

Dossier de presse

Contre l'allumage des feux de croisement en plein jour

***Manifestation
le 30 octobre 2004***



Sommaire

- Communiqué du 27/10/04 p. 2
- Les autres usagers p. 3
- Les raisons de la colère p. 9
- Présentation de la FFMC p. 13
- Nos propositions p. 15

Contact presse : Emmanuelle PERRIN – 06 64 42 25 89
ou Nicolas GARAND – 06 65 14 04 36



Communiqué de presse du 27 octobre 2004

Ne pas se laisser éblouir... Appel à un week-end de mobilisation les 30 et 31 octobre

Depuis 1975, les motocyclettes ont obligation d'allumer leurs feux de croisement de jour. Cette disposition bien acceptée s'explique par leur visibilité réduite, due à leur gabarit moins imposant et en raison de leur plus grande vulnérabilité en cas d'accident.

Le gouvernement a décidé d'engager, le 30 octobre 2004, une campagne nationale pour recommander à tous les usagers d'allumer leurs feux de croisement quand ils circulent de jour hors agglomération.

Dans les faits, et avec la densification de la circulation en zone urbaine, cela reviendra à « noyer » les usagers de la route les plus vulnérables, motos, mais surtout cyclomoteurs et vélos, dans une marée de phares.

Dans son principe, l'allumage des feux permet de porter une attention particulière à certaines catégories d'usagers, motocyclistes, ou véhicules d'intervention d'urgence. Demain les phares allumés indiqueront simplement que des véhicules circulent, sans aucune distinction.

Alors même que les effets positifs de cette mesure sont loin d'être avérés, la FFMC craint que la situation à l'égard des deux roues n'empire, notamment vis à vis des cyclomotoristes, moins visibles et conduits par des usagers souvent moins expérimentés. Les fédérations de cyclistes, Fubicy, et FFCT se sont pour leur part exprimées dans un communiqué de presse du 19 octobre où ils s'estiment « laissés pour compte » dans l'expérimentation de feux de jour et redoutent une aggravation des accidents.

La FFMC qui œuvre depuis bientôt 25 ans pour la sécurité des usagers de la route motocyclistes s'inquiète de la mise en place de cette expérimentation. Elle a avancé un certain nombre de propositions au ministère des transports, notamment de développer les dispositifs d'allumage automatique des feux de croisement lorsque les conditions de luminosité baissent. Ces propositions ont été balayées d'un revers de la main par le ministre.

Elle invite donc l'ensemble des automobilistes à boycotter cette mesure d'allumage permanent des feux de croisement, et appelle à un week-end de mobilisation¹ les 30-31 octobre. Elle a recueilli à ce jour plus de 50.000 signatures sur la pétition qu'elle a lancée contre cette mesure.

La manifestation montpelliéraine partira des Arceaux, samedi 30 à 14 heures. Après un arrêt sur l'Esplanade (vers 15h30), elle se poursuivra à pied, pour aller à la rencontre des autres usagers.

¹ Liste des manifestations : http://www.ffmc.asso.fr/article.php3?id_article=383

Usagers vulnérables : les positions d'autres associations

La FUBicy

*Fédération française des usagers de la bicyclette
Velo'Hus, 12 rue des Bouchers, 67000 Strasbourg
Tél +33 (0) 3 88 75 71 90 - Fax +33 (0) 3 88 36 84 65
<http://www.fubicy.org/secure-routiere/index.html>*

Communiqué du 20 octobre 2004

Les cyclistes laissés pour compte dans l'expérimentation de feux de jour

Le gouvernement a décidé d'expérimenter la généralisation de l'usage des feux de jour, hors agglomération, à partir du 31 octobre. La mesure sera basée sur le volontariat, pendant 5 mois.

La FUBicy, fédération française des usagers de la bicyclette et la FFCT (Fédération Française de Cyclotourisme) dénoncent l'absence de prise en compte des usagers non motorisés dans cette décision.

Piétons et cyclistes seront bien moins visibles que les voitures. Si les automobilistes s'habituent à adapter leur conduite en fonction de la présence ou non de phares dans leur champ visuel, la FUBicy et la FFCT redoutent un accroissement du nombre d'accidents graves pour les cyclistes.

Les études mises en avant par les pouvoirs publics ne permettent pas de conclure que la généralisation des feux de jour sera exempte d'effets négatifs pour les usagers non motorisés. Nous regrettons que la politique de sécurité routière n'accorde pas plus d'attention aux usagers vulnérables. Les mesures courageuses engagées depuis plusieurs mois pour lutter contre l'insécurité routière laissaient espérer mieux.

