

Version Libre

© FFMC67

N° 14 - octobre 2002

Sommaire

[Édito](#)
[Stages AFDM dans le Bas-Rhin](#)
[6th M.E.P. Ride](#)
[Eurodéputés français...Clap...6ème](#)
[Les cieux nous sont tombés sur la tête](#)
[Le dialogue passe sur la route des Crêtes](#)
[Chercher son chemin](#)
[Vos représentants dans les Landes](#)
[La FFMC 67 signale les infrastructures dangereuses](#)
[Conflit commercial UE-USA sur l'acier](#)
[Le feuilleton VOXAN](#)
[Lourd tribu pour les motards](#)
[Moto on se calme](#)
[Un saint pour l'été](#)
[Réveille-toi et réagit](#)

Edito

Au revoir Antoine, bonjour Gilles

Avoir des idées dans une association c'est bien, pouvoir les concrétiser c'est mieux, les pérenniser c'est le rêve. C'est le cas pour près de quatre années de Version Libre. Ce modeste mais indispensable bulletin d'informations et de liaison, souhaité par les membres, n'est l'œuvre finalement que d'un seul homme : Antoine Enderlé.

En effet Antoine s'est impliqué dès le premier numéro de VL, et ce sans formation journalistique, en qualité de rédacteur puis de maquettiste pour finir rédacteur en chef.

Rien de particulier ne le prédisposait à cette fonction si ce n'est sa motivation exceptionnelle. Antoine souhaitait exercer des activités différentes de sa profession pour lui permettre ainsi de trouver un épanouissement personnel.

Version Libre lui a donné la possibilité de pouvoir conjuguer moto, photo, nature. Toutefois depuis plusieurs mois Antoine voulait passer à autre chose. Toujours aussi consciencieux, il n'a pas quitté cette activité sans que son successeur ne soit clairement identifié.

Cela est fait pour ce numéro en la personne de Gilles Garreau.

Tout comme Antoine, Gilles éprouve le besoin de varier ses activités personnelles. Il n'est pas issu du milieu de la presse ; alors pour donner toutes les chances à cette nouvelle aventure, il a participé en étroite collaboration avec Antoine au numéro précédent.

Gilles est également parti avec Eric Balducci au week-end des correspondants régionaux de Moto-Magazine (voir VL 13). Dans ces deux cas nous pouvons constater que la moto n'est qu'un prétexte. L'esprit de la FFMC est de pouvoir donner aux adhérents, mais plus généralement aux individus, la possibilité de s'exprimer aussi bien par écrit que par les actions qu'elle mène.

Si la FFMC ne mettait pas au centre les individus nous n'aurions pas notre place au sein des commissions de sécurité routière et nous ne ferions pas preuve d'abnégation et de philanthropie. La vie à la FFMC c'est vraiment ça.

Alors au revoir et à bientôt Antoine, bonjour Gilles. .

Jean-Philippe Perchaud (Président de la FFMC 67)

[Retour Sommaire.](#)

Stages AFDM dans le Bas-Rhin

Quel dommage ! Les deux stages prévus cette année ont du être annulés.

Et pourtant... Lors de ma rencontre en décembre 2001 avec le colonel Testaud de la base militaire de Mayenheim (68) je sollicite la location de la piste de la base militaire d'Entzheim pour l'organisation de deux stages de perfectionnement moto tout en continuant les demandes d'autorisations à toutes les administrations concernées.

La semaine avant le premier stage, les autorisations me parviennent de l'armée, de la préfecture, de la DDE et de la chambre du commerce et de l'industrie.

Mais, parce que il y a toujours un mais, en faisant l'état des lieux avec un major de réserve très aimable qui m'ouvre les portes de la forteresse et me dit que pour le passage à l'Euro (notre monnaie) la base a été transformée en fort Alamo (dans les hangars il y avait tout les Euros du département), et surprise, en plein milieu de la piste, un grillage et un abri de troupe ont été installés.

Après renseignement à Mayenheim on me dit de faire le slalom à coté du grillage et le Bas -Rhin pour 2002 et se remettre au travail pour trouver une nouvelle piste.

Si vous connaissez une route, un parking ou un espace goudronné de 200 m ètres de long sur 15 m ètres de large libre et sans circulation les vendredi après midi et samedi matin vous pouvez me contacter au 03.88.67.25.79.

Christophe.

[Retour Sommaire.](#)

6ème balade à Moto avec les Membres du Parlement

Les Eurodéputés encouragent l'usage du Deux-Roues Motorisés

Malgré le temps incertain, plusieurs Membres du Parlement européen (MPE) ont participé à la traditionnelle Balade à Moto des Eurodéputés le

mercredi 3 juillet dernier, au départ du Parlement européen à Strasbourg. Cette année, l'événement a bénéficié du parrainage de MPE, de différents groupes politiques et le Haut Parrainage de Pat Cox, Président du Parlement européen.

Cet événement annuel, organisé par la Fédération Européenne des Associations Motocyclistes (FEMA) et la section strasbourgeoise de son affilié français la FFMC, remporte de plus en plus de succès auprès des MPE et du personnel parlementaire.

