

Dossier de presse

Pour enterrer les feux de jour



Sommaire

- Historique p. 2
- Les répercussions p. 4
- L'allumage des feux de jour en Europe p. 6
- Les résultats de l'expérimentation p. 8
- Les propositions de la FFMC p. 12
- La position des autres associations p. 13
- Présentation de la FFMC p. 14

Contact presse :

Emmanuelle PERRIN - 06 64 42 25 89

ou

Olivier DUCHEZ - 06 89 15 67 00

Historique

Le 21 décembre 2000, la Commission Européenne impose aux constructeurs automobiles de réduire les risques de blessures lors d'une collision, notamment entre un piéton et une auto. L'objectif étant de rendre la voiture moins agressive, en agissant sur les formes et l'absorption aux chocs.

En réponse, le 11 juillet 2001, l'ACEA¹ prend un certain nombre d'engagements, sous réserve de l'absence de recommandation coercitive, concernant la protection des usagers vulnérables. Parmi ceux-ci, figure la mise en place de l'allumage des feux de jour sur tous les véhicules.

Dès le mois de septembre 2001, la FEMA (Fédération des Associations Européennes de Motards), l'ECF (Fédération Européenne de Cyclisme) et la FEVR (Fédération Européenne des associations de Victimes de la Route) se prononcent ensemble² contre l'allumage des feux de jour proposé par les constructeurs, au motif que :

- malgré plus de cinquante études menées dans différents pays d'Europe, la position en faveur de l'allumage des feux de jour reste purement intuitive et politique, car trop de facteurs interfèrent dans les résultats.
- l'allumage des feux de jour est remis en cause par les expérimentations en cours : les pays scandinaves ont en effet des conditions climatiques très particulières, des expériences menées en Israël et Australie ont clairement montré l'absence de résultats positifs.
- l'allumage des feux de jour réduit la sécurité des usagers de la route les plus vulnérables [...] ne serait-ce que parce qu'il donne une fausse impression de priorité aux conducteurs des véhicules concernés. Par ailleurs, les associations notent qu'elle inverse le devoir de responsabilité : sans l'allumage des feux, c'est à l'automobiliste (le mieux protégé) de faire attention au piéton/cycliste (le plus vulnérable) ; avec l'allumage des feux, c'est le contraire qui se produit.
- l'allumage des feux de jour entraîne une sur-pollution atmosphérique, avec une surconsommation des véhicules estimée entre +0,9% et 1,7% (soit au minimum, 1,13 milliards d'euros pour l'UE).

Début 2002, la FEMA fait accepter par la commission qu'une telle directive ne sera pas décidée sans qu'une étude exhaustive sur l'impact sur les motocyclistes soit menée.

■ En France : l'expérience des Landes (juin 1999 – juin 2000)

En juin 1999, les pouvoirs publics lancent une expérimentation dans le département des Landes, prévue pour durer jusqu'en juin 2000, et qui fait l'objet d'un rapport de l'INRETS³.

Le 3 février 2002, le Ministre des Transports, J.C. Gayssot, annonce que *"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"* (Réponse au député Alain Vidalie).

En effet, le rapport établi par l'INRETS souligne les limites de l'étude, en relevant que :

- *l'étude ne prend pas en compte l'impact de l'opération sur les motocyclettes* (p.24)
- *la validité des résultats sera questionnable à cause de la petite taille des échantillons* (p. 7)
- *le nombre d'accidents mortels et graves constituent des critères dont on espère tirer une estimation valide, malgré des petits nombres, de l'impact de la mesure sur la gravité des accidents* (p.20)

¹ Association Européenne des Constructeurs Automobiles

² <http://www.fema.kaalium.com/issues/docs/PosDRL.pdf>

³ Institut National de Recherche et d'Etude sur les Transports et la Sécurité

Les résultats obtenus ne permettent pas de tirer des conclusions prouvant l'efficacité des feux de jour. C'est sur les départementales, où se trouve le plus grand nombre d'accidents, que justement l'allumage n'a pas donné de résultat significatif.