Complément d'information :

*les accidents mortels les plus fréquents pour les cyclistes sont de type "collision arrière" (données : ONISR). C'est-à-dire que le cycliste est fauché par un automobiliste qui allait **dans le même sens** que lui. On voit vraiment mal comment le fait que les véhicules motorisés auront leurs feux allumés de jour peut avoir un impact positif sur la sécurité **des usagers non motorisés** dans cette configuration, au contraire.*



La FFCT

Fédération française de cyclotourisme

12, rue Louis Bertrand

94207 IVRY SUR SEINE CEDEX

Tél. : 01 56 20 88 88

Fax : 01 56 20 88 99

<http://www.ffct.org/>

Lettre au Ministère des Transports

OBJET : Rouler avec les codes allumés dans la journée

(Votre Réf : CCY/D/04009156/MB)

Monsieur le Chef Adjoint de Cabinet,

Nous vous remercions pour votre lettre du 21 septembre 2004 concernant le projet d'utiliser les feux de croisement le jour.

Malheureusement elle ne répond pas vraiment à nos questions. Cela nous intéresse toujours de connaître vos prévisions précises dans les domaines suivants :

1. L'accidentologie des usagers vulnérables
2. L'évolution de la vitesse des automobiles
3. La pollution et la production des gaz à effet de serre

Nous tenons également à répondre à certains arguments évoqués dans votre lettre :

1. L'expérience des autres pays

Les pays que vous citez sont très différents du nôtre, mais si les études de leur expérience avec les codes de jour montraient de réels avantages pour les cyclistes nous serions les premiers à demander l'application de ce système en France. Malheureusement ce n'est pas le cas. La Commission Européenne a effectivement demandé des études mais les résultats ne sont pas concluants, même pour les automobilistes.

Par contre, les autres pays ont des idées qu'il nous paraît urgent d'adopter ici :

- En Amérique du Nord il y a des bandes de sécurité presque partout
- Le Danois ont créé un réseau cyclable de grande qualité (nous avons un gros retard dans ce domaine)
- Les Scandinaves sont courtois envers les cyclistes
- Les Italiens créent des ZTL (zones à trafic limité) très étendues, ce qui a entraîné une hausse spectaculaire du nombre de cyclistes en ville

Nous tenons à vous signaler que les codes de jour ne sont pas obligatoires en Suisse. C'est certainement la première fois qu'on cite la Hongrie, la Pologne et la Slovénie en matière de sécurité routière, il faudra leur dire, ils seront contents.



2. « Les cyclistes seront mieux vus »

Malheureusement, les cyclistes ne seront pas plus visibles. Les catadioptres et les matières réflectorisantes n'y changent rien. Allumez vos codes en plein jour et regardez les surfaces réflectorisantes des panneaux de signalisation. Vous ne verrez aucune différence. Il en est de même pour les catadioptres d'un vélo.

Tout le problème des codes de jour, c'est qu'ils attirent l'attention vers les automobiles sans éclairer les usagers vulnérables. Pour les cyclistes qui roulent de jour, notre fédération conseille des vêtements fluos plutôt que des bandes de Scotchlite. Cependant, le fluo est beaucoup moins visible que les codes.

3. Les feux dédiés pour réduire la pollution

La pollution va donc augmenter, malgré les 17,000 décès anticipés chaque année (selon le livre de Philippe Douste-Blazy, « La ville à bout de souffle »). Vous espérez sauver quelques centaines d'automobilistes, finalement c'est très peu. Tous les jours, les cyclistes sont en contact direct avec la pollution, nous espérons des mesures pour réduire celle-ci... et de réels efforts d'éducation et de sensibilisation pour améliorer le respect des usagers vulnérables.

En vous remerciant d'avance, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Chef Adjoint de Cabinet, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Steve Jackson, Délégué Sécurité Régional
Membre de la Commission Sécurité Nationale FFCT



La FNAUT

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris

Tél : 01 43 35 02 83

Fax : 01 43 35 14 06

<http://www.fnaut.asso.fr/>

Communiqué du 8 juillet 2004

La FNAUT critique l'expérimentation de l'allumage des codes en plein jour

La FNAUT a apprécié la politique ferme et efficace de sécurité routière mise en oeuvre par le gouvernement Raffarin depuis 2002. Elle approuve l'installation prévue de nouveaux radars automatiques, l'adoption de la tolérance "zéro" en matière d'alcoolémie pour les conducteurs de véhicules de transport collectif, et le projet de transformer les grands excès de vitesse en délits dès la première infraction.