Le thème de la Balade Moto de cette année était la Mobilité Urbaine. Dans beaucoup de villes européennes, la mobilité est un problème croissant. La FEMA souhaitait montrer aux membres de l'organe européen démocratiquement élu pourquoi tant de personnes se tournent vers les deux-roues comme solution pour améliorer leur mobilité dans les villes embouteillées. Dès lors, la FEMA demande que les DRM (deux roues motorisées) soient considérés de manière appropriée dans le Livre Blanc sur la Politique européenne des Transports à l'horizon 2010.

Plus de 200 participants ont pris part à l'événement, dont plusieurs MPE qui ont eux-mêmes roulé à moto ou pris place comme passagers afin d'apprécier une balade à moto à travers la région alsacienne vers le Mont Sainte Odile dans les Vosges, où un dîner les attendait, offert par Harley-Davidson.

La Balade des MPE a reçu le parrainage de six Eurodéputés motocyclistes:

Liz Lynne (ELDR, Royaume-Uni), Bernd Lange (PSE, Allemagne), Carlos Bautista Ojeda (Verts/ALE, Espagne), Helmuth Markov (GUE/NGL, Allemagne), Karsten Knolle (PPE, Allemagne) et Mogens Camre (UEN, Danemark). Les autres MPE ayant participé étaient Anne-Karin Glase (Allemagne), Ari Vatanen (Finlande), Eluned Morgan (Royaume-Uni), Marieke Sanders-Ten Holte (Pays-Bas), Hans Karlsson (Suède), Eryl McNally (Royaume-Uni), Dorette Corbeij (Pays-Bas) et Bob van den Bos (Pays-Bas).

Les motocyclistes présents provenaient des organisations nationales de la FEMA de Suède (SMC), Grèce (MOTOE), Pays-Bas (MAG), Belgique (MAG), Danemark (DMC), Royaume-Uni (BMF et MAG), et Allemagne (Biker Union et Kuhle Wampe). Cette année encore, l'"International Historic Vehicle Organisation" (IHVO) et l'Automobile Club d'Allemagne (AVD) ont apporté leur précieux soutien en offrant des sièges passagers à bord de voitures, minibus ou sur des motos d'époque.

D'autres organisations ont également soutenu l'événement. Il s'agit de la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM-CMT), l'Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM) ayant coordonné le prêt des motos pour l'événement. L'Association des Motocyclistes Esperantistes (EMC) était aussi représentée.

Antonio Perlot, Secrétaire Général de la FEMA, a déclaré: "La Balade à Moto des Eurodéputés prouve chaque année son efficacité quant à réunir les citoyens et leurs élus dans un cadre agréable.

Malgré la pluie au retour, tous les participants ont vraiment apprécié l'expérience. La 6ème édition avait pour but de souligner la contribution des Deux-Roues Motorisés pour une mobilité accrue, et montrer que les motos et scooters sont utilisés par des millions de citoyens en Europe comme réponse aux besoins de mobilité.

Un autre résultat important à l'issue de l'événement fut l'accueil favorable par les six Eurodéputés motocyclistes d'organiser des réunions informelles régulières avec la FEMA à Bruxelles sur des sujets d'intérêt pour les motocyclistes."

La FEMA voudrait remercier les marques suivantes pour le prêt de motos ayant servi lors de l'événement: Harley-Davidson, BMW, Honda, Suzuki, Yamaha et Piaggio.

Nos remerciements vont également à Hein Gericke ayant fourni les combinaisons pluie, et Lazer ayant donné les casques qui sont utilisés par les participants chaque année.

Christina Gesios

[Retour Sommaire](#)

Eurodéputés français...Clap...ème

Pour cette 6ème édition de la balade des députés européens, je pensais franchement y trouver une évolution en matière de représentativité française. La France venant de sortir d'une campagne électorale qui la fit trembler, je rêvais naïvement d'une rencontre avec un français "d'en haut", moi qui suis un français "d'en bas".

Que t'chi ! Tel sœur Anne je ne vois rien venir. Sur l'échelle de la représentation citoyenne, il doit manquer de nombreux barreaux. En effet si, sur le plan national, un français "d'en bas" se situe sur le premier échelon, le député, lui se trouve sur le dernier.

Sur le plan européen, c'est presque le même schéma. Le citoyen ne se retrouve qu'aux racines alors que le député est déjà dans la cime. Navrant ! Et dire que nous votons pour être représentés. Ces élus nous ressemblent-ils vraiment ou sont-ils frappés après leur élection de carriérisme, de misanthropie et autre attirance par un miroir aux alouettes doublé de fertilité ?

Pour preuve : le vote de la semaine de quatre jours de travail par session au Parlement de Strasbourg - une demi-journée de débat sur la prise ou non de douches au Parlement pour cause de l'épionnage faute d'utilisation fréquente - savoir si le Président de la Convention doit être payé à 100.000 € mensuel, imposable ou non...

Dans ce contexte la construction de l'Union et la défense des citoyens européens sont bien secondaires.

Si la sécurité routière est une écharde dans la construction européenne, il serait temps de penser à soigner ce bobo qui ne cesse de suppurer chez chacun de ses membres.

Inutile de créer un hôpital qui serait disproportionné, mais juste la volonté des gens "d'en haut" de vouloir écouter les gens "d'en bas".

