

ASSOCIATION  
LAURENCE FRITZ  
7 quai Finkwiller  
67000 Strasbourg  
Tel : 03 88 36 41 66  
Fax : 03 88 36 28 94  
Mail : [assocalf@yahoo.fr](mailto:assocalf@yahoo.fr)

# Le Journal de Laurence

[www.assocalf.fr.st](http://www.assocalf.fr.st)



Laurence  
8/6/1976 - 4/11/2001

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

## SOMMAIRE

- P1 : **Edito**  
**La réalisation du journal N°2**
- P2 : **La vie de l'association**  
Bourgheim, le 3 novembre 2002  
Permanence  
Nos Rendez-Vous  
Com'Act
- P4 : **Nous avons lu pour vous**
- P5 : **Effet de mode : les pare-buffles**
- P6 : **Le journal de Momo**
- P7 : **Dossier spécial : La publicité**  
Le BVP  
Flagrant Délit De Mensonge  
Culture Pub  
Exemple de publicités  
Rapport dans le journal « Circuler autrement »
- P11 : **Compléments d'articles déjà parus**  
Coefficient de majoration  
Téléphoner ou conduire (amendes)  
**Le coup de gueule de L'oncle Joseph**
- P12 : **Le courrier des lecteurs**
- P13 : **L'Insécurité Routière à La TV**
- P14 : **Les Mesures Gouvernementales**
- P15 : **Le Coin Gourmand**  
**Le Grand Chemin Royal**
- P16 : **Poème inédit « Auto criminelle »**

## EDITO

Bonne Année à tous. Nous formulons plein de vœux, l'année sera bonne :

*Nous vivrons dans une société responsable et fraternelle. Au nom de la liberté, on n'y fera pas n'importe quoi. Chacun respectera l'autre. L'esprit civique se sentira dans la vie de tous les jours. On circulera sans heurts, ni violence, dans les lieux publics mis à la disposition de tous. Ils seront entretenus régulièrement et avec soin pour le bien et la vie de tous. A pied, en vélo, en cyclo, en moto, en rollers ou en véhicule terrestre à moteur, la route et tous les espaces de circulation seront partagés avec responsabilité et pacifisme. Les constructeurs d'engins à moteur, conscients des vies en jeu, informeront leurs utilisateurs en toute transparence. Les règles de la sécurité routière seront enseignées de la maternelle à la terminale, et une épreuve sera inscrite au Brevet de collèges et au Baccalauréat. La publicité nous dira la vérité. La route sera..*

Oh non, voilà que le radio-réveil se met en route. Les faits divers me ramènent à la réalité.

Notre jeune Association ne peut pas s'endormir.

Monique Fritz



## LA RÉALISATION DU JOURNAL NUMÉRO 2

Le Journal de Laurence N°2 (650 exemplaires) a pu être conçu, réalisé et envoyé grâce à : Marie-Thérèse AGALEDÉ, Martine BARTHELEMY, Cathy ERB, Alexandre FRITZ, Thomas FRITZ, Nicolas et Monique FRITZ, Christiane GUILLOUX, Jean-Louis HINCKER, Valérie WENDLING.

## → LA VIE DE L'ASSOCIATION ←

LE DIMANCHE 3 NOVEMBRE 2002 À  
BOURGHEIM :

### Se souvenir, être ensemble, se soutenir pour ne pas oublier et avancer :

A 15 heures, l'église de Bourgheim a accueilli de très nombreux amis, parents et membres de l'Association Laurence FRITZ.

Des textes, poèmes et musiques nous ont permis de vivre ensemble un moment fort.

Gâteaux, café et thé ont ensuite contribué à un moment convivial.

Le spectacle du Théâtre LES CHAISES, avec Renaud FRITZ a su nous narrer sur grand écran l'histoire de la lanterne magique et des petits dessins coloriés sur des plaques de verre, qui distraient petits et grands entre 1900 et 1920.

Nous avons suivi cette invitation vers le passé, bercés par l'orgue de barbarie, pour mieux retrouver notre innocence d'enfant.

Renaud FRITZ a encore d'autres spectacles d'ombres colorées à montrer, notamment pour les enfants et les écoles.

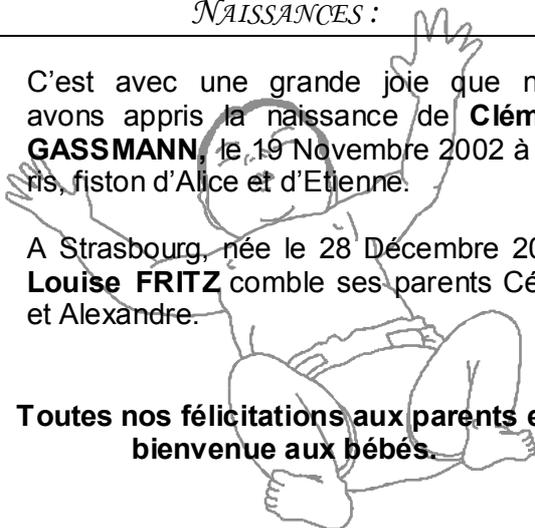
On peut le contacter au 04.70.58.36.70  
Email : [Les.Chaises@free.fr](mailto:Les.Chaises@free.fr)



### NAISSANCES :

- C'est avec une grande joie que nous avons appris la naissance de **Clément GASSMANN**, le 19 Novembre 2002 à Paris, fiston d'Alice et d'Etienne.
- A Strasbourg, née le 28 Décembre 2002, **Louise FRITZ** comble ses parents Cécile et Alexandre.

**Toutes nos félicitations aux parents et  
bienvenue aux bébés.**



### NOTRE AMI : JEAN BASTIAN

Le pasteur Jean BASTIAN est décédé le 11 novembre dernier. Nous perdons un ami de la famille et de notre association.

Laurence, Thomas et Marie étaient voisins au Finkwiller, fréquentaient tous trois le Collège Lucie Berger et partageaient après l'école de nombreux loisirs. Le week-end, Gaby et Jean Bastian emmenaient souvent Laurence à Aubure.

Lolo et Marie donnaient alors libre cours à leur passion commune de la nature, de l'aventure, et surtout des chevaux et de l'équitation.

