

## Dossier de presse

# Manifestation le 13 mars 2004

**Sécurité routière**

=

**formation**

**Vidéosurveillance et  
sanctions automatiques**

=

**justice et libertés bafouées**



### Sommaire

- Communiqué du 7 mars p. 2
- Les raisons de la colère p. 3
- Présentation de la FFMC p. 6
- Nos propositions p. 8

Contact presse : Dominique SALOMON-PROLHAC – 04.67.790.710  
ou Olivier DUCHEZ - 06.89.15.67.00



## **Communiqué de presse du 7 mars 2004**

---

### **Qui sème la répression récolte la colère Manifestation à Montpellier le 13 mars**

A l'appel de la Fédération Française des Motards en Colère, les motards manifesteront le week-end du 13 et 14 Mars 2004 dans près de 50 villes de France.

A une semaine des élections régionales, les motards rappelleront aux élus et candidats leurs responsabilités en matière d'insécurité routière.

MM. Sarkozy et De Robien attribuent « l'amélioration » des résultats provisoires de l'accidentologie aux effets de la répression et surtout à la mise en place des radars automatiques.

Affirmer qu'ils ont un lien direct avec la baisse du nombre de tués relève de la démagogie et de la volonté de conditionner les citoyens à cette nouvelle société sous surveillance.

La FFMC refuse cette simplification de la sécurité routière et la culpabilisation des individus par un système, mis en place dans l'urgence, instaurant l'automatisme des sanctions et bafouant, de ce fait, la justice et le droit à la défense.

La mise en œuvre des radars automatiques ne sert que de « pompe à fric » ! Entre 2 et 3 millions d'euros de bénéfices par an à partir de 2004. C'est un véritable racket !

Si le projet de loi de décentralisation est voté à l'Assemblée Nationale, le démantèlement des services de l'Etat avec le transfert de la gestion de 20 000 kilomètres de routes nationales aux collectivités locales va conduire à ce que l'entretien des routes dépende des moyens financiers des départements. Ceux-ci n'auront à l'avenir que la solution de les rendre payantes ou de pas les entretenir.

C'est pour ces raisons que la FFMC réclame une autre politique de sécurité routière et appelle l'ensemble des motards à se mobiliser :

- pour une sécurité routière basée sur l'éducation et la formation,
- contre une société sous surveillance qui privilégie la répression et néglige la responsabilisation et l'intelligence des individus.

La manifestation montpelliéraine se regroupera à 14 heures aux Arceaux (départ vers 14h30).

## Les raisons de la colère

---

***La Fédération Française des Motards en Colère appelle une nouvelle fois les motards à descendre dans la rue afin de manifester leur opposition à la politique de sécurité routière du gouvernement.***

### **Non au « tout » sécuritaire**

Si les chiffres provisoires de la sécurité routière peuvent apparaître encourageants en 2003, ils ne doivent pas occulter les dérives sécuritaires du gouvernement.

Le spectacle est accablant. Depuis plusieurs mois, la politique de sécurité routière est réduite à l'installation de radars automatiques. De grandes messes politico-médiatiques tendent à faire avaler la pilule au plus grand nombre : les vies sauvées ne l'auraient été que grâce à la répression.

Prendre les Français pour des veaux, les politiques savent le faire. Ils utilisent même, voire sponsorisent, certaines pseudo associations de victimes pour faire monter la haine, aggraver la répression et remplir les prisons.

Comment peut-on faire croire aux gens que seule la mise en place de radars automatiques fera diminuer la mortalité sur le long terme ?

Le fait de ne répondre à l'insécurité routière que par l'aspect économique de ce qu'elle peut rapporter conduit tout simplement à un impôt déguisé. Le seul but est de remplacer les systèmes conventionnels pas « rentables » (350 millions d'Euros de perte par an) par un impôt plus lucratif (2 à 3 milliards € par an de bénéfice).

Le gouvernement a mis en place, dans l'urgence, une machine infernale sans en mesurer les effets pervers et les dérapages.