A force de vouloir regarder loin devant pour la postérité, on en oublie de regarder où l'on pose les pieds pour l'éternité.

Jipé

[Retour Sommaire](#)

Les cieus nous sont tombés sur la tête

Comparer le temps qu'il fait et le temps qui passe relève parfois de la gageure.

Février rime parfois avec (premier...) soleil et dans ce cas, il serait dommage -ça démange trop !- de continuer à laisser la moto hiberner au fond du garage.

Alors, bercé par la clémence de cette météo qui n'a plus rien d'hivernale, mais plutôt infernale, me voici parti à songer un instant, au printemps, au vrai. De celui où les longues journées permettent des balades de même dimension.

En un instant, je range les gants "triple épaisseur", j'enlève la doublure hiver du blouson ; oubliée la tenue de pluie !

Et puis la lumière du jour croît encore un peu plus et les cumulo-nimbus aussi. Le ciel s'obscurcit et vient alors à déverser des jours durant cette pluie qui nous rend les ronds-points ou les passages protégés aussi glissants que du verglas !

Pourtant, un jour, les jonquilles sont déjà presque fanées et le muguet garde frileusement ses clochettes fermées, tout comme provisoirement les vannes célestes.

Le mercure n'ose pas s'aventurer bien haut dans le thermomètre, de peur d'être enfiévré. Pas de doute, je plonge dans le placard : vite ! l'écharpe, les sous-gants, les gants, sans oublier deux épaisseurs de laine sous le blouson etc. Pas question que la moto reste seule à dormir au chaud à l'intérieur ! Je fais fi du froid mordant de cette fin avril, mais combien de motards ai-je croisés ce week-end là pendant mes 5 ou 600 kilomètres : tout au plus une dizaine d'irréductibles, peut-être !

Pourtant certaines nuits, je me prends à rêver qu'en un éclair, le soleil va briller de mille feux, réchauffant l'atmosphère de ses rayons hardis. Mais, tout

à coup, un grondement sourd retentit : l'orage est face à moi, impossible de reculer, et dire que j'ai laissé ma tenue de pluie à la maison ! Une fois de plus, je rentrerai trempé, à moins qu'à la faveur d'une éclaircie, je puisse sécher en roulant. Pourquoi pas ? De toute façon, la moto, elle, restera sale malgré tout !

Qu'importe, le plaisir de rouler passe avant la joie d'astiquer : ce n'est pas le cas de certains motards qui préfèrent rouler par temps sec seulement, afin de ne pas devoir user trop de chiffons ou d'huile de coude pour faire rutiler la "belle".

Ne riez pas, j'en connais ! Puis le nombre de motards atteint son apogée -tourisme aidant- au moment où le thermomètre affiche trois jours durant des maxima à défier toute concurrence. Je vois alors certains motards d'exception se permettre des fantaisies vestimentaires, tel l'apprenti pizzaiolo, qui, s'il vient à défier le bitume, prend le risque -cuisant- de garder longtemps trace de son art culinaire.

La fièvre estivale redescend aussi vite que la grenouille replonge au fond de son bocal. L'amplitude diurne a déjà subi une sérieuse amputation. Pas encore de quoi m'affoler. Je continue à rouler contre vents et marées humides. Pourtant les amas de feuilles mortes m'attendent au virage.

Parfois, comme dans un dernier sursaut estival, octobre ou novembre essayent de me faire croire que je pourrai rouler encore longtemps, longtemps. Les premiers flocons succèdent aux brouillards parfois tenaces quand ce n'est pas le verglas qui tend un piège au détour d'une zone ombragée. Le froid mordant m'engourdit les extrémités des mains et des pieds. Difficile dans ces conditions d'utiliser les commandes de frein ou d'embrayage de manière optimale !

Heureux les motards qui ont équipé leur monture préférée de poignées chauffantes. Mais, au fait, les automobilistes, bien au chaud dans leur auto sont-ils vraiment heureux ? Je ne suis pas encore prêt à le penser !

En tous cas, portez toujours votre casque, c'est également utile quand les cieux ont décidé de nous tomber sur la tête !

(Ecrit un jour de pluie)

Philippe V.

[Retour Sommaire.](#)

Le dialogue passe sur la route des Crêtes

De très nombreux motards (et automobilistes) se sont arrêtés dans les trois relais Calmos des cols du Bonhomme, du Markstein et de la Schlucht animés par les antennes FFMC du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et des Vosges en ce week-end de fête des mères.

Il faut noter que c'est une première à triple titre : car en dehors d'un événement national, hors des autoroutes et en collaboration entre 3 antennes FFMC du Grand Est. Ces pauses ont été l'occasion de rappeler aux usagers du massif Vosgien que le partage de la route devait être présent à l'esprit de tous. L'absence d'un circuit (défouloir pour les uns, outil d'apprentissage et de perfectionnement pour les autres) dans notre belle région n'excuse pas les dépassements hasardeux, le hurlement intempestif des pots ni la vitesse parfois mal appropriée.