Par ailleurs, si l'étude de l'INRETS relève une baisse du nombre de tués dans les Landes pendant la période (-17 morts), 56 autres départements français ont connu une baisse de la mortalité routière dans la même période, certains de manière plus marquée encore, comme le Puy de Dôme (-37 morts).

Enfin, les résultats de l'étude ont été faussés par l'ensemble des aménagements routiers (programme « Atout route », donnant des moyens importants pour l'amélioration de l'infrastructure) qui ont été réalisés sur cette période, notamment avec la résorption de nombreux points noirs sur les routes N10, N117, N124, N134 et D28.

■ Mars 2003 : le Parlement français refuse les feux de jour

Feux de croisement allumés le jour

La Commission a enfin rejeté un amendement de Christian Estrosi - qui ne roule plus du tout à moto - visant à obliger tous les véhicules à circuler avec leurs feux de croisement allumés le jour. Le rapporteur s'y est opposé car "les expériences menées jusqu'à présent n'ont pas eu de résultats probants en terme de sécurité routière" et car "l'extension à tous les véhicules d'une obligation aujourd'hui circonscrite aux deux-roues est contestée par les motocyclistes".

Source : http://www.moto-net.com/p_article.php?RefArticle=314

■ L'allumage des feux de jour en France (31/10/04 – 27/03/05)

En juillet 2004, le Conseil Interministériel à la Sécurité Routière lance une expérimentation nationale d'allumage des feux de jour. Il s'appuie notamment sur l'étude menée par le cabinet hollandais SWOV (<http://www.swov.nl/en/publicaties/index.htm>) et commandée par la Commission Européenne.

Ces travaux, synthèse de 24 études menées dans différents pays (Etats-Unis, Canada, Hongrie, USA, Israël, Autriche et les états d'Europe du Nord), établissent que l'allumage des feux de croisement le jour permettrait de réduire le nombre de tués sur la route, selon les formules suivantes (selon la latitude du pays concerné) :

$$\begin{aligned} \text{Efficacité sur les accidents} &= 0,00166 \times (\text{degré latitude})^{2,329} \\ \text{Efficacité sur les blessés} &= 0,00279 \times (\text{degré latitude})^{2,329} \\ \text{Efficacité sur les tués} &= 0,00331 \times (\text{degré latitude})^{2,329} \end{aligned}$$

En suivant cette formule, l'étude laisse entrevoir une réduction possible des tués de l'ordre de 25% pour la France. Après une ré-analyse faite par le LAB (Laboratoire d'Accidentologie de Biomécanique et d'étude du comportement humain, commun à PSA Peugeot Citroën et Renault) et l'INRETS, le gain est abaissé pour n'être plus situé qu'entre 5 à 8% du nombre de tués sur nos routes (soit 200 à 800 vies).

L'étude SWOV a été reprise par le Comité des Experts du CNSR⁴ (dont le rôle n'est que consultatif pour les membres du CNSR) - rapport du 22 juillet 2004. Jusqu'à présent le CNSR, malgré plusieurs tentatives (notamment quand la FFMC y siégeait), n'a jamais pris de position officielle.

⁴ Conseil National de Sécurité Routière

Les répercussions de la mesure

■ La visibilité des usagers de gabarit réduit.

Il est incontestable que des véhicules avec des lumières allumées de jour sont plus visibles. Par contre, un conducteur voyant venir contre lui un véhicule avec ses lumières allumées aura son attention attirée par ce dernier aux dépens d'autres usagers de la route sans lumières de jour, comme les cyclistes et les piétons. Dans cette compétition lumineuse les usagers vulnérables courent le risque de ne pas être vu, ce qui n'aurait pas été le cas si tous les usagers étaient visibles avec la même intensité lumineuse. L'allumage des feux de jour a donc deux effets opposés, d'une part il réduit potentiellement le risque d'accidents entre véhicules illuminés, mais d'autre part la surexposition lumineuse de ces véhicules rend les usagers vulnérables moins visibles et augmente potentiellement le risque d'accidents pour ceux-ci.