Aucune étude préalable, aucun audit, aucun suivi ni évaluation n'ont été réalisés.

C'est une façon masquée d'instaurer un contrôle social des individus par le politique, bien connu dans les pays anglo-saxons. L'Etat se transforme en inquisiteur de la vie privée.

C'est une façon masquée d'instaurer un contrôle social des individus par le politique, bien connu dans les pays anglo-saxons. L'Etat se transforme en inquisiteur de la vie privée

On nous cache que la politique de sécurité routière de ces pays n'enferme pas l'utilisateur dans la spirale de la sanction. Les investissements y sont énormes dans la formation des usagers. De plus ces pays commencent à s'interroger sur les conséquences du système mis en place.

On nous cache que la politique de sécurité routière de ces pays n'enferme pas l'utilisateur dans la spirale de la sanction. Les investissements y sont énormes dans la formation des usagers. De plus ces pays commencent à s'interroger sur les conséquences du système mis en place.

« Il faut humaniser les radars, les rendre plus intelligents », dixit Gilles De Robien dans un article du Parisien. Ce sont des mensonges.

Vous contestez ? Il faut consigner 135 €.

Vous demandez la photo ? Aucune photo réclamée n'a été envoyée. De plus, il faut joindre des photocopies de la carte grise et de la pièce d'identité avec photo, ce qui est contraire au décret sur le fonctionnement des radars lui-même.

On n'arrive alors à une justice expéditive, bafouée, ne respectant pas les principes fondamentaux du droit français.

Le « comité de défense droits et liberté », mis en place par la FFMC, dénonce depuis plusieurs semaines les irrégularités de ce système.

Ce sont les jeunes qui se tuent le plus sur la route, certainement en raison d'un sentiment d'invulnérabilité, ne calculant pas les dommages qu'ils pourraient causer à autrui. Ne doit pas s'emparer du problème à bras le corps en consacrant les moyens nécessaires pour rompre cette fatalité en les accompagnant par une éducation à la sécurité routière durant toute la scolarité obligatoire ?

A l'inverse, le gouvernement « accuse » l'utilisateur de la route de tous les maux, de sa propre mort, et renforce les sanctions. La victime devient coupable et responsable de l'accident et elle peut même être responsable de faire courir des risques à autrui.

L'erreur humaine devient inhumaine. Ce n'est plus l'infrastructure qui est dangereuse, c'est le conducteur lui-même.

Reconnaître le rôle joué par les infrastructures dans 42% des accidents reviendrait à ce que les autorités nationales et locales « s'auto-incriminent » et admettent leur contribution à la mort sur la route.

S'attaquer à l'amélioration des comportements suppose une autre méthode plus longue : c'est un véritable défi pour notre société et nos élus.

Rompre avec l'individualisme, retrouver le respect des autres, l'idée que la route et l'espace se partagent et qu'ils ne sont pas une jungle où il s'agit d'être le plus fort, que l'on peut construire une société différente où chacun a sa place demandent d'autres moyens, d'autres ambitions que nos politiques n'ont pas.

### **La décentralisation où comment l'état se désengage de ses responsabilités.**

Transférer plus des deux tiers du réseau routier national aux départements pour de fausses raisons de proximité, et en fait un acte déguisé de démantèlement du service public de l'Équipement.

Rapprocher la gestion des routes des collectivités locales va coûter cher à l'utilisateur et au contribuable.

Il y a trente ans, le gouvernement avait déjà remis aux départements l'entretien de 53 000 kilomètres de routes nationales. Que sont elles devenues ? Tout simplement des départementales souvent mal entretenues. Ainsi que le dénoncent la FFMC et les syndicats et professionnels de la gestion et de l'entretien des routes.

L'État ne se cache pas pour dire qu'elles sont les plus accidentogènes (7 fois plus que les autoroutes) et en fait porter la responsabilité aux régions.