Prouvons notre attachement à ce lieu idyllique en le respectant lui, mais aussi tous les autres usagers qui, comme nous, aspirent à vivre leur passion. Seuls une prise de conscience de la part des motards et l'endigement du flot des accidents de plus en plus graves dans les cols éviteront les rumeurs persistantes qu'une éventuelle fermeture de la route des Crêtes ne devienne une réalité comme la route équivalente de l'autre côté du Rhin.

De nombreuses discussions avec les Messieurs Moto, les représentants de la DDE et du conseil général, mais aussi les aubergistes ont permis d'être "rassurés" sur l'absence de projet de fermeture au niveau des élus départementaux (la route des Crêtes est une route départementale).

La demande émane plutôt de certaines organisations écologiques, mais ne semble pas être partagée par l'ensemble de la population du massif vosgien concerné.

Il faut donc rester vigilant. Alors ! A bientôt ?

Giless

[Retour Sommaire.](#)

Chercher son chemin

Ceci était la principale occupation des participants au 4ème Rallye Auto Moto JSK Basket en association avec le groupe Itinéraire 67 de la FFMC Bas-Rhin.

Le rendez-vous était fixé le dimanche 23 juin 2002, à Strasbourg-Koenigshoffen.

Nous avons proposé un parcours pour rejoindre Colroy La Roche. 10 équipages (3 voitures, 7 motos) ont pris la route avec un questionnaire.

Durant l'épreuve, les équipages ont rencontré des points de contrôle et de jeux. Le repas de midi ponctué des premiers commentaires et anecdotes fut pris en commun autour d'un barbecue.

La poursuite du rallye a permis de revenir sur Strasbourg vers 17h00.

Au final, lors du décompte des points, avec une légère avance, c'est Eric (Tiger 900) qui remporte la coupe cette année.

Nous remercions les équipages et le groupe Itinéraire 67 de la bonne ambiance durant la journée.

A l'année prochaine ...

Pascal R1100R

[Retour Sommaire.](#)

Vos représentants dans les Landes

Un week-end de Pentecôte bien chargé pour les cinq adhérents de la FFMC 67 qui ont fait le déplacement à Seignosse pour participer aux Assises 2002.

Papy et Stéphane pour représenter l'AMDM, Isabelle et Gilles pour la FFMC 67 et Philippe avec les deux casques (euh... casquettes).

Trajet moto pour tous en deux groupes : Papy et Stéphane d'une part, les trois autres rejoint par Christian de la fédé 68 d'autre part.

Trajet varié et agréable mis à part une bonne rincée du côté de C ahors qui nous a contraint à faire une halte supplémentaire.

Arrivés sur place, on est vite dans l'ambiance. Dès la première demi-journée, une grosse discussion s'engage au sujet de la parution du tract de l'entre deux tours des présidentielles (qui appelait à faire barrage à l'extrême droite).

Une grande majorité de délégués des antennes présentes a approuvé la position de la FFMC nationale qui, sans rentrer dans le débat politique, a su prendre la défense des valeurs républicaines.

Bref, les rapports moral et financier sont votés et le quitus est donné au Bureau National, ce qui, pour nous tous, entraînent, entre autres, une augmentation de la cotisation à 33 Euros pour 2003.

Je passe sur le rapport du commissaire aux comptes beaucoup trop technique pour la plupart d'entre nous, mais qui montre le sérieux avec lequel sont préparées les Assises et permet de mettre en évidence quelques clignotants qu'il faut surveiller.

Ensuite, nous avons procédé au vote, après quelques modifications mineures, du statut type des antennes afin que chaque adhérent ait les mêmes pouvoirs de décision, la même cotisation qu'il soit de Brest, Lille, Marseille ou Strasbourg. Pour mémoire les statuts nationaux avaient été votés aux Assises d'Eymoutiers.

Puis vote du document d'orientation qui fixe les grands objectifs de la FFMC pour les années à venir :

- Poursuivre les interventions de la FFMC pour défendre la moto, sa pratique et le droit des motards
- Développer l'action de la FFMC au plan européen
- Développer les commissions existantes, l'aide aux antennes et la communication
- Développer les synergies au sein du mouvement FFMC et l'appui aux structures
- Etudier la création d'autres commissions de travail permanentes
- Développer la place de la FFMC en tant que mouvement citoyen

Les commissions de travail ont également été un temps fort et des décisions ont été prises, par exemple :

- Sensibilisation de l'allumage des feux auprès des utilisateurs de 125 cm3
 - Boycott de la société Autosur qui vient de mettre en place une formule de contrôle technique moto
 - Développement de la commission juridique (il faudrait un animateur bénévole par antenne)
 - Maintien des journées de travail qui doivent être la continuité des conseils de région et permettre de préparer les assises
 - Arrêt du partenariat avec Moto Puzzle et création d'une commission permanente chargée d'une réflexion sur l'assainissement du marché des épaves
- La FFMC Loisirs est ensuite intervenue pour faire un rappel des différentes actions menées, pour remercier Moto Magazine pour la réalisation du guide loisirs et pour faire un compte-rendu du "Tour de France de la Bleue" où 15 ados ont pris la route pendant 10 jours et effectué 2273 Kms. Les Assises se sont terminées par l'élection de deux membres du Bureau National. En effet les mandats de Guillaume Chocteau et de Richard Renaut arrivaient à échéance. Richard était même en fin de renouvellement (déjà deux fois élu). Deux candidatures ont été reçues : Guillaume qui se représente et Gauthier Chapat de la FFMC 63. Après avoir expliqué leurs motivations, tous deux sont largement élus malgré un vote à bulletin secret demandé par la FFMC 01 qui a soulevé un tollé de réprobations de la plupart des participants eu égard au temps perdu pour organiser le scrutin. La FFMC 66 se propose d'organiser les Assises 2003 à Perpignan.