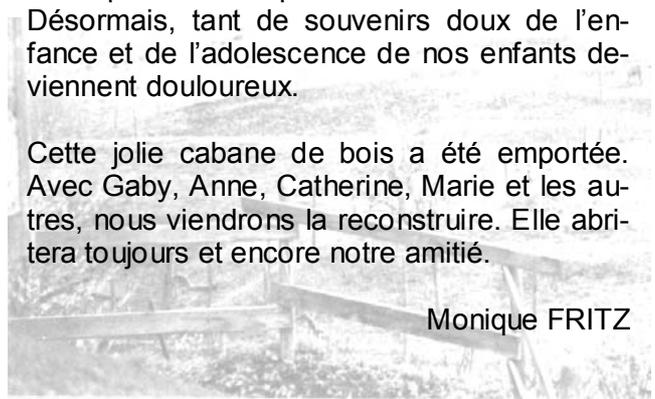
Ainsi l'amitié de Jean s'est ancrée dans nos vies. L'accueil, le partage des choses simples, mais aussi les soucis et bonheurs rencontrés étaient cette amitié.

Merci pour tout ce qu'il a su nous donner.

Désormais, tant de souvenirs doux de l'enfance et de l'adolescence de nos enfants deviennent douloureux.

Cette jolie cabane de bois a été emportée. Avec Gaby, Anne, Catherine, Marie et les autres, nous viendrons la reconstruire. Elle abritera toujours et encore notre amitié.

Monique FRITZ



### VENIR À LA PERMANENCE :

CHAQUE MERCREDI  
17-19H AU SIEGE  
DE L'ASSOCIATION

Avec plaisir Nicolas et Monique accueillent régulièrement quelques membres, qui s'investissent dans l'association en gérant la documentation. L'équipe espère s'agrandir.



## → LA VIE DE L'ASSOCIATION ←

### NOS RENDEZ-VOUS

Le samedi 8 Février 2003, au siège de l'Association, à 14 heures, Monique propose une étude de l'émission spéciale de « C'est pas Sorcier » (France3) sur la sécurité routière. Nous élaborerons ensemble des fiches et des documents pédagogiques.

Le samedi 15 Mars 2003, au siège de l'Association, à 14 heures, Monique propose une étude de l'émission : « Le Magazine de la Santé » du 2 Novembre 2002, qui traite de la santé pour conduire. On pourra élaborer des fiches pratiques : « Tester sa vue », avec croquis et photos 'maison'.



Si ces projets vous semblent pertinents, ce que nous espérons, vous pourrez apporter votre contribution à ces initiatives. Il suffit d'annoncer votre participation, une semaine avant nos rendez-vous.

MERCI.

### COMMUNIQUÉ ET APPEL DE LA RÉDACTION :

Le Journal de Laurence se construit chaque jour en étant à l'écoute de l'actualité, et axe chaque parution trimestrielle sur un dossier spécial. Après les crash-tests, nous étudions dans ce numéro la publicité automobile et l'image de la voiture (voir pages 7 à 10).



Nous prévoyons de traiter dans les prochains numéros :

- la force cinétique et les chocs
- santé et médicaments au volant
- la pédagogie et l'éducation routière
- les nouvelles technologies
- les décideurs et la route
- l'alcool au volant
- l'enfant et le transport en voiture

Tous ces dossiers sont déjà en élaboration. Ainsi, si vous avez connaissance de documents, de livres, d'émissions qui traitent de ces sujets, ce serait intéressant de nous en faire part pour étayer utilement nos parutions.

D'avance merci pour votre intérêt,  
La rédaction.

### COM'ACT : LES ETUDIANTS S'EN MÊLENT

Tous les jeunes ne sont pas insensibles à la violence routière. C'est pourquoi l'agence Com'Act a décidé à travers sa création de s'impliquer dans le combat qu'est la lutte contre l'incivilité au volant.

Composée de 6 jeunes (Aline, Céline, Olivier, Patrick, Sabrina et Vincent) l'agence a été créée dans le cadre du cursus scolaire de l'ISCOM (Institut Supérieur de la COMMunication). Le choix de travailler pour l'Association Laurence Fritz n'est pas innocent. En tant que jeunes adultes et futurs parents, il semble être important aujourd'hui de sensibiliser, informer, persuader, voir d'éduquer les conducteurs, jeunes et moins jeunes, sur l'importance d'être vigilant au volant. Nous ne pouvons plus rester indifférents face à l'hécatombe routière.

Nous finirons en citant les mots d'un psychologue :  
« La façon de rouler des gens reflète l'état d'esprit de toute une population ».

Sommes-nous alors tous des individualistes, uniquement soucieux de notre petite personne ?

Céline, de l'agence Com'Act



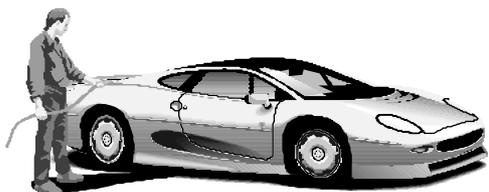
« LE DESIR AUTOMOBILE » DE PIERRE ANSAY

L'auteur, docteur en philosophie et en lettres, est également l'auteur de « Penser la ville » ainsi que de nombreux articles et essais critiques.

C'est en philosophe, et à partir de son expérience personnelle, que Pierre Ansay nous invite à réfléchir à notre rapport à l'automobile, tant sur le plan individuel que collectif. Il dit lui-même « Je laisse à d'autres, plus qualifiés que moi, le soin d'établir avec plus de scientificité les diverses connaissances dont nous sommes appelés à nous servir... », donc ne vous attendez pas à trouver dans son ouvrage de nombreuses statistiques ou des masses de chiffres et courbes.

Résumer la pensée d'un philosophe serait le trahir... Cependant les questions qu'il se pose, nous pouvons aussi les poser à nous-mêmes. Ainsi, afin de saisir « comment la voiture fait partie de notre univers », nous invite-t-il à considérer l'automobile comme un objet extérieur, dont la possession devrait simplement contribuer à la solution pratique de nos problèmes de vie pratique. Mais la voiture s'inscrit aussi dans un univers de normes et d'exigences auxquelles chacun choisit ou non d'adhérer : **la vitesse comme milieu de vie et la mobilité comme souhait d'existence.**

Pour l'auteur, la publicité a fait de la voiture un



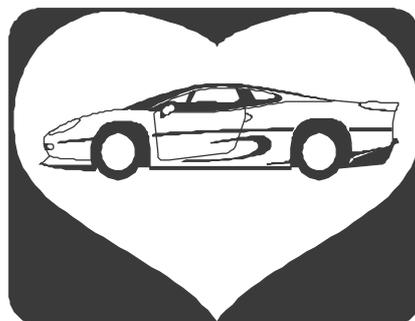
**objet surréel**, qui « ouvre le chemin vers le grand peut-être, vers une vie poétique faite de réalisations instantanées de nos désirs.. ».

Objet surréel, objet magique aussi, autour duquel s'est créée toute une mythologie, une quasi religion. Beaucoup de gens prêtent à leur voiture une « âme », et lorsque survient un accident tragique à un proche, rares sont ceux qui mettent en cause la « **divinité voiture** ».