Elle désapprouve par contre la prochaine expérimentation de l'allumage des codes en plein jour : cette décision technocratique n'est conçue qu'en fonction des automobilistes, son efficacité est douteuse et ses effets pervers prévisibles sont nombreux.

- Cette pratique est en vigueur dans les pays scandinaves, où la luminosité est faible pendant la moitié de l'année : elle n'est pas directement transposable en France. Expérimentée en 1999-2000 dans le département des Landes, peu représentatif du territoire français, elle n'a pas donné de résultats convaincants.
- Si cette pratique, qui ne sert pas à mieux voir mais à mieux être vu, est généralisée, les usagers les plus vulnérables de la route, piétons et cyclistes, seront moins bien perçus des automobilistes, donc soumis à des risques accrus.
- Bien loin de responsabiliser les conducteurs vis-à-vis des usagers non motorisés, l'allumage des codes leur donnera un sentiment de sécurité supplémentaire, et les incitera à rouler plus vite.
- Enfin l'allumage des codes provoquera une augmentation non négligeable de la consommation des voitures, donc des émissions de gaz polluants et générateurs d'effet de serre.

La FNAUT désapprouve par ailleurs la réduction du montant des amendes pour petits excès de vitesse, prévue par le gouvernement. En laissant entendre que les petits excès de vitesse, très nombreux, ne sont pas "si graves que ça", le gouvernement risque, en brouillant son message de fermeté, de provoquer un relâchement de la discipline des conducteurs et une augmentation de la vitesse moyenne et des risques, en particulier en milieu urbain.

J.Sivardière, président de la FNAUT



UFC - Que Choisir Landes

Union Fédérale des Consommateurs - Que Choisir de Mont de Marsan

BP 186 40 004 Mt de MARSAN CEDEX

Tel/fax : 05 58 05 92 88

<http://www.chez.com/ufclandes/>

PLEINS PHARES SUR UN LEURRE... ou les inconvénients de cette mesure

Inefficace car les principales causes d'accidents sont autres : alcool, fatigue, vitesse, distraction...essentiellement des fautes de comportement ou un comportement inadapté, elles ne sont pas dues au manque de visibilité des véhicules en plein jour ...

Dangereuse :

- pour la vue : éblouissement, fatigue visuelle, trop de luminosité entraînant une accoutumance et masquant des signaux plus faibles : clignotants, stops, ceci pouvant être à l'origine d'accidents.
- pour les motards qui perdraient l'avantage acquis (dû à leur phare allumé) si cette mesure devait se généraliser.

Trompeuse : illusoire, « tape à l'œil »

- elle donne bonne conscience, l'impression de faire quelque chose, sans réelle remise en question du comportement...
- détourne de la mobilisation sur les véritables causes.

Gaspillage : elle augmente la consommation de carburant, batteries, ampoules, ce qui alourdit le budget automobile pour le consommateur, au profit des lobbies automobiles et de l'état (taxes sur le carburant, TVA sur les batteries, les ampoules et autres accessoires vendus pour éviter les dépannages...)

Pollution accrue du fait de la consommation de carburant...

Tous ces inconvénients, ajoutés au « peu de suivi » de cette mesure, ne peuvent permettre d'en conclure qu'elle peut avoir un effet bénéfique sur les statistiques d'accidents.

Son extension et son obligation relèveraient d'une décision purement arbitraire.



La FEMA

Federation of European Motorcyclists' Associations

Rue des Champs 62, 1040 Brussels, Belgium

Tel: +32 (0)2 736 9047 / Fax: +32 (0)2 736 9401

<http://www.fema.ridersrights.org>

Communiqué du 14 septembre 2004

Feux de jour en France et dans l'Union Européenne Allons-nous finalement y voir plus clair?

Le Ministère des transports français recommande l'allumage des feux de jour pour tous les véhicules, lors d'une expérience qui se déroulera au niveau national du 30 octobre 2004 au 27 mars 2005. La FEMA exprime des réserves sur la mesure, ainsi que sur la méthode d'une étude menée par les instituts de recherche Swov et TNO à la demande de la Commission européenne.