Au moment de notre départ, nous n'avons pas manqué de remercier les adhérents de la toute jeune FFMC 40 pour la qualité de l'organisation et pour leur accueil. Nous renouvelons ici ces remerciements car ils le méritent largement.

Le retour sur Strasbourg a été plus rapide que l'aller, sans pour autant prendre une trop grosse portion de parcours autoroutier. Nous avons vraiment apprécié notre halte au Relais Saint Jacques sur la RN 19 vers Tulle à La Bitarelle de Gimel (05 55 21 26 63) où Didier Gibiat nous a réservé un très bon accueil et a su nous concocter sur le pouce une superbe assiette de cochonnaille pour un prix raisonnable.

Gilles

[Retour Sommaire](#)

La FFMC 67 signale les infrastructures dangereuses

Nous partîmes, non pas cinq cent, mais une bonne demi-douzaine, équipés de baudriers réfléchissants ce mardi soir après la réunion. Direction le boulevard Wilson et son si joli patchwork de pavé et goudron.

Arrêt, warning et balisage de sécurité pour protéger Isabelle qui se sentait une âme artistique et tagguait allégrement les petits casques au pochoir. A peine arrêtés, une diligence pleine d'archers de la reine (entendez la municipale) s'arrête pour avoir une explication. " Nous signalons les infrastructures dangereuses pour les motards ", répond Gilles. " C'est bien, continuez ", répondent les policiers qui démarrent.

Et nous continuons à marquer les pavés de la gare qui font zigzaguer, le bord si bien crénelé du pont Mendès France à Shiltigheim, quelques passages pour cyclistes peints dans des virages et des plaques d'égout situées dans des courbes sur la trajectoire (rond point Cronembourg, carrefour Wilson faubourg de Saverne, descente de l'autoroute vers les Halles).

Bon, il est plus de minuit et Isa ne s'est pas encore peint les bottes, on rentre.

A la prochaine !

Appel : Signalez nous les points dangereux dans le Bas-Rhin, nature et positionnement précis, par E-mail ou sur papier libre, il existe des formulaires à la fédé.

Dernière minute : Le boulevard Wilson a été complètement regoudronné. Faut-il y voir un aboutissement de notre marquage ou le simple fait du hasard ? A la fédé, nous penchons pour la première hypothèse

Philippe H.

[Retour Sommaire](#)

Conflit commercial UE -USA sur l'acier

Pas de surtaxe pour les motos en provenance des USA

La campagne menée par les motocyclistes européens en parallèle à celle de l'industrie motocycliste s'est conclue par un succès : la Commission européenne a décidé d'exclure les motos de la liste de représailles sur les produits importés des Etats-Unis.

Ces mesures de représailles ont été établies par l'Union européenne en réaction à la forte augmentation des taxes qu'auraient imposé les USA sur l'acier européen.

Les produits concernés sont entre autres les motos, le jus d'orange Tropicana, le textile et l'acier.

La FEMA a immédiatement entrepris des actions en parallèle à celles des fabricants motos. Une campagne de lettre a été lancée avec le soutien des membres de la FE MA, et des réunions ont eu lieu avec les officiels de l'UE concernés, les exhortant à laisser les motos en dehors de ce conflit commercial sur l'acier.

L'inclusion des motos dans cette liste est inappropriée, et il est injuste de pénaliser les utilisateurs par une augmentation des prix des motos en provenance des USA qu'ils voudraient acquérir.

Antonio Perlot, Secrétaire Général de la FEMA, a déclaré : " Ces arguments ont été entendus et acceptés par l'Union européenne. La FEMA souhaite remercier la Commission et le Parlement d'avoir écouté et compris le point de vue des motocyclistes en tant que consommateurs. "

Un cas similaire s'est déjà produit auparavant, lorsque les USA ont inclus les motos de petites et moyennes cylindrées importées de l'UE dans leur liste de représailles en réponse au boycott de l'UE sur le bœuf américain traité aux hormones. Les organisations motocyclistes américaines et l'industrie avaient aussi à cette époque réussi à exclure les motos de la liste.

Communiqué FEMA du 24/5/2

[Retour Sommaire.](#)

Le feuillet VOXAN

Et si cette fois, c'était la bonne ? En effet, le 18 juin, le tribunal de commerce de Clermont-Ferrand a retenu Didier Cazeaux pour sauver la seule marque française de moto. Cet industriel girondin a déjà sauvé le chantier naval Guy Couach qu'il a repris en 1996. Le redémarrage de la production est attendu pour début 2003 avec une trentaine de salariés et un objectif d'environ 800 à 1000 machines produites la première année. Mais la capacité pourra être bien supérieure les années suivantes. Du côté des concessionnaires, la majorité d'entre eux est restée fidèle. Aussi, en cas de pépin, n'hésitez pas à vous y rendre. Apparemment, tous les clignotants sont au vert. Souhaitons que cette fois-ci, ce soit le dernier épisode du feuilleton Voxan. Longue vie à la marque !