Source : Fédération Européenne des associations de Victimes de la Route

Par ailleurs, les motos (de plus de 125 cm³) ont obligation depuis 1975 d'allumer leurs feux de croisement en journée, pour compenser leur gabarit réduit et les différencier dans le flot de circulation. La mesure met fin à cette différenciation, alors que les chiffres des assurances montrent que, dans plus de 2/3 des accidents où sont impliqués un quatre roues et un deux roues, c'est le conducteur de la voiture qui est responsable.

Et la visibilité des deux roues à moteur est bien une question cruciale : dans plus de 50% des accidents impliquant une voiture et une moto, l'automobiliste reconnaît un défaut de perception du deux-roues (INRETS 2002). L'étude européenne MAIDS (<http://maids.acembike.org>), publiée il y a quelques semaines, annonce même le chiffre de 70% !

Enfin, les cyclos, scooters, vélos et piétons, qui sont encore plus vulnérables en cas d'accidents, devraient logiquement faire l'objet d'une attention accrue. L'allumage des feux de jour pour les voitures les met au contraire dans une situation de faiblesse accentuée.

■ Modification notable du concept de partage de la route

Ensemble partageons la route : respectons-nous les uns les autres
La rue, la route sont les lieux publics où s'exerce la liberté fondamentale de déplacement de chacun. L'espace routier doit être partagé. Respect et tolérance à l'égard des plus vulnérables doit être la règle. Automobilistes, respectons les cyclistes, plus vulnérables que nous, notamment en redoublant d'attention

Revue "Sécurité Routière", mai 2004 : Le partage de la route en 12 pratiques, DSCR⁵
(http://www.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/pdf/dpl_partage_route-2.pdf)

Là où l'espace routier devrait être partagé, respect et tolérance à l'égard des plus vulnérables devant être la règle, l'allumage des feux de croisement automobiles le jour va bouleverser cette idée : les piétons et les cyclistes, par nature dépourvus de feux, deviennent plus difficiles à repérer, ce qui augmente par conséquent leur vulnérabilité. Le risque d'une augmentation des accidents de vélos, motos, cyclomoteurs et piétons est manifeste.

L'argument avancé par le ministre des transports qui indique que les piétons percevront mieux les automobiles revient à dire que ce sera désormais aux piétons de faire attention aux automobilistes.

⁵ Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières du Ministère des Transports

■ Effet sur la sécurité routière

Plusieurs études ont été réalisées pour montrer que les feux de jour permettent d'améliorer la sécurité routière, principalement en Europe du Nord et en Scandinavie.

Mais pour chaque étude censée prouver l'efficacité des « feux de jour », il existe une étude qui démontre l'inverse. Erreurs de méthodologie, extrapolations douteuses, études biaisées sont légions.

La route est un milieu ouvert où beaucoup de variables entrent en jeu dans un accident. C'est un réseau multifonctionnel, qui aurait nécessité d'isoler la variable « feux de jour » pour en faire une évaluation scientifique. Aucune étude disponible à l'heure actuelle n'a été faite en ce sens.

Par souci de transparence, la FFMC a d'ailleurs rendu disponible sur son site internet, dès octobre 2004, l'ensemble de ces études afin que chacun puisse se faire une idée.

■ Conséquences environnementales

"On estime à 1 à 2% le surcroît de consommation qu'entraîne en moyenne l'allumage des feux de croisement le jour."

Source : Sécurité routière

Avec plus de 30 millions de véhicules concernés en France parcourant chacun 13.000 kilomètres par an, l'allumage des feux de croisement le jour représente une augmentation annuelle de 780 millions de litres de la consommation de carburant (soit, par le biais de la TIPP⁶ et de la TVA, une rentrée fiscale de plus de 600 millions €).