Le gouvernement français a décidé de recommander l'allumage des feux de jour pour tous les véhicules pendant les six mois de la période hivernale et d'en évaluer les effets en matière de sécurité routière, afin d'éventuellement prendre des mesures ultérieures. La FEMA soutient les actions de la FFM (Fédération Française des Motards en Colère) visant à souligner les dangers que cette mesure entraîne potentiellement pour les usagers de deux-roues motorisés, jusqu'à présent principaux utilisateurs des feux de jour en France. La position de la FFM est d'autant plus justifiée en raison des différences de type et de densité de circulation ainsi que de conditions météorologiques et de luminosité entre un pays comme la France et les pays scandinaves, où la pratique généralisée de l'allumage des feux est née dans les années 70.

La FEMA s'est déjà penchée sur ce sujet en 2002, lors d'une proposition faite par l'industrie automobile à la Commission européenne d'équiper tous les nouveaux véhicules vendus dans l'Union Européenne d'allumage automatique des feux. Une coalition d'usagers vulnérables (motocyclistes, cyclistes, victimes de la route) s'est mobilisée contre cette mesure et a analysé les recherches effectuées en la matière. Suite à cette campagne, les Etats membres de l'Union ont déclaré au sein du Conseil des ministres que des études complémentaires étaient nécessaires afin d'approfondir les effets des feux de jour sur les usagers vulnérables.

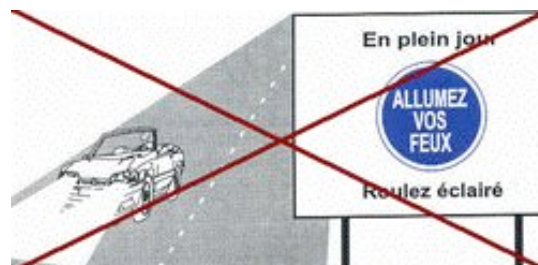
À l'initiative de la Commission européenne, les instituts de recherche hollandais Swov et TNO ont effectué une étude en ce sens² et la FEMA a été invitée à la présentation du rapport. Sur la base de tests effectués en laboratoire, la conclusion serait qu'il n'y a pas de risques majeurs dérivant des phares allumés le jour pour les usagers vulnérables. Dommage que ces tests aient été effectués en demandant à des sujets assis en face d'ordinateurs de visionner des photos sur lesquelles il y avait tout au plus deux véhicules. La FEMA a souligné que, dans la réalité, les conducteurs doivent aussi composer avec la conduite de leur véhicule, et que la circulation ambiante est dynamique et plus complexe, en particulier en milieu urbain. La FEMA remettra ses remarques par écrit à la Commission européenne et entend suivre de près la suite des événements en France et au niveau européen.

² http://www.tm.tno.nl/product/res_vh_22.html

Les raisons de la colère

Sommaire :

- Visibilité des véhicules de gabarit réduit
- Le code de la route est suffisant
- Pas de base scientifique sérieuse
- De drôles de calculs
- Spécificités des autres pays pratiquant l'allumage des feux de jour pour tous les véhicules
- L'illusion de la sécurité
- Les usagers vulnérables vont trinquer
- Sur-consommation : surcoût pour l'utilisateur, pollution pour la planète



Visibilité des véhicules de gabarit réduit

Les deux roues sont souvent victimes de leur manque de visibilité³. Le fait que, depuis 1975, les motos aient obligation d'allumer leurs feux de croisement en permanence constitue pour eux un indéniable facteur de sécurité.

C'est pour les motards un petit «plus», côté sécurité, qui compense leur plus grande vulnérabilité et moins grande visibilité (la surface frontale est moins importante).

L'allumage des feux de jour pour les voitures serait donc préjudiciable à la sécurité des usagers de deux-roues motorisés.

De même, sur un carrefour dangereux, l'oeil se portera automatiquement sur le camion qui arrive en face, négligeant la moto surgissant à droite. Le nombre réduit des deux-roues et leur faible gabarit mettent régulièrement à défaut leur perception par les conducteurs de voitures. Dans une voiture, le conducteur est isolé dans son habitacle fermé qui filtre beaucoup d'informations, il voit et entend moins bien que sur une moto. Il vaudrait mieux former les autres usagers de la route à intégrer la dimension deux-roues à moteur, leur expliquer à quoi ils doivent s'attendre et comment réagir.

