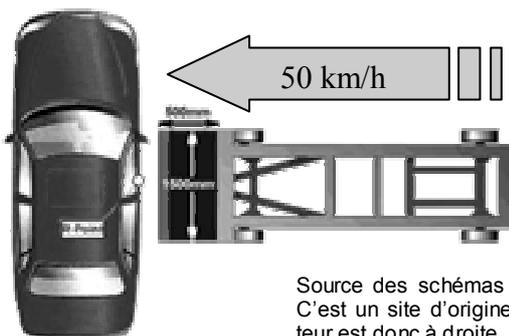
Page 40, sous la photo du crash-test de la voiture citée plus haut, en conclusion, on peut lire : « très bonne note en latéral (9/10) et même excellente (10/10) avec l'option rideaux de tête ».

Là où notre lecture s'avère intéressante, c'est p 38 et 39 du journal. Il y est expliqué dans le détail :

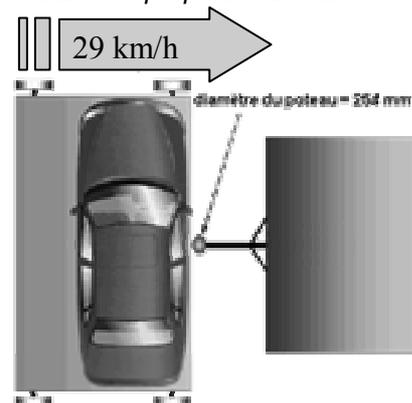
Le choc frontal est en biais, côté conducteur, à 64 km/h.

**Le choc latéral classique** : un chariot est lancé à **50 km/h** (directive européenne), côté conducteur .

**Le choc latéral contre un poteau** : rivé sur un chariot, le véhicule est *propulsé* latéralement à **29 km/h** contre un poteau.



Source des schémas : [www.crash-test.org](http://www.crash-test.org).  
C'est un site d'origine anglaise, le conducteur est donc à droite.



Que nous cache-t-on ?

**Pendant l'émission radio, on n'a jamais fait allusion aux vitesses des crash-tests latéraux.** J'ai réécouté l'enregistrement plusieurs fois. Je prétends donc, qu'on a induit l'auditeur *en erreur*, par *omission*. A aucun moment, il n'a été dit que les crash-tests en latéral se font à 50 km/h, que contre un poteau ils sont faits à 29 km/h, et non pas à 64 km/h, comme on peut très justement le penser. Ainsi, l'auditeur met tout naturellement une sécurité démesurée de sa voiture, par simple manque d'information. Les crash-tests ne révèlent qu'une partie de la vérité, celles des vitesses relativement faibles, qui engendrent des blessures.

Il serait temps d'expliquer clairement la vitesse et **l'énergie cinétique** subie par le corps et leurs conséquences physiques.

**Au-delà de 70 km/h en choc frontal, au-delà de 50 km/h en choc latéral, le risque de mort est prépondérant.**

*Le corps est fragile*, plus qu'on ne pense.

Le respect des vitesses se justifie donc, la prudence aussi.

Dans notre lecture, on explique aussi **le vocabulaire**, que je vous livre :

**Prétensionneurs** : ils sont intégrés à la boucle de la ceinture de sécurité et empêchent le corps de partir trop vite vers l'avant.

**Limiteurs de force** : fixés à l'enrouleur de la ceinture, évitent les trop fortes pressions sur le thorax.

**Airbags latéraux** : « rideaux de tête » : modules installés dans la structure haute de la voiture pour protéger la tempe.

Que croire ?

### 3) Europe 1, le 2 août 2002, aux infos de 8 heures

L'IN-  
ex-  RETS, Institut National de Recherche et de Sécurité, fait savoir que l'on va révolutionner les crash-tests. Monsieur Christian BRUNET, Directeur du laboratoire de biomécanique de Marseille explique que les actuels crash-tests datent du Moyen Age. Les crash-tests virtuels, en 3 dimensions pourront permettre une amélioration importante de la sécurité dans les voitures par l'étude des impacts sur l'organisme humain. En effet, les mannequins en silicone ne permettent pas d'étudier les traumatismes sur les différents organes : cœur, poumons, foie...

De plus, ces crash-tests nouvelle génération pourront se faire à l'infini et moduler les caractéristiques des personnes selon leur morphologie : enfants, femmes fluettes, hommes forts et les différentes places dans le véhicule.

