

# Sécurité routière : une semaine, et après ?

*Contre les préjugés, pour le partage de la route,  
les motards se mobilisent*



## Sommaire

- |                                      |       |
|--------------------------------------|-------|
| • Communiqué                         | p. 2  |
| • Les causes d'accidents             | p. 3  |
| • Exemples de points noirs           | p. 4  |
| • Formation : des résultats concrets | p. 6  |
| • Le programme d'action              | p. 7  |
| • Les propositions de la FFMC        | p. 9  |
| • Le mouvement FFMC                  | p. 12 |

## Contacts

**FFMC 34** - Fédération Française des Motards en colère  
Nicolas Garand - 06 65 14 04 36  
Emmanuelle Perrin - 06 64 42 25 89

**AFDM** - Association pour la Formation Des Motards  
Marc Rouillon - 04 67 41 32 09

**AMDM** - Assurance Mutuelle des Motards  
Nelly Brossard - 04 67 04 71 60  
Laure Gelmini - 04 67 04 71 63

## **Contre les préjugés, pour le partage de la route, les motards se mobilisent**

Dans l'Hérault, l'été 2005 fut une saison noire pour les motards (36 morts). Tous les médias se sont fait l'écho de la recrudescence dramatique des accidents mortels qui ont frappé les deux-roues motorisés. En 2006, les statistiques ont baissé (« seulement » 17 morts) pour se situer dans la lignée de celles de 2004. Mais les préjugés vis-à-vis des motards ont la peau dure, et notamment l'idée que sur la route, ils ne respectent rien, à commencer par les limitations de vitesses. Et qu'en conséquence, ils multiplient les accidents.

Mais qui sait que dans 70% des accidents, le motard roulait à moins de 50 km/h au moment de l'impact ? Que la responsabilité de l'accident n'est imputable qu'au motard dans seulement 37% des accidents<sup>1</sup> (lire page 3).

C'est la nécessité de combattre ces idées reçues, de faire progresser la notion de partage de la route et de respect entre les usagers, et l'impérieux besoin de revoir fondamentalement la formation à la conduite – des automobilistes comme des motards – qui ont poussé l'antenne de l'Hérault de la FFMC, l'AFDM de Montpellier et la Mutuelle des Motards, dont le siège est basé à Euromédecine, à se mobiliser aujourd'hui.

Une mobilisation d'autant plus nécessaire que le marché de la moto explose, notamment sur les petites cylindrées – 125, scooters – et que de plus en plus d'automobilistes franchissent le pas vers le deux-roues, pour s'extirper des bouchons urbains.

En marge de la semaine de la sécurité routière, les trois acteurs du mouvement motard dans l'Hérault lancent donc une action destinée à la fois aux motards et aux automobilistes. Edité dans un premier temps à 25.000 exemplaires, le dépliant sur le « partage de la route » sera disponible dans 150 lieux du département (lire en page 5). Parallèlement, ils lancent un appel aux élus locaux et aux gestionnaires des routes, et les invitent à découvrir la réalité de la conduite d'un deux-roues en milieu urbain (page 5). Enfin, ils mettent sur pied un programme d'actions qui débiteront cet hiver et se poursuivront en 2007.

Ces animations seront ouvertes à tous, pour toucher du doigt les spécificités de la moto :

- motards : audit de conduite et conseils.
- scootards ou 125 : sensibilisation à la conduite d'un deux-roues motorisé.
- automobilistes : devenir motard d'une heure pour mieux appréhender la place de la moto dans les flux urbains.

---

<sup>1</sup> Source : rapport d'étude MAIDS (<http://maids.acembike.org>)

Synthèse : <http://www.acembike.org/html/docs/ACEM%20publications/maidsfolderfr.pdf>

# Les causes d'accidents

Depuis 25 ans, le mouvement déplore l'absence totale de recherches en France sur l'accidentologie des deux roues.