La conduite d'une moto est différente de celle des autres véhicules, car les caractéristiques d'accélération et de freinage ne sont pas comparables. Le placement sur la chaussée est aussi très différent. Une moto seule se placera à gauche de l'axe médian. Ce qui veut dire que, de loin, le phare de la moto pourra être confondu avec le phare gauche de l'auto qui la suit. De même, le placement sur la chaussée pour un groupe de motos se fera en quinconce : la première moto décalée sur la gauche de la chaussée et la suivante décalée sur la droite. Cela veut dire que deux motos à 300 m ne seront pas visuellement différenciées d'une auto avec les feux de jour.

³ Dans plus de 50% des accidents impliquant une voiture et une moto, l'automobiliste reconnaît un défaut de perception du deux-roues (INRETS 2002). Le faible nombre de deux-roues motorisés diminue l'attention de l'automobiliste à leur égard. Il ne s'attend pas à voir une moto remonter entre deux files, et tournera sans jeter un coup d'oeil dans son rétroviseur.



Le code de la route est suffisant

Il stipule que l'usager doit allumer ses feux quand la visibilité est insuffisante⁴.

Les systèmes d'aide à la conduite permettent d'ailleurs un allumage automatique des feux des véhicules lorsque la luminosité baisse. Ce dispositif est livré en standard sur de nombreuses automobiles.

Une technologie intelligente vaut mieux qu'un allumage systématique et sans discernement.

Pas de base scientifique sérieuse

L'expérience des Landes n'a rien prouvé : sur la période de l'étude (1999-2000), la baisse de 17 tués s'explique plutôt par les réaménagements du réseau routier, comme les carrefours de la RN 10, que par l'allumage des feux qui n'était suivi avec assiduité que par 12% des automobilistes et 25% en moyenne.

En effet, dans certains départements, la baisse est encore plus forte (Puy de Dôme, 37 tués en moins), alors que l'expérience n'y était pas menée.

D'ailleurs, l'expérience des Landes n'avait jusqu'ici pas été jugée satisfaisante par le ministère des transports, comme l'atteste le courrier du Ministre⁵ au Député Alain Vidalies : «la disposition [...] n'a pas été retenue par le Conseil, **l'efficacité n'ayant pas été établie tant du point de vue de la sécurité routière que de la consommation d'énergie**».

Le rapport de l'INRETS donne ainsi des résultats contrastés :

- «La validité des résultats sera questionnable (sic) à cause de la petite taille des échantillons» (page 7)
- «Le nombre d'accidents mortels et graves constitue des critères dont on espère tirer une estimation valide, malgré des petits nombres» (p.20)
- «L'adhésion à l'opération [...] est importante parmi les conducteurs landais avec [...] 12 %» déclarant allumer toujours leurs feux de croisement (p.4)

De drôles de calculs

Les pouvoirs publics font référence à une étude menée par SWOV, un institut hollandais de sécurité routière.

Baptisée DRL⁶ (Daytime Running Lights), cette enquête a été diligentée par la Communauté européenne. Selon ces travaux, synthèse de 24 études menées dans différents pays (Canada, Hongrie, USA, Israël, états d'Europe du Nord...), l'allumage des feux de croisement de jour permettrait de réduire de 25 % le nombre de tués sur les routes, selon les formules mathématiques suivantes :

⁴ «La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur d'un véhicule doit, dans les conditions définies à la présente section, faire usage des feux dont le véhicule doit être équipé, en application des dispositions du livre 3» Article R 416-4 du Code de la route.

⁵ Question au gouvernement n°49675 du 31 juillet 2000, réponse par lettre réf. CP/02002851 du 03/05/02

⁶ Dossier disponible (en anglais) sur le site de la FEMA : www.fema.kaalium.com, rubrique « Issues »



Efficacité sur les accidents = $0,00166 \times (\text{degré latitude})^{2,329}$

Efficacité sur les blessés = $0,00279 \times (\text{degré latitude})^{2,329}$

Efficacité sur les tués = $0,00331 \times (\text{degré latitude})^{2,329}$

Ces équations sont reprises par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière pour calculer l'impact que l'allumage des feux de croisement aurait en France.

Spécificités des autres pays pratiquant l'allumage des feux de jour pour tous les véhicules

Les pays ayant adopté l'allumage de jour des feux de croisement se répartissent en trois groupes :

- Les pays d'Europe du Nord (auxquels on pourrait associer le Québec) : ces pays connaissent des conditions de luminosité bien particulières puisque les crépuscules peuvent y durer jusqu'à deux heures. Par ailleurs, leur situation est d'autant moins comparable avec celle de la France que les motards n'y roulent qu'entre mai et septembre, dans le meilleur des cas.
- La Hongrie et la Slovaquie, citées par le ministère des transports, ont une population de deux-roues motorisés quasiment inexistante. Pour mémoire, la France compte plus d'un million de motos de cylindrée supérieure à 125cm^3 , auxquelles il faut donc rajouter les 50 et 80cm^3 .
- L'Italie est le seul pays comparable à la France à avoir adopté cette mesure, cependant uniquement sur les grands axes routiers, et sur le réseau géré par l'État (qui, du fait de la régionalisation italienne, est très peu représentatif). Aucune étude ne permet d'en connaître le bien-fondé.