L'ADEME (<http://www.ademe.fr>) a chiffré la sur-pollution conséquente : 1,3 million de tonnes de CO² supplémentaires, soit une hausse de 1,56% de la pollution du secteur routier, ce qui reviendrait à un retour en arrière de 5 ans en termes de pollution automobile, et à rendre les voitures plus polluantes qu'avec la norme Euro 3 !

A l'heure où la pollution représente une préoccupation mondiale, et où stabiliser les niveaux d'émissions s'avère un véritable défi, est-il raisonnable d'envisager sereinement une telle mesure, qui conduirait à dégrader encore plus la situation écologique et l'impact sur l'écosystème et notre santé ?

⁶ Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers

L'allumage des feux de croisement le jour en Europe

■ Les pays nordiques

En Finlande, au Danemark et en Suède, l'allumage est une obligation décidée suite à une utilisation naturelle de 50% des usagers. Elle est à mettre en rapport avec les conditions climatiques et de luminosité particulières à ces pays.

Par ailleurs, elle a été décidée à une époque où l'allumage automatique des feux en cas de faible luminosité n'était techniquement pas réalisable (années 70).

Enfin, seuls 420.000 deux-roues motorisés circulent dans ces trois pays, contre plus de un million pour la France seule.

En Finlande, les résultats dans un premier temps ont été positifs, puis contestés par la suite. Les dernières études montrent qu'il n'y aurait aucun impact sur l'accidentologie, par contre une surconsommation avérée de l'ordre de 1 à 2%.

Au Danemark, la dernière étude en date, publiée en 2001, montre que si des résultats positifs ont pu être obtenus pour les automobiles, un effet négatif est enregistré pour les piétons, les deux roues motorisés et les cyclistes. La surconsommation est avérée.

En Suède, les résultats, dans un premier temps positifs, ont été contestés par la suite, avec une aggravation de l'insécurité routière. La surconsommation est avérée.

■ Les autres pays Européens

En Autriche et aux Pays-Bas, la mesure n'est que recommandée, car il y a une forte opposition des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, motards). De plus, les écologistes y sont opposés.

La Hongrie a rendu les feux obligatoires sur tout le réseau en 1994. Donnée comme bénéfique au début, cette mesure, après ré-analyse, a montré des résultats négatifs. La consommation supplémentaire est reconnue.

En Allemagne, le code de la route est équivalent à celui de la France et rend obligatoire l'allumage des feux de croisement pour les automobiles en cas de visibilité réduite. Ce pays n'envisage donc pas l'introduction de cette mesure. Les écologistes y sont opposés car, selon le ministère des transports allemand, elle entraînerait une sur pollution atmosphérique estimée à 690.000 tonnes de CO² par an (parc routier allemand).

L'Italie a introduit l'allumage des feux de jour le 1^{er} juillet 2003.

L'allumage est seulement obligatoire sur le réseau appartenant à l'État et à grande circulation (autoroutes et réseau national). La Fédération des motards italiens (membre de la FEMA) est opposée à cette mesure.

Non seulement il n'existe aucune étude ni rapport sur le bénéfice supposé de cette mesure, mais elle a de plus été introduite en même temps que le permis à point, ce qui fausse toute interprétation des chiffres.

■ Ailleurs dans le monde

Les États-Unis n'ont pas adopté de loi d'obligation ou de recommandation au niveau fédéral.

Au Canada, la latitude est certes équivalente à la nôtre (45°), mais la France est baignée par le Gulf Stream, qui change notablement son climat, notamment en période hivernale. Par conséquent, la pratique de la moto au Canada (uniquement d'avril à septembre) et la nature du réseau routier y sont bien différentes.

En Israël, l'allumage est obligatoire depuis 1999, du 1^{er} novembre au 31 mars hors des villes pour tous les véhicules et en milieu urbain pour les bus, camions et taxis. N'ayant donné aucun résultat positif, la mesure n'est plus soutenue par le gouvernement.

En Australie, la mesure « hard wiring » qui rendait systématique l'allumage des feux lors du démarrage du véhicule a été retirée, par manque de résultats probants.