L'étude MAIDS<sup>2</sup>, parue en 2004, a levé pour la première fois le voile sur la réalité des accidents de moto. Indépendante, elle offre une analyse approfondie sur 3 ans de près de 1.000 cas d'accidents de deux roues à moteur dans 5 pays d'Europe, dont la France. Cette étude est à la fois la plus détaillée et la plus étendue jamais réalisée dans le domaine des deux roues à moteur. Le CEESAR<sup>3</sup> a assuré la réalisation de la partie française de l'enquête, qui a reçu l'aval de l'OCDE<sup>4</sup> et de la Commission Européenne.



Les données recueillies sur les accidents de véhicules à deux roues dans le cadre de cette étude indiquent que **l'objet le plus fréquemment percuté lors de l'accident est une voiture particulière.**

Dans la majorité des cas étudiés, la cause de l'accident était **l'erreur humaine**. Le plus souvent, un autre conducteur n'avait pas détecté la présence du deux-roues dans la circulation automobile en raison d'un moment d'inattention, d'une obstruction temporaire du champ de vision ou de la faible visibilité du deux-roues. L'erreur humaine **de la part du conducteur du deux-roues** à moteur n'est la première cause d'accident que dans **37%** des cas.

- **Dans 50 % des cas, la première cause de l'accident était une erreur humaine du conducteur de l'autre véhicule.**
- Dans plus de 70 % des cas, la vitesse du deux-roues à moteur au moment de l'impact était **inférieure à 50 km/h.**
- La comparaison avec les cas-témoins révèle que la conduite d'un deux-roues à moteur sans permis accroît sensiblement le risque d'être impliqué dans un accident.
- Parmi les principales causes d'accident, **plus de 70 % des conducteurs** d'autres véhicules ayant commis une erreur humaine **n'ont pas détecté la présence du deux-roues** à moteur.
- 73,1 % des conducteurs de deux-roues à moteur ont **tenté d'éviter** la collision immédiatement avant l'impact. Parmi eux, 32 % ont **perdu le contrôle** de leur véhicule en tentant cette manoeuvre.

<sup>2</sup> Motorcycle Accident In Depth Study, pour Etude approfondie des accidents moto.

<sup>3</sup> Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques.

<sup>4</sup> l'Organisation de Coopération et de Développement Economique

# Exemples de points noirs

Faire de la prévention, ce n'est pas compter les morts !

Rappelons que, pour la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière, un point noir se définit comme une infrastructure routière où se sont produits plusieurs accidents corporels avec victimes graves.

Pour la FFMC, il convient d'aller plus loin en agissant sur toutes les infrastructures dangereuses avant qu'elles ne provoquent des accidents ou aggravent des blessures.

Avec l'aide de ses militants, la FFMC alerte et sensibilise les responsables de voirie.

## Résolus



### Montpellier

Avenues de Valois et Mermoz

Piquets métalliques inutiles et dangereux

### Villeneuve les Maguelone

Rue des Aigrettes

Nid de poule se juxtaposant à une plaque d'égout et d'une profondeur de 21 cm.



### Départementale 27

La route s'est affaissée (un écoulement pluvial passe sous la route).

La vague de bitume qui s'est formée provoque en deux-roues un choc qui peut s'avérer dangereux.

## En discussion



### Le Crès

Rue de la Méditerranée

Ilots centraux débordant dangereusement sur les voies de circulations et mauvaise implantation de la bande blanche menant directement sur l'îlot.

### Castelnau le Lez

Angle des rues Masséna et de la Tourmaline

Poteaux dangereux de jour, bien plus de nuit .



## Non résolus



### Sète

Boulevard Joliot Curie

Plots en béton à bordures saillantes

### Montpellier

Avenue de la mer

Glissières de « sécurité » non doublées dangereuses



# Formation : les résultats concrets du mouvement motard

---

Engagées toute l'année dans des actions de prévention, de formation à la conduite et de sensibilisation à la sécurité routière, la FPMC, l'AFDM et la Mutuelle des Motards militent depuis leur création pour le partage de la route, et la prise en compte des spécificités de chaque mode de transport. Mais elles traduisent aussi concrètement sur le terrain leurs propositions, notamment en matière de formation.

Ainsi, l'AFDM rassemble aujourd'hui plus d'une trentaine de motos-écoles sur la base d'une charte de formation très précise. Depuis 1996, en partenariat avec l'AFDM, la Mutuelle des Motards est devenue le premier assureur moto à intégrer la formation et le perfectionnement à la conduite dès la conception de ses produits d'assurances.