Divinité à laquelle on consent bien des sacrifices : elle dévore nos heures, notre argent,

réclame des espaces réservés, et se nourrit de milliers de vies, ne soulevant que peu de critiques et d'indignation.

Pour-quoi? Parce la divi-vo-i-com-les



que nité ture ble as-

pirations les plus individualistes de chacun. Objet érotique pour certains (j'ai une belle voiture donc je peu draguer les belles filles), symbole de réussite et d'intégration sociale pour d'autres, plaisir esthétique pour d'autres encore. Objet d'une religion centrée sur le plaisir individuel, l'automobile permet à tous « l'appropriation privée de l'Espace Public, excluant Autrui... » La conduite est individuelle, et permet à chacun une valorisation de son « moi ».

Inventer des itinéraires, échapper aux contraintes horaires des transports en commun, ruser avec la mort, à l'instar de Ayrton Senna, saint et martyr de cette nouvelle religion... Sommes-nous prêts à réfléchir sur nos comportements ? Sommes-nous prêts à voir la voiture « autrement » ???

**LOOK**

Objet de désir individuel, l'automobile est-elle objet de danger pour notre société ? Ou bien reflète-t-elle ce qu'est et que continue de devenir notre société ? Nous nous proposons, dans le prochain numéro, de chercher des réponses au fil des chapitres de l'ouvrage de Pierre ANSAY.

Christiane GUILLOUX

## → EFFET DE MODE ←

### LES 4X4 ET LES PARE-BUFFLES

Les buffles sont les animaux les plus dangereux d'Afrique.

Dans la brousse africaine, il faut se méfier d'eux et s'en protéger, même en voiture.

Les 4X4 sont de plus en plus nombreux sur nos routes et notamment en milieu urbain (alors que les buffles de moins en moins). Cette nouvelle mode, largement suscitée par les publicités, donnent aux conducteurs et conductrices (beaucoup de femmes conduisent des 4x4) une certaine assurance, une supériorité, un air d'aventure et de liberté, de jeunesse.

Par leur poids, leur volume, leur puissance, leur hauteur, ces mastodontes du désert n'ont pas leur place en ville. La visibilité réduite, surtout à l'arrière, la hauteur démesurée à l'avant, en font des dangers terribles pour les piétons-enfants et piétons tout court !

De plus, pour donner plus d'allure aux véhicules, on les affuble de ces gros pare-chocs qui sont en fait des pare-buffles. En cas de choc, ils ne laissent aucune chance aux piétons et aux deux roues. Ils sont propulsés en l'air, sans autre procès. C'est clair.

Récemment, l'accident dans lequel un 4X4 est tombé dans la rivière de Strasbourg, après avoir percuté une petite rambarde, montre que l'infrastructure urbaine n'est pas conçue pour eux. On parle désormais de la dangerosité des pare-buffles.

Des lois sont à l'étude. Pour en savoir plus, je me suis adressée, en date du 22 Octobre au ministère de l'équipement, qui a fait suivre mon courriel à la direction de la sécurité et de la circulation routières. Début Janvier, j'attends toujours leur réponse !

En date du 4 Décembre, j'ai adressé la même demande de renseignements au Parlement Européen, qui a un excellent service d'information à Strasbourg.

J'ai obtenu une réponse et des documents en quelques jours :

Le Parlement Européen a voté le 13 Juin 2002 des mesures qui doivent améliorer la sécurité des piétons. La commission avait engagé des projets le 11 Juillet 2001. Le PE préconise un cadre législatif pour renforcer l'application de ces mesures :

L'industrie automobile s'engage à concevoir des voitures répondant à une série de 4 tests du Comité européen des véhicules expérimentaux (CEVE) et à d'autres tests.

Ils entreront en vigueur en deux phases, à partir de 2005 et de 2010. Ces tests auront pour objet de vérifier que la conception du véhicule réduit au minimum les blessures subies par les piétons en cas de collision. A partir de cette année (donc 2002) est établie l'interdiction de fournir des pare-buffles rigides.

Ainsi, je conclus que les nouveaux 4X4 (2002) n'ont plus de pare-buffles rigides.

Mais qu'en est-il de tous ceux qui en sont déjà pourvus ?

Par ailleurs, pourquoi un concessionnaire d'une marque japonaise, me propose-t-il de faire venir un pare-buffles d'un pays voisin, pour me le vendre, tout en refusant de me le monter sur mon 4X4 ?

Monique FRITZ. (non propriétaire de 4X4 !!!)

Centre d'Information sur les Institutions Européennes,  
26A, Avenue de la Paix,  
67000 STRASBOURG.

Site : [www.strasbourg-europe.com](http://www.strasbourg-europe.com)

E-mail : [ciie@strasbourg-europe.com](mailto:ciie@strasbourg-europe.com)



EXTRAITS DE « L'ARBRE DE LAURENCE » OU « TOUJOURS SANS MA FILLE » :  
LE 4 NOVEMBRE 2001 : SUITE

Nous partons de la gendarmerie. Une nouvelle épreuve nous attend. Nous le savons. Nous sommes d'une lucidité parfaite. Il nous faut voir et comprendre l'incompréhensible. Nous passons devant l'arbre. C'est un bel arbre, comme tous ceux plantés là avant et après au bord de cette 2 fois 2 voies. Un arbre, sans doute d'une essence « remarquable » comme le disent si bien, et si farouchement, nos écologistes.

Pourquoi cet arbre de merde est-il planté là par la main de l'homme? 40 000 véhicules par jour passent ici à 110km/h ou plus. Merci la DDE. Merci d'avoir économisé nos impôts en omettant une petite glissière de sécurité, tout juste devant les arbres de ce côté. Super. Comment ne pas voir la dangerosité de cet alignement d'arbres, qui ont été déplacés avec soin, lors de la mise en place de la bande d'arrêt d'urgence en 1993? Merci pour le bricolage. Je dénonce le laxisme des pouvoirs publics en matière de sécurité routière.

A l'endroit de l'accident, des traces de freinage, l'herbe écrasée devant l'arbre nous indiquent l'endroit du drame. Nous continuons sans nous arrêter. Nous voulons aller au garage. Celui-ci, au bord de la RN 83, semble être un habitué des accidents, à la vue des carcasses à côté de lui. Devant, le camion de dépannage porte encore sur sa remorque une voiture bleu ciel métallisé.

Nous regardons l'état de la voiture. Le cercueil de Lolo. Cercueil métallique. La partie droite de la voiture est entièrement enfoncée. La trace ronde du bel arbre est parfaitement visible derrière le siège de Laurence. Le dossier est écrasé, le siège aussi. (...)