Avec le projet de loi de décentralisation adopté par le Sénat (et dont le passage à l'Assemblée Nationale a été repoussé après les élections), l'Etat abandonne 20 000 kilomètres de routes nationales aux départements qui en auront la charge totale. Une charge tellement importante qu'ils devront, s'ils veulent les entretenir, les rendre payantes.

L'entretien sera fonction des départements, de leurs moyens financiers et de leurs choix budgétaires. Cela remet en cause l'égalité des citoyens sur tout le territoire de la République. Ce sont les usagers les plus vulnérables qui paieront le prix fort !

« L'Etat ne peut même pas remettre à l'heure actuelle les routes nationales en bon état » dicit Patrick Devedjian<sup>1</sup> : comment feront donc les départements pour le faire ?

Surtout que s'ajoutera le transfert des agents de la DDE vers les collectivités locales : entre 40 000 et 50 000 fonctionnaires d'Etat sont concernés. C'est un véritablement démantèlement des services de l'Etat et la mort des « Ponts et Chaussées ». Cette façon de réduire les dépenses publiques va alourdir les impôts locaux.

---

C'est pour toutes ces raisons que la FFMC appelle à manifester le week-end des 13 et 14 mars 2004.

La FFMC lancera, à cette occasion, un appel national à mobilisation contre un système bafouant les libertés, elle appellera les politiques à se positionner sur cette violation manifeste des libertés dans le pays des droits de l'Homme.

Elle appellera toutes les catégories d'usagers et toutes leurs associations à la rejoindre pour faire un front commun d'opposition à la politique sur-répressive de sécurité routière et au désengagement de l'Etat en matière d'entretien des routes.

Elle lancera une pétition nationale dans ce sens.

---

<sup>1</sup> Libération du 25 février 2004

## La FFMC

---

*Née en janvier 1980 d'un mouvement de révolte contre la sur-taxation de la moto, la FFMC est devenue une force de proposition constructive, en particulier dans le domaine de la sécurité routière.*

Association à but non lucratif régie selon la loi de 1901, elle a pour objectif de fédérer les usagers des deux et trois-roues motorisés (du cyclo au gros cube).

Elle agit pour développer la pratique du deux-roues motorisé en sécurité et améliorer le partage de la route, par le développement de la prévention et de la formation, pour faire prévaloir la connaissance et la prise de conscience plutôt que les mesures répressives.

Elle agit également pour promouvoir les valeurs de solidarité, d'égalité et de liberté, visant à permettre au plus grand nombre la pratique du deux-roues motorisé dans un esprit de responsabilité et d'entraide.

Après plus de vingt années d'expériences de terrain, la FFMC a identifié la plupart des grands problèmes touchant la pratique de la moto et participe activement à l'élaboration de nombreux programmes d'amélioration de la sécurité routière.

Au quotidien, ses soixante-dix antennes départementales agissent avec les motards pour l'amélioration des infrastructures et du réseau routiers et pour la mise en place d'un continuum éducatif en matière de sécurité routière.

### Le mouvement FFMC

*Pour répondre aux carences constatées par les motards (information, assurance, formation, sécurité, etc.), la FFMC a créé plusieurs structures qui s'inscrivent dans le secteur de l'économie sociale :*



- **L'Assurance Mutuelle des Motards**

En réponse aux tarifs prohibitifs pratiqués par les assureurs, 40.000 motards versent chacun 280 F pour voir naître leur mutuelle en 1983. Véritable entreprise de l'économie sociale, elle emploie aujourd'hui plus de 250 salariés et entretient un réseau de 90 délégués bénévoles, au service de 150.000 sociétaires.



- **Les Editions de la FFMC**

Editrices de Moto Magazine (ex-“ Pavé dans la mare ”), leader de la presse moto, elles proposent également des bandes dessinées (Nikolaz, P'tit Luc, Margerin, Coyotte, Cabane, Tignous, etc.) et des livrets pédagogiques, un guide juridique de la moto, le livret Ras le Vol, des hors séries thématiques...