Les résultats de l'expérimentation

■ L'enjeu des comptages

"[...] l'expérience menée dans les Landes ne permet pas de tirer de vraies conclusions, car le taux d'allumage des feux était trop faible (20%)"

Rémi Heitz, Moto-Net, 29/09/04

"[...] au-dessus de 25%, c'est un succès, mais on peut tirer des conclusions viables à partir de 20%"

Gilles de Robien, août 2004

A partir de quel taux d'application de la recommandation par les usagers de la route, l'expérimentation sera-t-elle considérée comme valable ?

Un taux de 25 % d'utilisateurs des feux de croisement le jour devrait être suffisant pour tirer des leçons du point de vue de l'accidentologie. Mais seul un taux minimal de 50 % d'utilisateurs des feux de croisement le jour marquerait une bonne adhésion à cette mesure.

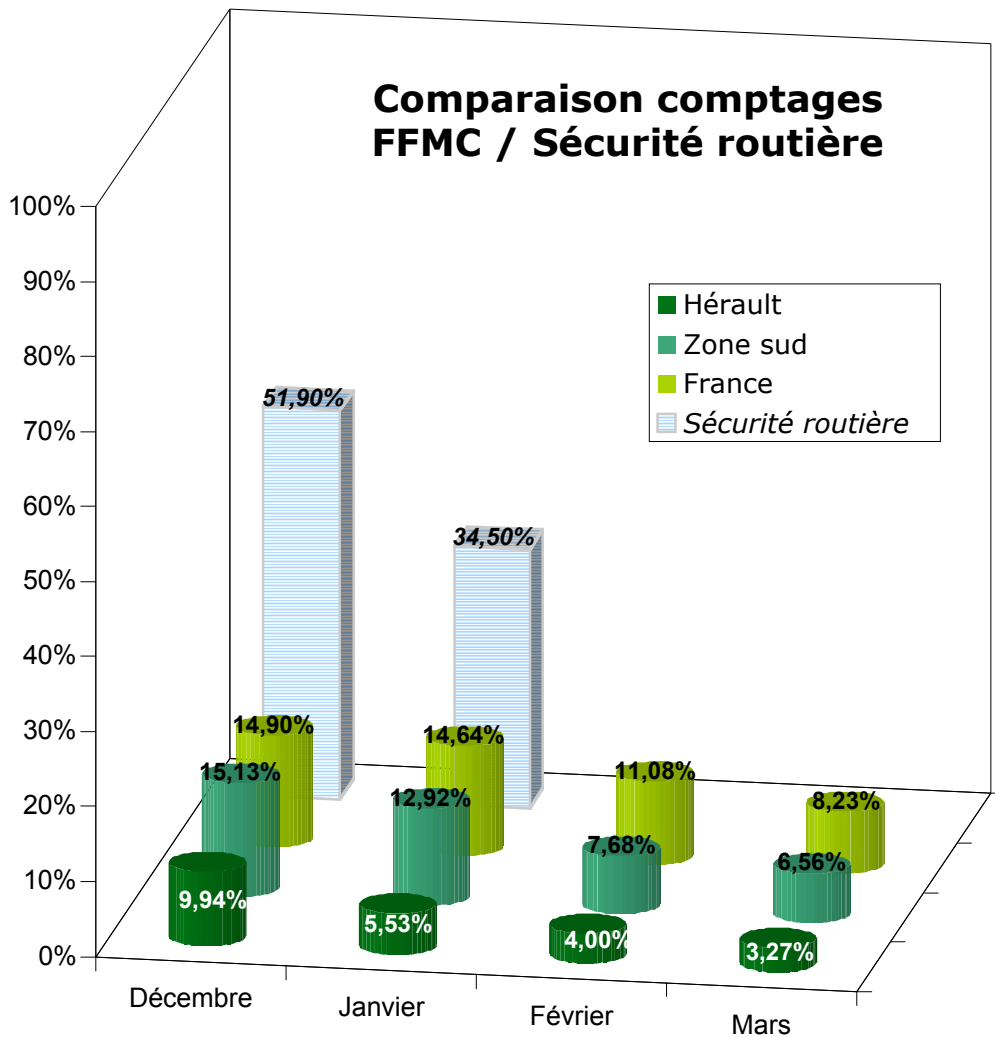
Foire Aux Questions Feux de Jour (oct. 2004) :

http://www.securite-routiere.equipement.gouv.fr/infos-ref/regles/faq_feuxjour.html