Giless

[Retour Sommaire.](#)

Lourd tribu pour les motards

Comme chaque année, la sécurité routière a publié les chiffres du nombre de tués sur les routes françaises. Si déjà le constat global n'est pas brillant (7 720 personnes ont trouvé la mort en 2001 soit 1% de plus qu'en 2000), celui des motards est accablant : 1 011 d'entre nous ont laissé la vie dans un accident de la route soit 14% de plus qu'en l'an 2000. Du coup, la sécurité routière et surtout les médias n'ont pas manqué de nous montrer du doigt. Pourtant, en analysant les chiffres de la DSCR (Direction à la Sécurité et à la Circulation Routière), plusieurs enseignements peuvent être tirés, en particulier sur le nombre d'accidents ayant causé la mort d'un motard. On peut constater une baisse de 1,90% du nombre de motards décédés lorsqu'un seul véhicule est impliqué (c'est à dire le motard seul) ; mais il y en a tout de même 314. Par contre, les collisions arrières entraînant la mort d'un motard augmentent de 34,10%. Dans ce cas le motard est victime du comportement inapproprié du véhicule qui le suit. Une autre catégorie qui augmente énormément (+51,90%) est celle des collisions multiples qui résulte de l'augmentation constante du trafic et du comportement de l'ensemble des conducteurs. Chaque année, c'est le même constat. Et on voit bien les limites de la politique répressive que l'ancien ministre des transports a mis en place au travers de la loi Gayssot. Et pourtant, d'autres solutions existent. La plate forme de la FFMC avance notamment les mesures suivantes :

- Une hausse conséquente du budget de l'équipement afin que le doublement des glissières de sécurité (près de 200 motards tués en 2001) et la sécurisation des obstacles latéraux soient accélérés, et pour que l'entretien du réseau soit amélioré ;
- Une heure de sécurité routière par semaine tout au long de la scolarité obligatoire ;
- La baisse de la TVA sur les équipements de sécurité obligatoire ainsi que sur les heures d'enseignement de la conduite afin que le permis ne soit plus du bachotage mais une véritable formation ;
- La gratuité des autoroutes qui sont 4 à 7 fois moins meurtrières que le reste du réseau, cette mesure incitant les jeunes à emprunter ces voies ;
- L'ouverture aux motards d'au moins un circuit par région afin de favoriser les actions de formation et la possibilité pour tous de pratiquer leur passion dans des conditions sécurisées.

Il est grand temps de changer de cap et de mettre en œuvre une série de mesures de prévention, d'éducation et de formation, tout en améliorant très sensiblement les infrastructures routières et l'entretien du réseau. LA FFMC reste attentive aux décisions gouvernementales et n'hésitera pas à appeler les motards à manifester si les mesures préconisées ne sont pas enfin prises en compte. Mais en attendant, restons vigilants aux guidons de nos bécanes et n'oublions pas que la vitesse est toujours un facteur aggravant des accidents.

Giless EVOLUTION DES ACCIDENTS AYANT CAUSE LA MORT D'UN MOTARD

Accident impliquant...	2001	2000	Evolution
.....1 véhicule	.....314	.....320	.....-1,90 %
.....2 véhicules	.....585	.....475	.....+23,20 %
Dont collision arrière	.....55	.....41	.....+34,10 %
3 véhicules et plus	.....112	.....91	.....+23,10 %
Dont collisions multiples	82	.....54	.....+51,90 %

Source : Direction à la Sécurité et à la Circulation Routière (DSCR)

Sign

[Retour Sommaire.](#)

Moto On se calme

Bonjour à tous ! Bravo pour votre initiative et pour l'article des DNA du 25/05/02. (NDLR : en référence aux relais calmos sur la route des crêtes) Anciennes motardes, nous nous sommes installées dans la région de Sainte Marie Aux Mines. Notre maison se situe aux abords de la D48 entre la ville et le col des Bagenelles. Lors des week-end et parfois en semaine, cette départementale sert de piste d'entraînement à des fous inconscients, beaucoup en 2 roues et aussi en 4 roues. En maîtres des lieux, ils s'imposent lourdement. Les bruits des pots d'échappement excessifs hurlent en continu. Cette vallée est magnifique. En période calme, c'est un vrai paradis propice aux randonneurs, vélos et aux observations d'animaux sauvages. Cette zone rurale doit, bien entendu, accueillir les touristes. Mais dans les meilleures conditions pour tous. Nous souhaitons que la mairie mette en place des mesures de sécurité tout le long de la D48 :

- La signalisation : " limitation de vitesse " du lieu-dit n'est pas installée,
- les sorties des petites routes communales ne sont pas indiquées,
- les fermes et les troupeaux ne sont pas signalés (la vie agricole est très active),
- des lignes discontinues sont dessinées dans les virages,
- etc.v Nous n'osons pas laisser les enfants se promener le long de cette départementale que ce soit à vélo ou à pieds par crainte de l'accident.