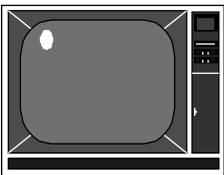
Il pense pouvoir influencer sur les constructeurs automobiles pour l'amélioration de la sécurité. (ceinture de sécurité symétrique, plus efficace, nouveaux matériaux, et revoir l'architecture de la voiture pour améliorer la sécurité des piétons à l'horizon 2010).

[www.webadi.inrets.fr](http://www.webadi.inrets.fr)

LBMC : Laboratoire de Biomécanique et Mécanique des Chocs.

### 4) France2 : 30 septembre 2002 : Emission « complément d'enquête ».

#### « LA VOITURE A TOUT PRIX »



Au moment où s'ouvre le mondial de l'automobile à Paris, on a traité du mieux possible ce qui se passe derrière le décor de l'industrie automobile. Les sujets « Achetez-moi » et « Question de sécurité » ont attiré toute notre attention. Il en ressort que la sécurité devient progressivement un nouvel argument de vente, sous des sigles divers, que tout un chacun ne comprend pas forcément ( ABS,...)

L'émission a le mérite d'avoir essayé de lever une partie du voile sur les crash-tests. Elle a bien rendu compte des vitesses et des chocs violents dès 60 km heure. Mais les chocs latéraux, n'ont pas été étudiés.

En tous cas, il n'a pas été possible aux journalistes de filmer des carcasses de voitures qui ont subi un choc supérieur à 70 km heure. On nous dit « ne vous y trompez pas », le crash-test effectué par les constructeurs à 64 km heure équivaut à un choc à cette vitesse contre une voiture à l'arrêt, ou entre 2 voitures à 32 km heure chacune, SEULEMENT. Ainsi, au-dessus de 70 km heure le crash-test n'est plus un argument de vente. C'est pourquoi les carcasses deviennent invisibles. On les cache, il ne faut surtout pas choquer.

Alors, peut-on parler d'omission ? de mensonge ? ou de mensonge par omission ?

La vérité et la transparence totale sur le sujet restent inavouées, car sans doute inavouables.

Monique FRITZ

## → Nous avons relevé pour vous ←

### Des jeunes agissent pour la sécurité routière

Dans un article du Nouvel Observateur daté du 10 juillet 2002 et intitulé « Quand les jeunes se mobilisent, sont présentées diverses associations créées par des jeunes :

- Animafac, réseau d'initiatives étudiantes (01-42-22-15-15) a édité un petit guide très bien fait (« Agir pour la sécurité routière ») que l'on peut se procurer gratuitement en téléphonant au numéro de téléphone ci-dessus.
- Opération Z (04-42-93-44-62) affrète des bus de nuit pour les retours de fête.
- Ben a été créée par un groupe de jeunes dans la région de Toulouse à la suite d'un accident mortel d'un ami et comporte actuellement 600 adhérents ; cette association va dans toute la France, de collège en lycée pour former les élèves à la sécurité routière.
- Voiture and Co (01-49-00-08-88) est présent à de nombreuses soirées et aux galas d'étudiants à Paris et de plus en plus en province.
- Enfin il faut signaler la Fondation Anne Cellier Junior (01-45-00-95-35)

Jean-Louis HINCKER le 23 Août 2002.

### En Alsace : Le Capitaine de Soirée

Dans « l'Alsace » un article du 19 Juillet envoyé par Etienne BACHMANN nous informe que La Prévention Routière encourage l'opération « Capitaine de soirée ». Ainsi l'association du Haut-Rhin expérimente cette formule auprès d'une ou deux discothèques participant à l'opération : celui qui conduit ne boit pas. Le capitaine de soirée souffle dans un éthylomètre, il doit évidemment être négatif, puis il signe une charte, on lui donne un bracelet, pour qu'on ne le sollicite pas à boire de l'alcool. Avant de partir, pour ramener ses amis à bon port, on vérifie son engagement par un alcootest. La renommée des établissements doit passer désormais par cette expérimentation.

**NDLR** : cette formule doit être soutenue et généralisée. Il faut que les dancings que ne le proposent pas paraissent ringards. En effet se préoccuper du retour des jeunes témoigne du sens de la responsabilité et montre surtout qu'on tient à eux.