Aujourd'hui, les **statistiques des motards sociétaires** de la Mutuelle les placent largement au-dessus de la moyenne, aux niveaux national et départemental :

- la **responsabilité des motards est nulle dans 74,2%** des accidents avec tiers (soit 83% du total des accidents), contre 50% en France selon le rapport Maids. La responsabilité des motards est totalement engagée dans seulement **19,7%** des cas (37% en France).<sup>5</sup>
- Ces douze derniers mois, la fréquence des sinistres des sociétaires a **baissé de 10%** dans l'Hérault, et de **11% au niveau national**.

---

<sup>5</sup> Chiffres 2005

# Au programme

---

Loin des dénonciations ou des slogans moralisateurs, les actions lancées par les équipes de la FFMC, l'AFDM et la Mutuelle des Motards font le pari de l'intelligence : rapprocher automobilistes et motards, leur permettre de mieux connaître leurs spécificités et leurs contraintes réciproques.

La signature « **Sur la route, je m'engage, je partage** » reprend le slogan d'une action lancée dès 1996 par la FFMC Ile-de-France et la Commission Réagir<sup>6</sup> de la Préfecture de Paris.

Les illustrations sont l'oeuvre de Ptiluc, célèbre dessinateur de BD et motard.

## Le dépliant de sensibilisation

Edité dans un premier temps à 25.000 exemplaires, le dépliant sera disponible dans 150 lieux du département (auto-écoles, motocistes, concessionnaires, autoroutes, maisons pour tous, etc.).

Il sera également diffusé par les bénévoles de la FFMC, lors d'opérations ponctuelles de distribution.

Enfin, un exemplaire sera remis à chaque participant à l'occasion des animations (voir ci-dessous).

Sa réalisation a bénéficié du soutien financier de la Préfecture de l'Hérault, dans le cadre du PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière).

## Motard d'un jour

*Public : élus et gestionnaires de routes*

Malgré le formidable développement de l'usage des deux-roues motorisés, scooters et motos restent les grands oubliés des PDU (Plans de Déplacements Urbains) et des aménagements routiers des PLU (Plans Locaux d'Urbanisme).

Les « points noirs » restent nombreux, en particulier en zone urbaine : infrastructures dangereuses, défauts d'entretien, mobilier inadapté, etc.

La FFMC invite donc **le 10 novembre** les élus et gestionnaires de routes à devenir « motards d'un jour ». **Principe de l'opération** : rouler en passager d'une moto pour voir autrement la route et ses dangers, et prendre conscience des spécificités liées à la conduite d'un deux-roues à moteur.

## Sensibilisation à la conduite d'une 125 cm<sup>3</sup>

*Public : conducteurs de scooters ou de motos de petite cylindrée (de 50 à 125 cm<sup>3</sup>)*

Ces véhicules, accessibles sans permis, présentent des caractéristiques de conduites communes à tous les deux-roues motorisés. Connaître le code de la route ne suffit pas pour acquérir les bons réflexes.

Les participants pourront bénéficier d'une séance gratuite d'aide à la prise en main de leur véhicule et de conseils adaptés (encadrement assuré par des animateurs et des formateurs professionnels) pour découvrir comment allier, avec la conduite d'un deux-roues motorisé, plaisir et sécurité. *(date non arrêtée)*

---

<sup>6</sup> Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et par des Initiatives pour y Remédier

## Ptiluc

Originaire de la patrie de la BD francophone (il est né à Mons en Belgique), c'est en voisin héraultais et motard aguerris que le dessinateur Ptiluc a accepté d'illustrer la campagne pour promouvoir le partage de la route.

Les amateurs de BD ont découvert ses métaphores animalières en 1983, avec l'apparition de son célèbre rat dans les premiers volumes de *Pacush Blues*. Au fil de ses créations, le singe (*Ni Dieu ni bête*), le cochon (*La foire aux cochons*) et encore le rat (*Rat's*) peignent avec humour et efficacité une critique âpre de la société.