A l'heure où les pouvoirs publics se félicitent que *"cette recommandation faite aux usagers a été suivie de manière significative"* (communiqué de presse du 23/3/05), il importe avant tout de savoir si l'expérimentation a effectivement permis de tirer des conclusions fiables en terme de sécurité routière.

En d'autres termes, l'objectif des 20 à 25% d'utilisation des feux de jour a-t-il été tenu ?

■ Chiffres officiels : quelle validité ?



- **Novembre** : La mesure vient d'être mise en place, et une campagne de publicité multi-support lancée pendant 10 jours.
- **Décembre** : La DSCR annonce (communiqué du 14 janvier) un taux d'utilisation de 46%... révisé à presque 52% trois semaines plus tard (communiqué du 9 février) !
- **Janvier** : Le ministère des transports annonce (conférence de presse du 9 février) que les résultats de novembre et décembre, mesurés par un institut de sondage, n'étaient pas valables... mais continue de communiquer sur ces taux ! Si l'on inclut les chiffres des départementales comptabilisés par les DDE, le taux d'utilisation du mois de janvier chute à moins de 30%.
- **Février** : la DSCR ne publie aucun chiffre
- **Mars** : la DSCR ne publie aucun chiffre.

■ Les mesures FFMC dans l'Hérault à fin mars 2005

9.749 véhicules contrôlés, dont 3.476 par huissiers :

- 54 % routes à grande circulation / 46 % départementales
- 87 % beau temps / 13 % mauvais temps

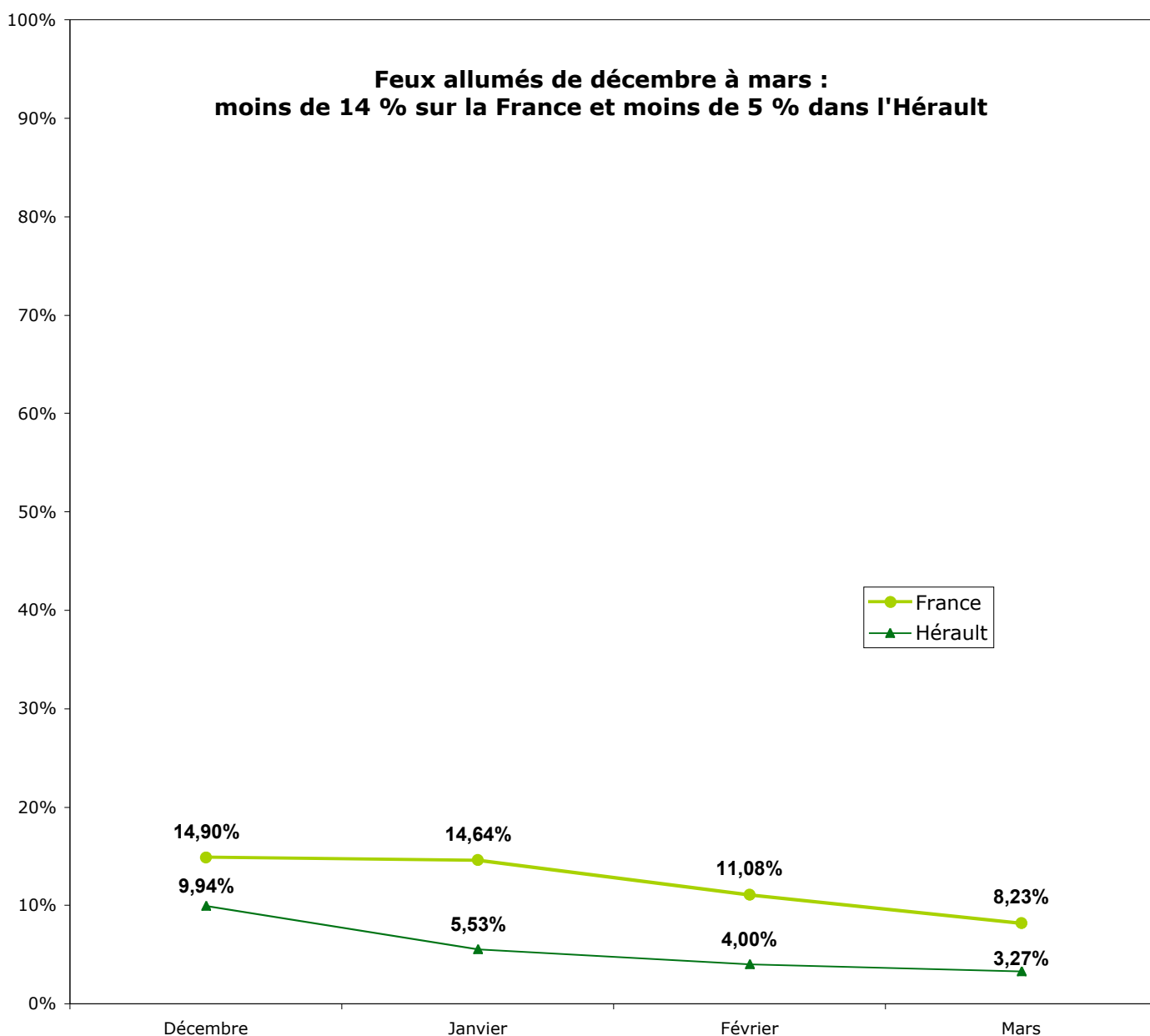
• Absence de "parasites"