MF

### Quelques Chiffres

#### Et l'Education Nationale ?

J'ai entrepris une étude des programmes **officiels** de la **maternelle** au **lycée** sous l'angle de l'éducation routière. On sait que nos élèves ont 2 heures 45 de prévention dans toute leur scolarité, le jeune allemand aura eu 110 heures et le Néerlandais bénéficie de 45 minutes par mois.



MF

**Où puis je rouler avec ma nouvelle voiture ?**



**AUTO PLUS :**  
Nous présente une auto :  
Puissance : 460 chevaux  
306km/h  
5 secondes pour passer de 0 à 100km/h  
prix:237 000 euros  
en vente libre.

**CAPITAL N°130 juillet 2002**

Porsche s'apprête à attaquer le 4x4 haut de gamme, nouveau créneau porteur. 120 000 ventes visées en 2008. Dernier chiffre d'affaires connu :4,4 milliards d'euros et 270 millions d'euros de bénéfices, 700 vendeurs dans le monde.

Porsche a injecté 500 millions d'euros pour la mise au point d'un mastodonte de 2,4 tonnes, propulsé à 266km/h par un nouveau moteur turbo de 4,5l délivrant 450 chevaux. La version la plus sage n'a que 350 chevaux et la capacité d'atteindre 242 km/h. Porsche s'est allié à Volkswagen pour partager le coût du développement de son 4x4.

## → Nous avons relevé pour vous ←

### En vidéo : « VITESSE ET VIE BRISÉE » de Pierre SCHUMACHER

QUELQUES TEMOIGNAGES...

"La vie a basculé, le choc est arrivé".

"Cette autre route que j'avais choisie, une vie pleine de projets...celle-ci s'est arrêtée".

"Je savais que je roulais trop vite. Mais j'étais dans un autre monde. J'étais immortel".

"Ce virage là pourtant, j'avais l'habitude de le prendre".

"On est sur des machines qui marchent bien c'est super, il fait beau, il fait chaud c'est moi le meilleur pilote, et "paf" on n'a pas prévu ce coup là... on va tout droit, c'est terminé, trop tard pour rétrograder, c'est le trou noir, je fais "un vol plané".

"Je vois une voiture qui dépasse et qui arrive tout droit sur nous. Elle roule très vite. Elle arrive comme un TGV devant moi. Je me cramponne, la voiture freine, mais l'autre arrive toujours aussi vite. On se prend la voiture en pleine face, j'ai pas le temps de réagir. C'est terminé. La vie a basculé, le choc est arrivé".

"Toujours pris par le temps... l'accident m'est arrivé; pour une raison indéterminée, j'ai perdu le contrôle de la voiture... j'aime la vitesse. J'avais un métier et je n'étais jamais à l'avance".

"Ce matin là, il pleut. Tout à coup, cette voiture arrive à hauteur de mon véhicule. Ca s'est passé très vite. J'ai dû mal apprécier les distances... surtout quand on n'a pas dormi la nuit".

"Une voiture arrive en face... à bord de cette voiture les personnes revenaient "d'une boîte de nuit". Le conducteur se serait endormi au volant. Puis il a dû se réveiller et plutôt que de percuter la voiture qui était devant lui, il se met en dépassement. Et moi j'arrive..."

RAPPEL: LA VITESSE EST LIMITEE

- 50 Km/h en zone urbaine
- 90 Km/h sur route
- 110 Km/h sur voie rapide (2x2 voies)
- 130 Km/h sur autoroute

**LE PORT DE CEINTURE est OBLIGATOIRE à l'avant et à l'arrière de la voiture.**

**CONDUIRE avec plus de 0.5 g d'ALCOOL dans le sang est INTERDIT**

Marie-Thérèse HINCKER AGALEDE



**Sur le Web**



[www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr)

Le site a été entièrement remodelé en Septembre dernier. On y trouve notamment, suite aux Etats Généraux, la possibilité de faire des propositions. Celles-ci seront mises en ligne.

[www.bas-rhin.equipement.gouv.fr](http://www.bas-rhin.equipement.gouv.fr)

Actualités sur la circulation routière, projets de transports, sécurité routière. Des liens utiles, comme la celui de la préfecture qui permet de télécharger la revue trimestrielle du préfet: La Lettre Rhénane.

[www.crash-test.org](http://www.crash-test.org)

Site avec les résultats d'euroNCAP. Les protocoles sont en anglais, et c'est regrettable.

Les vitesses des crash-tests ne sont jamais indiquées dans la rubrique des résultats et des classements.