Que penser ? Que faire ?

Mille questions nous viennent alors à l'esprit. Mais rester ici ne sert à rien. Nous repar-  
tons. Le ciel est bleu. Le soleil brille dans la froidure hivernale.

Le garagiste a demandé au bout d'un mois que la carcasse de la voiture soit enlevée de chez lui : il y avait trop de monde qui passait pour la regarder. Aussitôt dit, aussitôt fait. Elle est allée rejoindre les dizaines de carcasses sur un terrain vague gardé et clôturé : « le cimetière des voitures ». Les accidents réduisent ces voitures en « épaves ». La lecture des tragédies y est évidente. Chaque épave laisse deviner les tragédies humaines. Carcasses broyées, tôles froissées et découpées. Les restes sauront encore être monnayés par les uns et les autres, qui n'en perdent pas une miette. Mais surtout, il faut les sortir de la vue des utilisateurs.

Il vaut mieux écarter ces carcasses défigurées, symboles de l'échec du bonheur assuré sur terre par les assurances, les constructeurs automobiles, notre société et nos croyances.

Monique FRITZ

## → DOSSIER SPÉCIAL : LA PUBLICITÉ ←

*LE B.V.P. : « LES PUBLICITAIRES SE  
CONTRÔLENT EUX-MÊMES »*

**BVP** : Bureau de Vérification de la Publicité

C'est une Association privée, loi 1901, indépendante des pouvoirs publics.

Les adhérents sont : les annonceurs, les agences de communication, les supports des membres correspondants (syndicats professionnels, associations...)

Son budget est de 1.68 million d'euros (11 millions de Francs), provenant des cotisations des adhérents et de la facturation de certains services. Le droit d'entrée s'élève à 310,96 euros.

Il est composé de 21 salariés permanents, dont un directeur général : M. Joseph BESNAINOU et une dizaine de juristes.

### Sa mission :

Le BVP est l'organisme d'autodiscipline de la publicité en France. Son but est de mener une action en faveur d'une publicité loyale, véridique et saine dans l'intérêt des professionnels de la publicité.

Le site Internet : [www.bvp.org](http://www.bvp.org)

On y trouve les textes législatifs en vigueur et les règles de déontologie à respecter dans la publicité (voir extraits).

*LE CSA : UN POUVOIR DE SANCTION*

**CSA** : Conseil Supérieur de L'Audiovisuel

C'est une autorité administrative indépendante, qui est en charge de la régulation de la télévision.

Il est composé de 9 membres nommés par décret du Président de la République : 3 sont désignés par le président de la République, 3 par le président du Sénat, 3 par le président de l'Assemblée Nationale. Le président est actuellement M. Dominique BAUDIS.

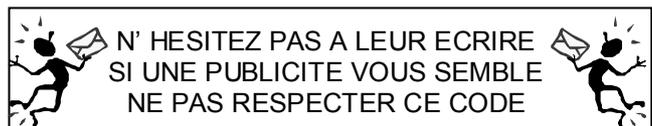
Le CSA nomme les présidents des télévisions et radios publiques.

Il exerce un contrôle à posteriori lors de la diffusion des messages publicitaires à l'antenne. Il veille au respect des règles générales issues des lois et décrets encadrant la publicité. Il dispose d'un pouvoir de sanction à l'encontre des diffuseurs au cas où ceux-ci ne respecteraient pas ces règles et ces obligations.

*CODE DE DÉONTOLOGIE DE LA PUBLICITÉ  
AUTOMOBILE DU B.V.P.*

En plus des dispositions législatives et réglementaires applicables, la publicité pour un véhicule de tourisme doit, sous quelque forme que ce soit, respecter les règles déontologiques, dont voici des extraits :

- la publicité ne doit pas argumenter sur la vitesse, non plus qu'à exploiter l'attrait que celle-ci pourrait représenter, tant dans l'expression visuelle, sonore, qu'écrite dans leurs messages ;
- elle ne doit pas évoquer la réserve de puissance des moteurs ou les possibilités de freinage à des fins d'encouragement à la vitesse, mais à les présenter comme des éléments de sécurité dont les effets sont variables en fonction de la qualité et de l'état des routes, des conditions atmosphériques et des réflexes du conducteur, cela afin de contribuer à développer chez les usagers le sens de leur responsabilité ;
- elle ne doit pas donner à penser, dans leurs messages, que les qualités de leurs véhicules en matière de sécurité active et passive permettent de transgresser les règles élémentaires de prudence qui s'imposent à tout conducteur ;
- elle ne doit pas mettre en scène, dans des conditions normales d'usage, des véhicules en contravention avec les règles du Code de la route ou les impératifs de sécurité ;
- elle ne doit pas susciter chez les conducteurs un comportement agressif, violent ou portant atteinte aux autres usagers de la route.



**BVP** :site web : [www.bvp.org](http://www.bvp.org)  
adresse : 11 rue Saint-Florentin  
75008 PARIS

**CSA** :site web : [www.csa.fr](http://www.csa.fr)  
adresse : Tour Mirabeau  
39-43 quai André-Citroën  
75739 Paris cedex 15

FLAGRANT DÉLIT DE MENSONGE



Source : DNA, Novembre 2002

**La mode de la sécurité: un nouveau créneau publicitaire utilisé sans modération!**

Ce constructeur communique, sans nuance aucune, sur la sécurité 'rassurante' de son produit. Sa voiture met tout simplement « FIN AU DEBAT SUR L'INSECURITE ».

Plus de discussion possible.

Les dernières évolutions technologiques permettent d' « ETRE EN SECURITE SANS SACRIFIER SA LIBERTE ».

Cette affirmation fausse, et donc évidemment mensongère, induit l'automobiliste dans une confiance totale dans sa voiture.

Ne prend-il alors pas plus de risques?

Ne roule-il pas un peu plus vite, puisque le DSTC (???) va lui corriger la trajectoire?

Sa voiture est sûre, il en est sûr, on le lui a dit et il veut bien le croire pour servir cette autre divinité : la liberté.

Non, au volant on n'est pas libre.

Non, le débat sur l'insécurité n'est de loin pas clos.

Nous prendrait-on pour des imbéciles?



Monique FRITZ.

L'émission rappelle d'abord que lors du 'grand prix de l'affichage', où 400 campagnes sont passées au crible, la Sécurité Routière a remporté la récompense suprême et bénéficiera gratuitement de la 2<sup>e</sup> vague d'affichage. Le hasard du calendrier veut que la semaine de la publicité démarre au moment où démarre celle de la sécurité routière. Exemples d'affiches : dans l'une un homme, dans l'autre une fillette blonde. Ils ont le crâne enfoncé. L'image de l'impact est représenté sous forme de papier déchiqueté, illustrant chacun un slogan :

« Dès 20 km/h, un choc sans ceinture peut être mortel .»