Nous avons un gros projet pour accueillir des personnes handicapées physiques en leur proposant des chambres et des gîtes entièrement adaptés pour leur permettre de passer des vacances, en organisant des sports de nature, avec du matériel adapté et en travaillant en partenariat avec les clubs de loisirs et de sport de la région afin de favoriser le brassage social avec des valides.

Les centres de réadaptation sont très intéressés par ce projet. Vous le dites vous même : " trop de jeunes se tuent ou se retrouvent en fauteuil roulant et ils sont ensuite privés de leur autonomie ".
 Les lieux ne sont pas assez accessibles et il n'y a pas assez de lieux de vacances surtout en Alsace.
 Je suis un peu longue mais le problème est trop grave. Continuez la prévention et intervenez auprès des mairies et des DDE Merci pour votre intervention CALMOS.
 Très cordialement. e

Danièle Brigeot

[Retour Sommaire.](#)

Un saint pour l'été

De tout temps et quelque soit l'endroit du monde, l'Homme s'est créé un ou des protecteurs célestes. Conscient de la multitude des tâches que ces protecteurs ont à accomplir et selon ses besoins, la croyance populaire attribue des pouvoirs à d'autres " Esprits ".
 Dans la Grèce Antique c'était des demi-dieux, dans la religion catholique se sont les saints. C'est ainsi que saint Christophe naît comme tant d'autres. On le fête plusieurs fois dans l'année (juillet, août,...) selon les calendriers.
 C'est probablement durant la persécution de Dèce, en 250, que saint Christophe subit le martyre à " Samon ", ville dont on ignore l'emplacement, dans la province de Lycie, au sud-ouest de l'Asie Mineure.
 On sait qu'il était honoré dans cette région au Vème siècle. D'après la légende grecque, Christophe était un barbare anthropophage de la tribu des Cynocéphales (hommes à tête de chien).
 Il se convertit et fut enrôlé dans l'armée impériale. Il refusa d'apostasier et mourut dans d'effroyables tourments.
 La légende occidentale est autre. Christophe veut se mettre au service du roi le plus puissant. Quant il constate que ce roi craint Satan, il choisit ce nouveau maître.
 Mais quand il voit que Satan a peur du Christ, il l'abandonne pour celui qui surpassa toutes les créatures. Un ermite apprend à Christophe que le Christ apprécie les hommes d'après leur bonté pour leur prochain.
 Christophe s'installe donc comme passeur auprès d'un fleuve. Une nuit, un petit enfant le requiert. Christophe le prend sur son épaule. Il avance dans l'eau, l'enfant devient de plus en plus lourd, si bien que le colosse, qui s'appuie sur son bâton, craint de s'écrouler.
 Sur l'autre rive, il avoue son étonnement " Le Monde entier ne serait pas plus lourd ". L'enfant répond " Tu as porté celui qui a créé le monde. " " Porte-Christ ", Christophe devint le patron des voyageurs. Son image gigantesque était un gage de salut : " Regarde Saint Christophe et va-t-en rassuré. " Le saint fut très populaire au Moyen-Âge, et innombrables furent les images où il porte l'Enfant divin en s'appuyant sur son bâton.
 Quelquefois, mais rarement, on a donné au saint une tête de chien, faisant probablement référence à l'époque grecque.
 Si de nos jours nous ne roulons plus en chariot à bœufs comme dans la Grèce Antique et s'il n'existe plus de bandits de grands chemins sur nos routes comme au Moyen-Âge, nous avons tout de même conservé ce patron bienveillant dans notre esprit et sur nos routes.
 En effet l'absence d'un saint tel que Christophe, nous inviterait à en créer un ou une autre car nous n'avons guère évolué en matière de croyance.
 La preuve Sainte Gamelle veille aussi

Jipé

[Retour Sommaire.](#)