- **L'Association pour la Formation Des Motards (AFDM)**

Trop souvent, la formation dispensée par les écoles de conduite est synonyme de bachotage et de forfaits illusoires.

Cette association développe un réseau d'écoles qui propose et dispense un apprentissage de qualité. En formation initiale, comme en formation de perfectionnement et de sécurité post-permis (conçue en collaboration avec l'INRETS<sup>2</sup>), l'AFDM s'attache à promouvoir auprès des motards et futurs motards un comportement adapté par rapport à l'environnement dans lequel ils évoluent au quotidien.

Les moto-écoles reconnues par l'AFDM s'engagent à respecter le rythme d'apprentissage adapté à chacun et les conditions pédagogiques, techniques et matérielles propices à une formation de qualité.



- **Stop Vol**

Face aux milliers de 2 roues volés chaque année, la FFMC a créé en 1987 cette commission technique spécialisée dans les tests d'antivol.

Sur la base d'un cahier des charges et de tests de qualité, elle accorde ou refuse sa recommandation. Depuis septembre 2000, les antivol recommandés par la commission Stop Vol sont certifiés NF par l'AFNOR<sup>3</sup>. Sur leur emballage figure la mention "certifié NF/recommandé par la FFMC".



- **FFMC Loisirs**

La découverte du deux-roues motorisé peut s'effectuer dès le plus jeune âge et les premiers tours de roues sont prépondérants. De ceux-ci dépendent l'avenir et le comportement du futur conducteur.

Elle initie les jeunes à la pratique du deux-roues à moteur et les sensibilise à tous les aspects de la sécurité routière. Elle favorise le développement des loisirs et du sport à travers la moto et d'autres activités socioculturelles.

Expérimentée en 1986, l'opération "des Tasses pour un Bol" est désormais organisée chaque année par la FFMC Loisirs.

Elle permet à plus d'une centaine de jeunes de 14 à 17 ans de rallier au guidon de leurs cyclos le circuit de Magny Cours pour un rassemblement à l'occasion du Bol d'Or.

Les jeunes participants sont directement impliqués dans la préparation de cette opération : étude du projet, mise en place, recherche du financement, préparation physique et mécanique, sensibilisation à la Sécurité Routière et à la communication.

La FFMC est membre de la



<sup>2</sup> Institut National de Recherche et d'Etude sur les Transports et la Sécurité

<sup>3</sup> Association Française de Normalisation

## **Nos propositions en matière de sécurité routière**

---

### **1 - Les campagnes médiatiques et l'image véhiculée**

**Mesurer** l'impact par des enquêtes d'opinion sur l'accidentologie des dernières campagnes médiatiques de prévention.

**Développer** les campagnes de sensibilisation et de prévention de manière permanente sur les grands médias. Leur objectif ne doit pas seulement être de démontrer les risques routiers mais aussi, et surtout, d'aider les usagers à améliorer leurs comportements par le partage de la route :

- Prise en compte des usagers les plus fragiles.
- Respect et tolérance envers les autres usagers.

**Organiser** cette action en associant les différents acteurs : Etat, collectivités territoriales, assureurs, concessionnaires, presse spécialisée, associations.

**Démontrer** aux forces de l'ordre l'intérêt de véhiculer une image exemplaire, ayant valeur pédagogique.

- Porter des vêtements de protection appropriés et non pas la tenue d'été, chemisette à manches courtes.
- Attacher la ceinture dans les véhicules de patrouille.
- Respecter les feux quand il n'y a pas d'intervention d'urgence.

### **2 - Agir pendant toute la période d'éducation et de découverte de l'enfant**

**Réaliser** un bilan précis de la préparation à l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (l'ASSR) dans les collèges pour envisager des améliorations éventuelles (le contenu et le temps des cours dispensés, les formations à la sécurité routière des intervenants, etc.).

**Créer** un budget pour une véritable formation dès le plus jeune âge, directement intégrée dans les programmes de l'Education Nationale, et suivi du contenu de la formation dispensée pour l'ASSR .