- zones sans **obstacle** d'infrastructure (tunnel, ponts)
- zones privilégiant les segments rectilignes ou grandes lignes droites plutôt que des voies de circulation tourmentées.
- comptages sur **un seul sens de circulation**

• Conditions météo

- comptages par beau temps et mauvais temps (hors pluie et brouillard)
- correspond aux conditions "officielles" de comptage de la DSCR
- horaires de mesure entre 10h et 15h

- **validation par huissiers** par échantillon représentatif.



■ Les enseignements de l'expérimentation

Les Français se sont nettement prononcés contre l'allumage des feux le jour :

- via la pétition, signée par plus de 150.000 usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, motards)
- via l'ensemble des associations ou organismes qui se sont positionnés contre la mesure ou ont refusé de la soutenir
- en refusant d'allumer leurs feux de croisement le jour, lorsque les conditions de circulation ne l'imposaient pas.

Il est impossible de tirer des enseignements scientifiques de cette mesure :

La moyenne sur les six mois d'expérimentation étant de 14% (et 8% seulement pour le mois de mars), le taux d'utilisation des feux de croisement le jour, hors nécessité, est trop largement en dessous des 20% ou 25% requis pour en tirer des conclusions positives.

Les propositions de la FFMC

La FFMC ne se contente pas de demander l'annulation de la mesure d'allumage des feux de croisement automobiles de jour. Elle fait, comme à son habitude, des propositions constructives pour améliorer la visibilité des véhicules et la sécurité.

■ Favoriser la technologie d'allumage automatique des feux en fonction des conditions de visibilité

La plupart des nouvelles voitures intègrent maintenant en série *l'allumage automatique des feux de croisement en cas de faible luminosité*. Cette innovation technique permet d'automatiser l'allumage des feux de croisement en cas de passage dans un tunnel, dans un sous-bois particulièrement sombre, à l'aube ou au crépuscule, et en cas de conditions météorologiques défavorables.

Ce système, parfaitement conforme au code de la route, ne génère pas de surconsommation inutile, et donc aucune pollution supplémentaire, et ne met pas en danger les usagers les plus fragiles, puisque les feux s'allument **uniquement lorsque les conditions l'imposent**.