Retrouvez tous ces liens sur le site de l'association: [www.assocalf.fr.st](http://www.assocalf.fr.st)

## → Le saviez-vous ? ←

### Un peu d'histoire : le Grand Chemin Royal

Quelques notions d'histoire locale pour mieux comprendre le présent :

Dans l'Antiquité, le cheval de trait et la charrette à roues exigent des chemins. Le tracé des routes se met en place dans la plaine d'Alsace. La voie principale longe l'ILL.

#### A l'époque romaine :

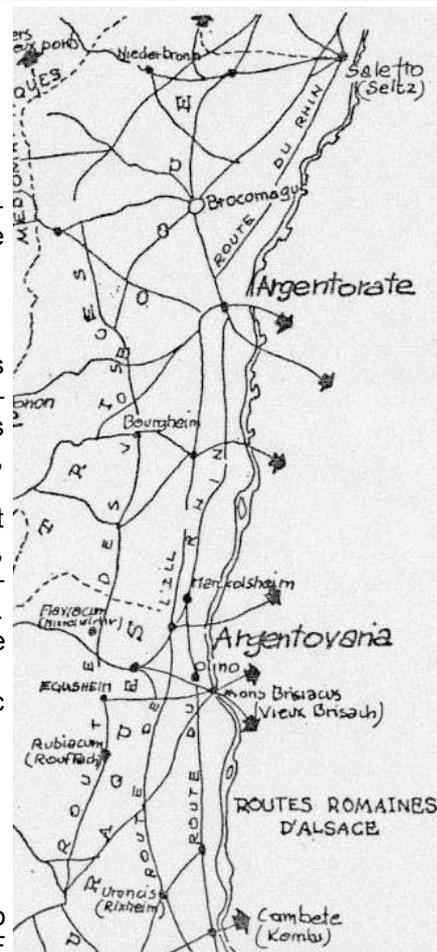
Grands constructeurs de voies, les Romains construisent des axes dans tout l'empire pour faciliter les déplacements des légions romaines et assurer la sécurité et la défense du territoire. Ces voies facilitent aussi les échanges commerciaux. Elles ne sont pas construites n'importe comment, ni n'importe où.

La technique est au point pour résister au temps. La route a un fondement de galets et de graviers concassés. Sur une couche de sable et de marne, on place successivement des dalles plates, une maçonnerie en petits matériaux, une chappe protectrice-béton, puis enfin un revêtement en dalles. Elle mesure 4 mètres de largeur. L'écart des essieux des chariots est de 1,85 m au maximum.

La configuration géographique, le relief et les besoins sont étudiés avec soin.

Les axes Sud -Nord comprennent ainsi trois axes principaux :

- la route du Rhin
- la route de l'Ill
- la route des Vosges.



suite au prochain numéro  
MF

### Questions-réponses



Jean-Louis HINCKER nous a écrit :

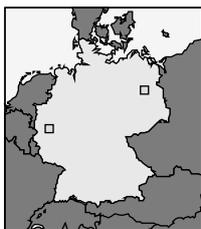
Il règne dans l'esprit du « commun des mortels » dont je fais partie, une grande confusion entre deux organismes aux consonances assez semblables ; pourriez-vous nous préciser quelles sont vraiment les différences entre la **Sécurité** Routière et la **Prévention** Routière ?

Réponse :

→DSCR est la **Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière**, plus connue sous le nom de **SECURITE ROUTIERE**. Elle est publique et dépend directement du gouvernement.

→LA **PREVENTION ROUTIERE** est le nom d'une Association privée, reconnue d'utilité publique.

### A l'étranger



J'ai découvert à Stuttgart, dans les parkings publics, des pictogrammes qui signifient par un symbole : landau, handicapé, femme.

En effet des places spécifiques leur sont réservées, d'accès facile, près des portes menant vers la sortie piétonne. Ces secteurs sont sous vidéosurveillance et scrupuleusement respectés par tous.

Cela les rassure et facilite la vie quotidienne. La place pour handicapé occupe, en effet, une place et demi traditionnelle.

J'ai trouvé que c'était surprenant dans un premier temps, mais à y réfléchir, c'est une idée très intéressante...à COPIER !



MF

Questions ?

Idées ?

Logos ?

Suggestions ?

Articles ?

Propositions ?

Critiques ?

N'hésitez pas à nous

contacter !!!!

(coordonnées en 1<sup>ère</sup> page)