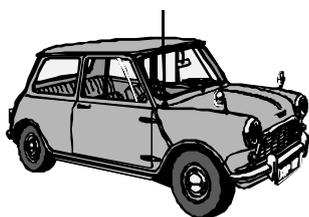
« A 60 km/h, il faut 8 mètres de plus pour s'arrêter qu'à 50 km/h. »

Ensuite, petit coup d'œil dans le rétro avec un arrêt sur les années 1973, date à laquelle les premières campagnes télé de la Sécurité Routière sont apparues.

Le 17 Mai 1973, l'opération « Mazamet, ville morte », provoque un véritable électrochoc au sein de l'opinion publique, et la France découvre avec horreur que le nombre de victimes sur les routes a encore augmenté.

Et les pouvoirs publics décident de réagir !

Mais c'est l'époque du « flower power ». Les spots sont « soft ». Il ne faut pas faire de catastrophisme ! La sécurité routière c'est : « Si tu pars tout de suite, tu ne seras pas obligé de rouler si vite ! »



- Les anglo-saxons, comment font-ils pour réduire le nombre de morts sur les routes ? Plus de discipline ? Plus de gendarmes ? Des pubs plus efficaces ? Cela fait longtemps qu'ils font le rapport avec la blessure grave, la mort... Il y a des caméras partout et les gens sont sanctionnés immédiatement.

- Chez les Australiens, les spots entraînent les « alcoolos » dans le décor.

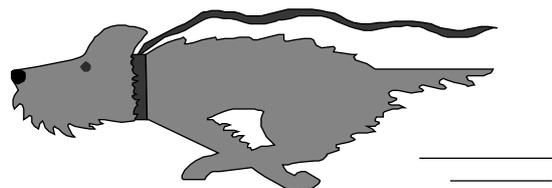
- L'Espagne suit la politique des images chocs.

Désormais la France essaie de jouer la carte anglo-saxonne : du sang, du crash et des cadavres accompagnés de ritournelles pour dédramatiser, et de mots chocs :

« Comme la plupart des victimes, Julie connaissait son assassin, c'était son fils, il était assis derrière elle, sans sa ceinture... »

Depuis, 1988 la vitesse n'est plus censée être un argument de vente : « Nous, constructeurs, notre 1<sup>ère</sup> mission est d'éviter, dans nos messages, d'inciter à la vitesse. »

Mais la pub Nissan datant de 1996 évoque-t-elle la lenteur de la voiture qui trace sur le sable ? Et cette autre pub qui dit : « On ne rattrape jamais une Laguna ». Renault, ne s'intéresse-t-il pas aux lévriers car ce sont les chiens les plus rapides du monde ?



Le Bureau de Vérification de la Publicité s'est donné une grande mission avec les constructeurs : ces derniers doivent obéir aux recommandations du BVP, s'autoréguler pour arrêter d'associer vitesse et plaisir.

On remarque dans cette partie de l'émission la confusion et le malaise du directeur du B.V.P, M. Besnainou, pour répondre sur le manque de sens critique de certaines publicités automobiles qui sont passées. On sent des coupures. Ce qui s'avérera exact. (cf. article suivant sur les censures)

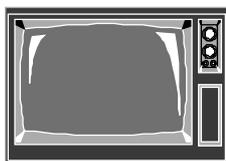
**Quand la Sécurité Routière investit 15 millions d'euros en campagnes, les constructeurs investissent 1 milliard 500 millions d'euros en publicités.**

La Sécurité Routière a intérêt à être créative.

Marie-Thérèse HINCKER-AGALEDE

## → DOSSIER SPÉCIAL : LA PUBLICITÉ ←

### CULTURE PUB CENSURÉ :



La presse écrite nous apprend que dans cette émission, le reportage « imitation de vitesse » a été coupé de 2 minutes sur les 5 prévues. L'utilisation détournée de la vitesse comme argument publicitaire a été démontrée par les journalistes dans des extraits passés à la télévision. Ils remettent en cause la publicité des constructeurs et le contrôle inefficace du B.V.P.

Par exemple, une pub litigieuse pour une voiture conduite par un aveugle ! Mais le directeur du BVP se justifie en précisant qu'il a demandé à rajouter une personne censée aider le conducteur.

Le journaliste, qui remet en cause l'indépendance du BVP, car financé par les télévisions, les annonceurs et les agences de publicités, se voit répondre par M. Besnainou que « le but de la publicité est de vendre des voitures. Pas de faire de l'esthétisme, ni de la déontologie... »

Ainsi, le directeur de M6, a décidé de censurer ces passages pour ne pas froisser les annonceurs et renonce ainsi à la liberté d'expression.

« Les vérités sont-elles inavouées, car inavouables ? ».

### PETITE ANALYSE DES 15 PUBS DANS AUTOMOTO NUM. 92 :

Dans l'ordre, voici les publicités :

Eau de toilette pour homme, marque de voiture, PFIZER (pour lutter contre les troubles de l'érection), barre chocolatée, shampoing pour homme, apéritif alcoolisé, assurance, marque de voiture, magazine de sport automobile, magazine MAX, eux-mêmes, association Prévention Routière, eux-mêmes pour un hors série, bière.

#### NDLR :

Les publicités ciblent bien les lecteurs potentiels qui sont avant tout des hommes !

Ils sentent bons, dans une belle voiture aux courbes élancées, choisie dans une gamme de motorisations performantes, avec de la musique, les cheveux au vent bien redensifiés, ont bu un petit coup, et ont des possibilités ;-). C'est tout un programme !

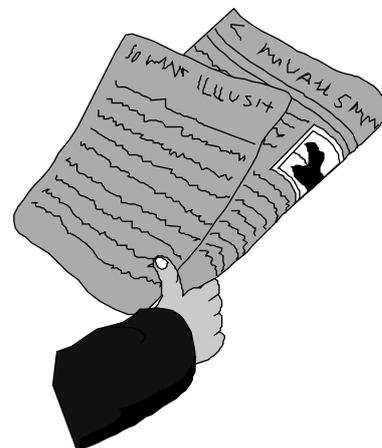
### L'INFLUENCE DE LA PUBLICITÉ

**Dans « Circuler Autrement » de mai-juin 2002, journal de la Prévention Routière, une étude britannique rapporte l'influence des campagnes publicitaires sur les conducteurs.**

Il en ressort que certains messages qui mettent en avant les performances sous une forme réaliste, influent directement sur les jeunes.