L'Allemagne, Israël, l'Australie notamment ont décidé de ne pas appliquer cette mesure, entre autres parce que l'obligation d'allumer ses feux de croisement en cas de mauvaise visibilité figurait déjà dans leurs codes de la route respectifs.

C'est ainsi que la FEMA⁷ a obtenu en 2001 de la Commission Européenne qu'elle ne prenne **pas de directive sur l'allumage des feux de jour**, considérant que :

- le Danemark a publié en 2001 une étude qui montre que si une «tendance positive» a pu être obtenue envers les automobiles et les cyclistes, un «effet négatif significatif» a été enregistré concernant les piétons et les motocyclistes ;
- en Finlande et en Suède, les premiers résultats étaient positifs ; mais ils ont été contestés par la suite, car il n'y avait pas eu d'amélioration en Finlande, et pire, une aggravation de l'insécurité routière en Suède ;
- des expériences menées en Israël et Australie ont clairement montré **l'absence de résultats positifs** ;
- l'Allemagne a refusé cette mesure puisque l'obligation d'allumer les feux en cas de faible visibilité figure déjà dans le code de la route ;
- enfin, le ministère des transports américain a publié en juin 2000 une étude (NHTSA DOT HS 808 645) **dont la conclusion est que l'allumage des feux de jour n'a pas amélioré la sécurité routière aux Etats-Unis.**

⁷ FEMA : Federation of European Motorcyclists Associations

L'illusion de la sécurité

Il a été noté que l'ABS pouvait parfois causer plus d'accidents qu'il n'en évitait car donnant la sensation au conducteur qu'il possède un 'joker frein'. C'est ce que les chercheurs appellent « l'effet de compensation ». Il se produit alors une sensation faussée de sûreté, donc une plus grande prise de risque.

L'allumage des feux de jour pour les autos produira le même résultat : on croit bien voir et avoir été vu, et l'on oublie le cycliste ou la mobylette dans l'angle mort.

Les usagers vulnérables vont trinquer

Ce sont les usagers de la route les plus vulnérables et les moins visibles : cyclistes, piétons et motocyclistes qui vont pâtir de cette mesure.

Lorsque l'idée de généraliser à l'ensemble de l'Europe l'allumage automatique des feux de jour a été proposée par l'ACEA (Association des Constructeurs Automobiles), elle a dû faire face à une levée de boucliers de la part des associations d'usagers de la route les plus vulnérables, et notamment :

- FEMA : Fédération européenne des associations motocyclistes
- ECF : Fédération européenne des cyclistes
- FEVR : Fédération Européenne des victimes de la route
- FIP : Fédération internationale des piétons

Suite à leur campagne, cette idée a été abandonnée.

Sur-consommation : surcoût pour l'utilisateur, pollution pour la planète

L'allumage des codes provoque une sur-pollution atmosphérique avec une hausse de la consommation d'essence de +0,9% et +1,7%⁸. Cela représenterait une sur-consommation de 780 millions de litres de carburant par an.

Par la TIPP⁹, le gouvernement récupérerait ainsi environ 650 millions d'euros supplémentaires en taxes. Mais, pour l'utilisateur, le surcoût concerne aussi la sur-consommation d'ampoules (estimée à 3 changements d'ampoule/an), batteries, alternateurs, etc.

Enfin parmi les autres effets néfastes de l'allumage permanent des feux par tous les véhicules, on notera également

- la moindre perception des clignotants ,
- le peu d'amélioration de la visibilité aux intersections, qui sont pourtant une zone d'accumulation d'accidents
- la gêne, la distraction ou l'éblouissement que peuvent causer les phares

⁸ Source : ADEME

⁹ Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers

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'INRETS¹⁰), 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'AFNOR¹¹. 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



¹⁰ Institut National de Recherche et d'Etude sur les Transports et la Sécurité

¹¹ 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 cm³. 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'Equipement.

8- Formation

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

Etudier 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.