Réveille-toi et réagit

Ayant eu des expériences douloureuses, physiques et psychologiques, lors d'accidents de la route, je me suis intéressé très tôt aux problèmes ainsi qu'aux causes de l'insécurité routière.
 Titulaire du permis de conduire dans les catégories A, B et C, ayant une expérience en qualité de mécanicien et de pilote moto dans des épreuves de compétitions, tout ceci m'a permis d'acquérir une très bonne expérience de conduite et de comportement sur la route.
 Enfin, lorsque j'ai entendu dans les années 1984-1986 toutes les " CONNERIES " que l'on pouvait débiter sur les accidents moto, j'ai décidé de devenir IDSR*.
 Au début, j'avais la ferme intention d'essayer de changer rapidement l'image faussée qu'on avait du monde motard ainsi que toutes les interprétations abusives concernant les causes d'accidents moto. Suite à des recherches et des enquêtes, j'ai donc fait des propositions concrètes et constructives.
 Je me suis vite aperçu avec le temps qui passait, qu'il existait, vraisemblablement des " soupapes de sécurité " qui arrivaient à freiner, transformer, stopper ou éliminer les bonnes idées. En plus, les " têtes " qui décident vont encore mettre leur grain de sel " politico-économique ", et hoplaa, on croit que le tour est joué.
 Hélas, on s'aperçoit aujourd'hui qu'il faut de 5 à 10 ans pour mettre en place des actions concrètes qui permettent de sauver des vies humaines ou au moins d'éviter que d'autres accidents ne se reproduisent inlassablement. Pourtant, on va vous déclarer que l'on a tout essayé même tout ce qui ne marche pas (mais qui fonctionne très bien dans d'autres pays en Europe), qu'il faut d'abord faire des études (qui durent très longtemps), qu'il faut préparer la mentalité française à tout changement pour ne pas agresser l'esprit " cocorico ". Pourtant, je suis certain que l'on peut dénicher de très bonnes idées qui ont été inexploitées dans les vieux dossiers des enquêtes " REAGIR** ".
 Lorsque la " Grande ère " des " gayssoteries " est arrivée, (rappelez-vous : "diviser par deux le nombre de morts sur la route en cinq ans". Ne devrait-on pas limoger un ministre qui n'arrive pas à réaliser son objectif ?), je me suis posé la question : "mais à quoi je sers ?".
 En effet, je savais à l'avance (et je n'étais pas le seul) que les mesures et sanctions de l'époque n'apporteraient RIEN de révolutionnaire, mais, au contraire, aggraveraient encore certaines situations dont les conséquences étaient pourtant prévisibles. Plus grave encore ! ... Certaines mesures étaient inacceptables ou encore faisaient office de " jumeaux-clonés " car dédoublant des textes de lois existant déjà, ou, même radicalement dangereuses et provoquant ainsi des massacres sur la route, dès la première année d'application.
 Je comprend donc que mes ex-collègues IDSR éccœurés aient jeté l'éponge à chaque changement de ministre des transports ou de coordinateur de Sécurité Routière. Donc ! Vous vous posez peut-être la question : " Mais, alors Pourquoi lui, il reste ? "
 Hé bien ! Je suis convaincu qu'aujourd'hui il vaut mieux continuer à se battre ! Concrètement : lutter contre ces " têtes-bien-pensantes " et " politiquement-correct " ou encore " garant-de-bonnes-idées-mal-foutues ", qui n'ont parfois (soyons modeste) aucune expérience de la conduite routière, et qui vont pourtant prendre " LA DECISION " juste, comme par hasard, avant certaine élection capitale.
 Des actions de polichinelle, sanctions, bâtons, sanctions, bâtons, etc.... Bref, voilà à tout ce qui a été fait ces 6 dernières années (j'y vais peut être un peu trop fort ?).
 Mais, depuis 1996, les sanctions financières ont remplacé les suspensions de permis de conduire. Soit, on est pour, soit on est contre l'une de ces deux solutions ; mais, si on se trompe dans son choix les conséquences s'aggravent.
 On les appelle aussi les amendes forfaitaires (difficiles à digérer) mises en place pour éviter les " évaporations financières ". Hé oui, il y avait des passe-droits et certains PV disparaissaient dans la nature !!! (l'm choking, mais dans quelle nature ?). Ce qui veut dire qu'aujourd'hui pour arrondir ses fins de mois, l'Etat récolte dans ses caisses (qui ne sont plus noires), une manne financière supplémentaire (on ne connaît pas le montant. Ce n'est plus noir, c'est transparent !!!).
 Dommage, car les organismes qui luttent contre l'insécurité routière auraient pu en avoir besoin. Pourquoi ne pas subventionner des actions de

formation, théorique et pratique, qui apportent plus pour l'expérience de la conduite que des sanctions financières forfaitaires (j'aime bien ce mot forfaitaire, c'est de la solidarité non !! .. ?). (Si vous avez d'autres idées , jetez vers ici, nous sommes preneurs, ... surtout notre trésorier). Bref, il vaut mieux continuer à se battre pour une bonne et juste cause que de laisser les " beaux-parleurs " nous embaumer de leurs conneries. Cet article n'est qu'un " amuse-bouche " (restons motardement correct). Le prochain article portera sur le thème des côtés cachés d'un certain petit papier rose et des sanctions administratives et juridiques.

Vous venez de lire cet article ... Que vous soyez un motard avec de l'expérience, s'il vous reste quelques heures de votre RTT (dont vous ne savez que faire), ou simplement si vous êtes motivé à vous battre afin d'enlever une " image d'assassin de la route " qui plane sur le monde motard, alors venez rejoindre le groupe des IDSR motard. Notre formation interne est gratuite, sauf celle de l'AFDM***.

Sachez, qu'il existe toujours encore des fonds de tiroir oubliés de l'Administration Française et Européenne, où l'on trouve des dossiers avec plein d'idées motophobes. N'attendez donc pas pour soutenir des actions de défense du monde motard. Sachez que la FFMC Bas-Rhin est une association qui se bat pour vous. Si vous ne la soutenez pas, elle ne pourra plus continuer à vivre.

Lorsque les directives européennes seront votées et que les textes de lois français devront les intégrer : ce sera TROP TARD. Il ne nous restera plus que les yeux pour pleurer.

Alors je vous dis à la prochaine.

Mais attention : " les pistolets lasers vous guettent sur la route " (mais, c'est pour le bien de tous !?. Nous et l'Etat !?).

* IDSR : Inspecteur Départemental de la Sécurité Routière.

** REAGIR : enquêtes sur les accidents mortels.

*** AFDM : centre de formation.

MiB

[Retour Sommaire.](#)