Les qualités techniques, prônées avec subtilité dans les publicités, incitent les conducteurs à rouler plus vite. En effet, cela apparaît possible et sans danger. Les publicitaires profitent de ce créneau sécuritaire avec habileté en veillant à ne pas enfreindre, de façon répréhensible, les codes de la publicité.

En France, l'impact est sûrement identique, même si c'est difficilement mesurable, aucune étude n'ayant été faite sur ce sujet. **Mais ce qui est sûr, c'est que les Français sont dix fois moins nombreux que les Anglais à réagir aux publicités.**



## → COMPLÉMENTS D'ARTICLES DÉJÀ PARUS ←

### TÉLÉPHONER OU CONDUIRE (AMENDE PRÉVUE)

Dans le Journal de Laurence N°1, page 7, nous avons attiré l'attention sur le problème du téléphone au volant. Cette infraction est sanctionnée d'un montant de 35 euros et non pas 11 euros.



= 35 €

### COEFFICIENT DE MAJORATION

En date du 4 juillet 2002 nous avons envoyé un courrier à [onisr.@equipement.gouv.fr](mailto:onisr.@equipement.gouv.fr), dans lequel nous disons que :

« La France reste le seul pays en Europe, (avec le Portugal à 24 heures), qui compte les décès sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident, dans ses statistiques (et ceci malgré la Convention de Vienne de 1968). Pourquoi? Ce n'est évidemment pas pour diminuer fictivement les chiffres catastrophiques de l'hécatombe routière. Est-ce parce que nous sommes incapables, en France, d'additionner les morts sur nos routes, tout au long d'un mois ?

Nous aimerions savoir à quoi correspond le coefficient de majoration de 1,057 dans vos calculs, pour trouver les tués sur 30 jours. »

M. Jean CHAPELON, Secrétaire général de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, nous répond ceci :

« Aujourd'hui que nous avons un autre système de remontées rapides les réticences de la part de la gendarmerie tiennent au fait qu'il faut suivre le devenir des blessés au sein de l'hôpital, ce qui est une surcharge de travail. Une expérimentation est en cours et j'ai bon espoir que nous arrivions à changer cette situation assez rapidement. »

Nous savons maintenant que notre question restera ainsi, sans réponse précise.

## → LE COUP DE GUEULE DE L'ONCLE JOSEPH ←

Le mardi 26 novembre, un article des DNA faisait part de la colère des automobilistes, en raison des innombrables et 'accidentogènes' bouchons de la Voie Rapide du Piémont des Vosges (VRPV). Pourtant ces bouchons étaient prévisibles : en direction de Strasbourg, le tronçon inauguré récemment (contournement d'Innenheim, à 2x2 voies) aboutit sur la route départementale à 2X1 voie. Pour les éviter, il aurait suffi de conserver l'ancienne signalisation, qui conseillait aux automobilistes de rallier Strasbourg par la D 500 (à 2X2 voies), en attendant que la VRPV soit terminée et raccordée à l'autoroute A 352 par une 2X2 voies. Qui l'eût cru ? Quelques jours après ce 'coup de gueule' des automobilistes...et des Conseillers Généraux, la DDE a suivi le conseil donné dans les très nombreuses lettres envoyées aux DNA (dont la mienne) et a rétabli l'ancienne signalisation. Et depuis, on n'entend plus parler des bouchons de la VRPV. A partir de cette constatation, qui n'est qu'un exemple parmi les 'coups de gueule' qu'un automobiliste est amené à pousser quasi quotidiennement, voici 3 questions que je souhaiterais poser aux 'décideurs' en matière d'infrastructure et de sécurité routière :

1) Qui détient, en fin de compte, le pouvoir de décision dans ce domaine? La DDE, le Préfet, le Conseil Général, le ministre des transports ? La responsabilité des uns et des autres est-elle clairement définie?

2) Comment expliquer que des décisions aberrantes soient souvent prises par de soi-disant spécialistes?

3) Nos élus, qui devraient avoir le souci de l'intérêt général, osent-ils prendre les décisions courageuses qui s'imposent pour améliorer les infrastructures et la sécurité routière? Les préoccupations électorales ne l'emportent-elles pas très souvent? Il est vrai que chaque automobiliste est favorable à la construction d'autoroutes et de voies rapides, à condition qu'elles passent près du village voisin (...).

Joseph HINCKER

→ LE COURRIER DES LECTEURS ←

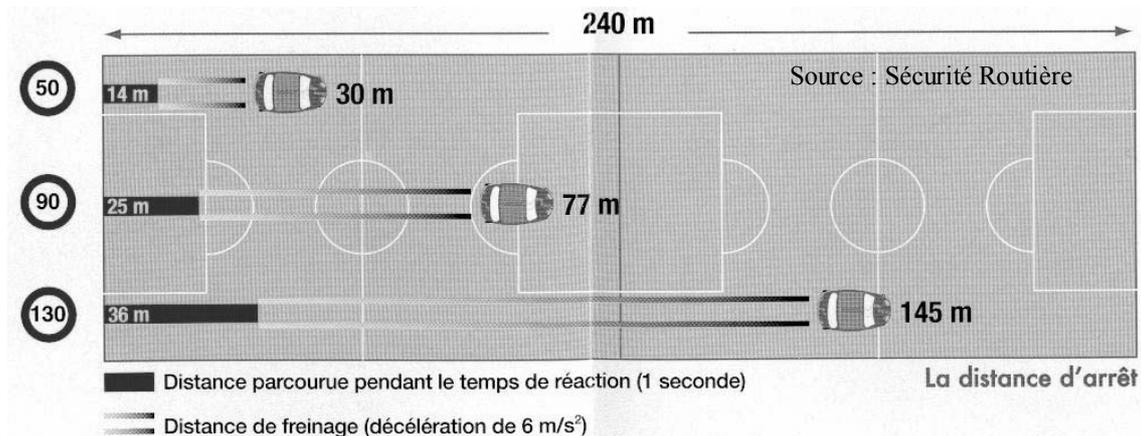
CATHY ERB, AMBULANCIÈRE AU SMUR ET AU SAMU 67 : LES DISTANCES D'ARRÊT

A propos de l'article 'Vitesse et Vie Brisée' paru dans le Journal de Laurence N°2, je tiens à représenter des éléments supplémentaires sur les distances de sécurité à respecter:

Vitesse	Distance d'arrêt	Distance d'arrêt approximative par grand vent, verglas, brouillard et par pluie
50 km/h	30 mètres	<b>50 mètres</b>
90 km/h	77 mètres	<b>115 mètres</b>
110 km/h	100 mètres	<b>150 mètres</b>
130 km/h	145 mètres	<b>220 mètres</b>

**ATTENTION aux vitesses :**

Il est important aussi de réduire sensiblement sa vitesse quand les conditions météo sont mauvaises et sa visibilité réduite. Les règles du code de la route sont à respecter : soit moins 20 km/h en général. Si la **visibilité est inférieure à 50m**, il convient de rouler à **50 km/h maximum** sur tous les réseaux. ADAPTONS notre vitesse avec bon sens en toute prudence.