**Réaliser** un bilan précis du Brevet de Sécurité Routière (BSR) depuis sa mise en oeuvre (nombre, lieux, par qui, avec quel financement).

**Faire évoluer** le BSR à 12 heures, alors qu'il est de 3 heures actuellement.

**Homologuer** les cyclomoteurs à une vitesse de 60 km/h par construction, pour leur permettre de s'insérer plus naturellement dans le trafic urbain. La loi doit s'harmoniser avec la réalité pratique pour préserver la vie des adolescents.



### **3 - Les infrastructures routières**

**Accélérer** le programme de doublement des rails

**Diffuser** une circulaire du Ministère des Transports aux collectivités locales (communes, départements et régions) concernant la mise aux normes des ralentisseurs et l'utilisation exclusive de revêtements adhérents pour la signalisation horizontale. Rappeler les risques encourus en cas d'accidents, et notamment les poursuites judiciaires en cas d'accidents corporels.

**Lancer** une campagne d'identification des points noirs en collaboration avec les associations et fédérations de motocyclistes, la presse spécialisée, les Messieurs Moto des Directions Départementales de l'Équipement et les collectivités locales.

**Mettre en place** un groupe de travail constitué des représentants de ces entités et le charger de synthétiser, et diffuser les résultats en élaborant une carte de France.

**Instituer** un contrôle par l'État de la conformité aux normes des infrastructures routières, notamment pour le réseau secondaire.

### **4 - La formation pré et post permis**

**Intégrer** une sensibilisation dans la préparation aux différents permis de conduire permettrait de réduire l'accidentologie, par exemple :

- Sensibilisation à la fragilité des deux-roues motorisés et à leurs caractéristiques en matière d'accélération et de freinage.
- Sensibilisation au rayon de braquage des poids lourds et cars ; angles morts de ces différents types de véhicules, etc.

**Replacer** le formateur-permis comme acteur pivot de la sécurité routière dans le cursus de formation.

**Considérer** la formation comme un élément essentiel du dispositif de lutte contre l'insécurité routière.

**Développer** une formation réellement incitative pour les détenteurs d'un permis B pour accéder à la conduite d'un deux-roues motorisé de 125 cm<sup>3</sup>. Organiser la participation de l'ensemble des partenaires à ce projet : État, importateurs et concessionnaires, établissements de formation, assurances et associations d'usagers.

**Instaurer** un rendez-vous d'évaluation post-permis, tous les 10 ans.

## **5-Les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR)**

**Réaliser** un bilan précis au niveau national des actions financées par ces plans pour mesurer les inégalités et envisager les mesures d'amélioration nécessaires.

**Ouvrir** l'accès à des circuits moto dans toutes les régions pour les usagers de deux-roues motorisés.

## **6- Le mobilier urbain**

**Créer** une norme pour réglementer sa réalisation et sa pose. Prendre en compte les deux-roues motorisés au même titre que les autres usagers de la route.

## **7-Le budget de l'équipement**

**Revoir** à la hausse le budget destiné à l'entretien et l'exploitation.

**Maintenir** et développer le service public de l'Équipement.

## **8- Formation**

**Créer** un organisme public d'évaluation de la qualité de formation dispensée dans les établissements d'enseignement de la conduite

**Étudier** la création d'un budget de formation destiné aux animateurs, moniteurs et éducateurs, visant à les rendre aptes à sensibiliser efficacement les jeunes à la sécurité routière, lors de leurs activités extra ou péri-scolaires.

**Instituer** une obligation pour les circuits de pratiquer des journées portes ouvertes quelques jours par mois dans un double but de prévention et de loisirs (exemples des circuits Carole en Seine Saint-Denis et Candie en Haute-Garonne)

**Obtenir** l'amélioration des pistes d'apprentissage de formation au permis de conduire moto existantes et un réel programme de construction de nouvelles pistes.