Friand de longs périples au guidon de son antique trail BMW, Ptiluc se lance dans des voyages aux confins de la terre. *Moto Magazine* sert régulièrement de tribune à ses carnets de voyage, qui sont rassemblés dans une saga autobiographique et rafraîchissante : *Mémoires d'un motard* (Albin Michel). De ses amours adolescentes aux neiges de Katmandou, il passe en revue les étapes dramatiques ou hilarantes de sa vie motarde, pour notre plus grand bonheur.

La liste de ses créations s'est récemment enrichie d'un blog *Ptiluc on ze road* (<http://ptiluc.canalblog.com/>), carnet de route de son dernier périple en Afrique, achevé en janvier 2006. Il démontre que l'humour et la verve de Ptiluc sont parfaitement compatibles avec les nouvelles technologies.

### Bibliographie récente :

- L'histoire du p'tit crétin qui voulait une grosse moto (Vents d'Ouest) - 1995
- L'histoire du p'tit mec qui voulait une grosse moto (Albin Michel) - 2001
- Pour quelques kilomètres de plus (Vents d'Ouest) - 1997
- Pour quelques kilomètres de plus (Albin Michel) - 2001
- Quand je serai grand, je ferai le tour du monde (Albin Michel) - 2001
- C'était le temps des filles et des bécanes (Albin Michel) - 2003
- Rendez-vous tous à Katmandou (Albin Michel) - 2005

Le site officiel de Ptiluc : <http://www.ptiluc.com/>



# Les propositions de la FPMC

---

Intégrant la place majeure qu'occupe la sécurité routière dans le quotidien des motards et leur qualité de citoyens usagers de la route, la FPMC a remis au goût du jour l'ensemble de ses propositions pour une meilleure sécurité.

Un ensemble de propositions dénué de corporatisme mais guidé par des valeurs de fond :

- promouvoir la solidarité et la tolérance, développer la citoyenneté,
- s'appuyer sur la sensibilisation, la formation, la prise de conscience (l'intelligence quoi !) plutôt qu'édicter des règles autoritaires.

Ces propositions s'appuient sur l'expérience de terrain de la FPMC qui, depuis 25 ans, travaille pour une prise en compte du deux-roues motorisé, l'amélioration de la sécurité routière et la défense des droits des usagers de deux-roues motorisés.

Elle bénéficie de l'apport de nombreux professionnels du mouvement FPMC, tant au plan de la formation à la conduite (Association de Formation Des Motards) que de l'assurance (Mutuelle des Motards) ou de l'éducation des jeunes (FPMC Loisirs) et de la communication (Éditions de la FPMC).

Elle a également pu enrichir ses réflexions grâce à sa participation à la FEMA (Fédération Européenne des Associations Motocyclistes).

## Développer les campagnes médiatiques de sensibilisation et de prévention

*Les campagnes d'information et de sensibilisation doivent devenir une pratique régulière et continue. Leur efficacité doit être mesurée par des études d'impact.*

Faire évoluer les comportements et promouvoir les valeurs de solidarité et de respect, par des campagnes pédagogiques sur les bons comportements routiers :

- partage de la route,
- responsabilité individuelle,
- tolérance et attention envers les plus fragiles,
- respect des distances de sécurité,
- utilisation des indicateurs de direction et des rétroviseurs,
- utilisation du portable exclusivement en stationnement...

## Ouvrir les circuits

Ouvrir un circuit aux motocyclistes est un moyen à la fois :

- de leur permettre d'exploiter leur machine et leurs propres limites dans un lieu sécurisé afin de ne pas prendre la route pour un circuit
- de consacrer régulièrement un espace à des actions de sensibilisation, de formation ou de perfectionnement à la conduite.