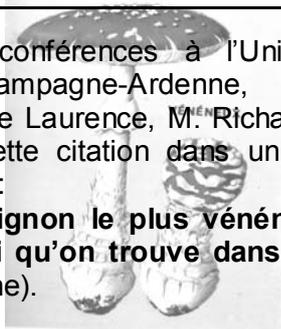
ETIENNE BACHMANN

Merci pour l'intéressant n° 2 du "Journal de Laurence". J'ai été particulièrement étonné par ce que j'ai lu dans le dossier sur les crash-tests.

RICHARD MARCHAL

Maître de conférences à l'Université de Reims, Champagne-Ardenne, professeur d'œnologie de Laurence, M. Richard Marchal nous livre cette citation dans un courrier à l'Association :

« Le champignon le plus vénéneux, c'est encore celui qu'on trouve dans les voitures » (Coluche).



FABIAN HINCKER, FOOTBALLEUR À CAEN

On pense tout savoir quand on est jeune, alors que sur verglas ou sous forte pluie il n'y a guère que la prudence, et c'est surtout l'expérience qui compte. J'ai été très surpris moi aussi de ma formation (peu d'heures sur autoroutes), aucun apprentissage de conduite sur route détremée ou même sur neige, aucun cours de mécanique, notamment pour contrôler les niveaux. Bref il est impensable de pouvoir passer le permis après 20 heures de conduite! Est-ce une question de coût ? D'après ce que j'ai compris, il sera plus dur d'obtenir son permis à l'avenir. Mais faire passer le code de 5 à 3 fautes, n'enseigne pas la manière de conduire en cas de manque d'adhérence.

J'ai aussi découvert l'excellente page de liens de votre site (...).

## → ACTUALITÉS : L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE A LA TV ←

ZONE INTERDITE DU 5 JANVIER 2003 :

M6 se mobilise tout 2003 contre l'insécurité routière, mal français.

M. RAFFARIN est l'invité de la première partie.

Après un reportage sur le drame de VITRY (mai 2002), et un complément récent, M. RAFFARIN commente ces « images de guerre » et salue le courage de cette famille pour témoigner et éviter d'autres accidents.

Le premier ministre explique qu'il faut distinguer le chauffard perpétuel du chauffard occasionnel. Ce dernier entre dans un cycle : « légèreté, faute, drame ». Un peu d'alcool de trop, un peu de vitesse de trop, de la légèreté, qui conduit à la faute et au drame. « C'est un combat collectif, mais c'est un combat individuel pour qu'on assume ses responsabilités... Un homme aujourd'hui, n'est pas innocent de lui-même... Il faut faire de la prévention. Il ne faut pas croire qu'il y a les chauffards et les gens bien... »

M. RAFFARIN explique que l'on va mettre en place un permis probatoire de 3 ANS, pendant lesquels toute légèreté sera sanctionnée.

D'ici 2 ans, la France sera équipée pour mettre en place l'automatisme de la faute et de la sanction.

Quant à la police des routes, il estime qu'il y a 15 000 fonctionnaires qui sont sur la route en permanence pour enrayer la délinquance en général.

Il a mis en place un dispositif validé tous les 3 mois. Le prochain comité interministériel aura lieu le 26 Mars prochain pour analyser les résultats et faire un premier bilan.

Le budget actuel de la sécurité routière est de 80 millions de francs par an, alors que le coût des accidents est de 100 milliards de francs. Mais désormais tous les ministères sont concernés et, en 2004, chacun aura un budget.

M. RAFFARIN espère que dans 3 ans on sera au niveau de l'Angleterre et des autres pays européens, pour mettre fin à « une pathologie nationale ».

Les autres reportages relatent les deux roues et les jeunes par le drame d'un jeune handicapé à vie, des jeunes qui font du « RUN » avec leurs cyclos, le vendredi soir dans les

rues de Paris, après avoir fait du « BURN » sur leurs roues arrière et des parents démunis devant leur fils qui aime bricoler son kit de surpuissance en vente libre et laissent faire le débridage du scooter.

Image de notre société qui continue de tolérer que les jeunes prennent des risques sur la route.

Visiblement la police interprète avec une grande liberté (devant les caméras) la tolérance zéro.

L'Association « Opération Z » est destinée à relever au quotidien, dans les rues, les infractions et les dangers dans la rue. Ainsi des jeunes (emplois jeunes de la municipalité en question) expliquent les infractions sans sanctionner. Mais ils font appel à la police en cas d'infraction grave constatée.

L'avant dernier reportage porte bien son nom : « AU VOLANT, CHACUN POUR SOI ». Les journalistes relèvent des infractions furtives, et font remarquer ces incivilités aux gens, qui témoignent dans leurs réactions d'une grande désinvolture.

Le dernier reportage, en Pays de Galles, montre que la répression est efficace. On utilise les vidéos des autoroutes et les caméras de surveillance de la ville de CARDIF et des caméras automatiques. L'enregistrement vidéo est une pièce à conviction pour sanctionner sans état d'âme. De plus, dénoncer n'est pas faire de la délation, mais fait partie du sens civique de chacun.

Si en 2001 la police a relevé 30 000 infractions, il y en a eu 100 000 en 2002, qui alimentent les caisses de la police pour acheter des caméras et de nouveaux véhicules ! On y affirme que les comportements ont changé avec les lois.

« Mais CA VA AUSSI CHANGER chez nous, en France, avec une sévérité accrue, même à l'encontre des petites infractions au code de la route », affirme le journaliste.

Monique FRITZ

## → LES MESURES GOUVERNEMENTALES ←

LE COMITÉ INTERMINISTÉRIEL POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE A DÉFINI TROIS AXES

### « Passer de la Sécurité passive à la Sécurité active » :

Par l'instauration de moyens de contrôles automatisés, capables de repérer toutes les infractions à la réglementation sur la vitesse, les distances de sécurité.

Par la création d'une infraction spécifique dite « de vitesse moyenne supérieure aux limites réglementaires » qui sera calculée au moyen des tickets de péage.

Ces mesures devraient permettre le redéploiement des forces de l'ordre sur le dépistage de l'alcoolémie et de l'usage de stupéfiants au volant.