■ Améliorer la sensibilisation des conducteurs et la formation

Communiquer sur l'importance de la vue au volant

Il y a plusieurs années, la sécurité routière avait lancé une campagne de grande envergure : **bien voir, être vu**.

Elle rappelait à tous les usagers de la route l'importance d'avoir des feux en bon état (vérifier son éclairage, par exemple), mais aussi d'être bien vu par les autres, en maintenant les surfaces réfléchissantes le plus propre possible.

Cette campagne de communication devrait être renouvelée.

Améliorer la formation des conducteurs afin que le code de la route soit appliqué : notamment en ce qui concerne l'allumage des feux de croisement et l'utilisation des indicateurs de changement de direction et des rétroviseurs. Cela suppose un contrôle de la formation dispensée par les établissements d'enseignement de la conduite.

■ Améliorer la vue de tous les usagers

Dans une étude récente, l'association nationale pour l'amélioration de la vue (ASNAV) notait que un minimum de 700.000 conducteurs *"seraient mieux avisés de ne jamais s'asseoir à la place du conducteur"* !

Certes, les conducteurs sont supposés posséder une acuité visuelle minimale. Le seuil était autrefois fixé à 8/10 et une loi de 1997 l'a abaissé à 5/10. Cette baisse de la vision minimale requise devait s'accompagner d'examens obligatoires des conducteurs, leur demandant de prouver que leurs yeux avaient bien les performances demandées. En pratique, ces examens n'ont jamais existé sauf pour certains professionnels de la route. Il est donc nécessaire de les mettre en œuvre.

■ Améliorer la visibilité des véhicules de gabarit réduit

Rendre obligatoire l'allumage des feux de croisement des deux-roues motorisés de cylindrées inférieure ou égale à 125 cm³ (motos légères, cyclomoteurs, scooters).

• La position des autres associations

■ Conseil National des Professionnels de l'Automobile

<http://www.cnpa.fr/>

“La branche 2 roues n'est pas favorable à cette initiative”

■ Association pour la Formation Des Motards

<http://afdm.free.fr/>

“les plus fragiles seront une fois de plus les principales victimes”

■ Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

<http://www.ademe.fr/>

“1,3 millions de tonnes de CO² supplémentaires”

■ Mutuelle des Motards

<http://www.amdm.fr/>

“perte de visibilité des véhicules de gabarit réduit”

■ Association Robin des Bois

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

“vient contredire la réglementation sur l'usage des feux de croisements”

■ Federation of European Motorcyclists' Associations

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

“La FEMA dénonce la proposition française d'allumage des feux de jour”

■ UFC Que Choisir – Landes

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

“C'est une mesure inefficace, dangereuse et trompeuse”

■ Fédération Française de Cyclotourisme

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

“Les cyclistes ne seront plus visibles”

■ Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

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

“Ses effets pervers prévisibles sont nombreux”

■ Fédération française des Usagers de la Bicyclette

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

“piétons et cyclistes seront bien moins visibles”

La position complète de ces associations est disponible sur :

http://www.ffmc.asso.fr/rubrique.php3?id_rubrique=157

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 associatif ou 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...



- **Stop Vol**

Face aux milliers de deux-roues volés chaque année, la FFMC a créé en 1987 cette commission technique spécialisée dans les tests d'antivol. Sur la base 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'AFNOR⁷. Sur leur emballage figure la mention "certifié NF/recommandé par la FFMC".

⁷ Association Française de Normalisation



- **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 (conçue en collaboration avec l'INRETS⁸), 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.

Elle propose également une formation BSR+ (12 heures de stage) pour les adolescents et une sensibilisation à la conduite d'une 125 cm³ adaptée aux motards novices titulaires du seul permis B.

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.

- **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.

Depuis 1994, l'opération " des Tasses pour un Bol " 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



⁸ Institut National de Recherche et d'Etude sur les Transports et la Sécurité