Le paiement des amendes devra être immédiat même en cas de contestation (sauf en cas de vol du véhicule préalable, c'est-à-dire que l'infraction a été commise par le voleur).

Le gouvernement réfléchit aussi à un alourdissement des peines en cas de conduite en état d'ivresse, du non port de la ceinture de sécurité, du défaut de casque et de l'utilisation de téléphone portable au volant.

Les permis blancs seront supprimés en cas d'infraction grave et un stage de sensibilisation à la sécurité routière pourra être ordonné en tant que peine complémentaire.

*Remarque : ce sont les tribunaux qui doivent se prononcer sur les cas les plus graves d'infraction, or la France semble encore frileuse à assimiler la délinquance routière à de la délinquance « tout court ». Le gouvernement peut décider tous les alourdissements possibles, il faut encore que les tribunaux les appliquent.....*

### « Des conducteurs vulnérables mieux encadrés » :

Instauration du permis probatoire pour les jeunes conducteurs qui ne comptera que 6 points; les 12 points ne seront acquis qu'après 3 ans de conduite sans infraction.

Evaluation médicale plus stricte : une visite médicale sera obligatoire avant l'obtention du permis, et devra être renouvelée régulièrement.

Au delà de 75 ans une visite médicale devra être passée tous les deux ans.

*Remarque : c'est la qualité de la visite médicale qui déterminera l'efficacité de la mesure. Le problème qui se posera sans doute est le sous effectif notoire des services de médecine du travail, car ce sont ces médecins qui effectuent la plupart des visites médicales obligatoires. Le risque est grand d'avoir des visites un peu bâclées, faute de temps.....*

### « Pour une culture générale de prévention des risques routiers »

- Affectation de crédits supplémentaires aux préfets pour le traitement des obstacles dangereux.
- L'Etat équippa un certain nombre de ses véhicules de limiteurs de vitesse et de « boîtes noires ».
- Volonté de favoriser à l'échelle communautaire la prise en compte de la limitation de la vitesse pour les véhicules dès la construction.
- Volonté de renforcer le financement des associations œuvrant dans le domaine.

Alexandre Fritz

## → LE COIN GOURMAND / LE GRAND CHEMIN ROYAL ←

### LE COIN GOURMAND : LES SPÄTZLE

Par personne : 1 œuf, 100 g de farine, 100 g de fromage blanc.

Pour 5 personnes :

500g de farine, 5 œufs, 500g de fromage blanc (celui en faiselle est conseillé), sel, (petit lait de la faiselle).

Bien mélanger le tout, bien battre avec une cuillère en bois jusqu'à ce que ça « bulle ».

Prendre une grande casserole d'eau salée, bouillante.

Utiliser l'instrument spécial avec des trous pour spätzle (en vente au rayon ménager en Alsace ou sur les marchés alsaciens), ou une simple planchette et un couteau, pour faire tomber progressivement la pâte par petites lanières dans l'eau frémissante.

Quand les spätzle remontent à la surface, les égoutter, les passer à l'eau froide dans une grande passoire.

Mettre dans un saladier avec un peu d'huile.

Faire revenir dans une poêle.

Déguster.

On peut facilement les congeler.



### LE GRAND CHEMIN ROYAL : AU MOYEN-ÂGE

Le réseau romain est mal entretenu. De nouvelles voies sont construites entre les monastères et les villages qui s'établissent.

La route de l'III est modifiée, passe par Ebersmunster, Sélestat et Colmar.

L'essor du commerce des Flandres vers l'Italie permet à l'Alsace de remplir sa fonction de passage et à Strasbourg celle de carrefour des routes (STRATEBURGUM).

Les routes permettent aussi aux croyants de rejoindre les lieux de pèlerinage. Les chemins dans les Vosges mènent aux châteaux.

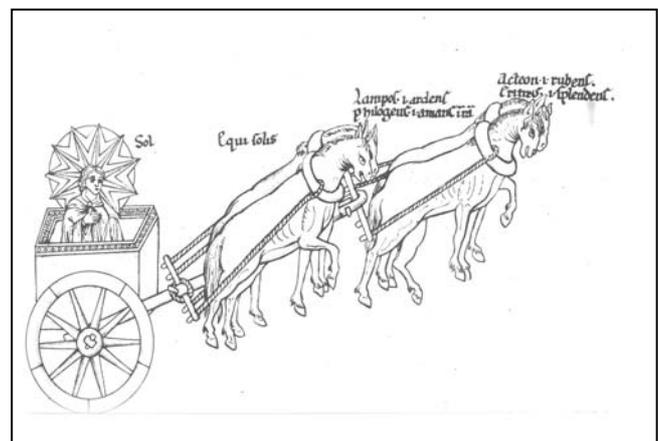
Le long des routes, les plantations d'arbres fruitiers font l'objet d'adjudications pour la cueillette des fruits.

La plaine d'Alsace était couverte de grandes forêts.

Progressivement défrichées, pour permettre l'augmentation des surfaces agricoles et faire face aux famines, ces terres cultivables font depuis la richesse de notre région.

De la forêt primitive dans la plaine, il reste désormais la forêt de Haguenau et la forêt de la Hardt.

Autour de l'III, le Ried reste une région marécageuse spécifique. De même le long du Rhin, la forêt présente un intérêt particulier.



Le char du soleil : HORTUS DELICARUM 12<sup>ème</sup> s.

→ POÈME DE JEAN-LOUIS HINCKER ←

L'AUTO CRIMINELLE

*Une bombe incandescente dans la nuit  
Derrière toi  
Tout proche de toi  
Te frôle sans te toucher*

*Cinq ou six chevaux  
emballés dans leur folie  
pressent leur galop  
de bête sauvage  
et criminelle*

*Une bombe incandescente dans la nuit*

*Et des corps rouges de sang  
Et des vies meurtries  
Transpercées de mille coups*

*Et voici les dix-huit ans d'un front lisse  
Et les vingt cinq ans des longs cheveux d'ébène  
offerts sur l'autel  
des tôles mécanisées et automatisées*

*Une bombe incandescente dans la nuit*

*Et voici les cris des mères  
et le deuil des pères  
Et voici mille débris de fer  
dans la chair meurtrie*

*D'autres bombes incandescentes par milliers  
Derrière toi  
Devant toi  
T'enveloppent, t'enserrent  
Dans une brume noire de soufre*

*Une brume noire  
s'échappe  
de millions, de centaines de millions  
de bombes incandescentes*

*Une brume noire de soufre  
enveloppe  
ton corps meurtri  
d'une bombe incandescente dans la nuit*

*Le 29 Septembre 1997,  
Jean-Louis HINCKER*