## Faire évoluer les pratiques

*Il s'agit d'améliorer l'éducation et la formation à la conduite, traitées en parents pauvres en regard des moyens astronomiques alloués à la répression qui s'apparente parfois à un véritable racket.*

- Une éducation à la sécurité routière dès le plus jeune âge
- Un meilleur apprentissage de la conduite
- Une meilleure formation initiale aux permis et à la conduite
- Une formation à la conduite tout au long de la vie

## **Améliorer les aménagements routiers**

*Dans 40 % des cas d'accidents graves, les infrastructures mal adaptées sont en cause. Il ne s'agit pas de transformer la route en circuit, mais d'avoir des aménagements qui pardonnent en cas de faute ou de chute, plutôt que de tuer ou handicaper à vie.*

- Une meilleure prise en compte des deux-roues motorisés dans les aménagements routiers
- Faire évoluer et appliquer les textes législatifs, réglementaires et juridiques
- Augmenter les budgets et les moyens attribués à l'équipement et à la sécurité routière
- Communiquer et faire circuler l'information
- Améliorer l'intervention des services de secours routiers

## **Faire évoluer les réglementations pour une meilleure prise en compte du deux-roues motorisé**

- Faire évoluer les réglementations sur le plan fiscal.
- Une prise en compte du coût réel du deux-roues motorisé dans les barèmes fiscaux
- Un accès pour tous à la sécurité
- Un accès pour tous à la formation
- Faire évoluer les réglementations sur le plan législatif

## **Favoriser l'implication des usagers dans des actions locales de sécurité routière**

*Faire de la sécurité routière une priorité c'est donner aux associations d'usagers qui agissent en ce domaine les moyens de s'impliquer davantage, particulièrement en direction des adolescents.*

Pour cela, il faut :

- Inscrire la sécurité routière dans les programmes scolaires et ouvrir une partie de ce temps à l'intervention de bénévoles du milieu associatif représentatif du monde du deux-roues motorisé.
- Faciliter l'exercice des pratiques bénévoles par une législation du travail adaptée.
- Augmenter les budgets des PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière) en valorisant les actions de prévention.

## **Comprendre les causes des accidents deux-roues motorisé pour en réduire le nombre**

*Il est nécessaire de mettre en place une méthodologie sérieuse pour comprendre le mécanisme des accidents dans lesquels sont impliqués les deux-roues motorisés. La plupart des études réalisées en France sont faites soit à partir des fichiers BAAC obsolètes, soit de procès-verbaux d'accidents mortels. Seules des études EDA (études détaillées des accidents) permettent une analyse fine et précise.*

- Comprendre le mécanisme d'un accident et ses implications
- Développer une expertise spécifique au deux-roues motorisé
- Prendre en compte la vulnérabilité de l'utilisateur et du véhicule

## **Améliorer la perception des deux-roues**

*La surface frontale d'un deux-roues est plus réduite que la plupart des autres véhicules. Les motos se repèrent donc moins bien et l'évaluation de leur allure est plus complexe, d'où la nécessité d'une réglementation spécifique.*

## **La moto écolo**

*Nos villes suffoquent d'un trop-plein d'automobiles et l'effet de la chaleur sur la production d'ozone provoque des pics de pollution.*

*La FFMC ne nie pas la contribution des deux-roues à moteur à la pollution et souhaite favoriser sa diminution. La FFMC a déjà contribué à l'élaboration des normes européennes Euro 2 et Euro 3 actuellement mises en place.*

# Le mouvement FFMC

Née en janvier 1980 d'un mouvement de révolte contre la sur-taxation de la moto et la politique motophobe des pouvoirs publics, la FFMC est devenue une force de proposition constructive, reconnue dans le monde de la moto et par les pouvoirs publics grâce aux nombreuses actions menées depuis sa création et au sérieux des propositions qu'elle formule.

Association à but non lucratif, 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. Elle se prononce contre toute forme de discrimination et fonde son action sur la responsabilisation et la tolérance.

Elle préserve son indépendance vis-à-vis de tout pouvoir. Partie prenante du mouvement social, elle favorise l'intervention des motards en tant que citoyens.

Après plus de 20 ans d'expérience, 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 70 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.

## Les structures du mouvement FFMC

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



### L'Assurance Mutuelle des Motards

En 1983, aux tarifs prohibitifs pratiqués par les assureurs, 40.000 motards versent chacun 280 F pour voir naître leur mutuelle.

Véritable entreprise de l'économie sociale, elle emploie aujourd'hui plus de 400 salariés et entretient un réseau de 120 délégués bénévoles, au service de 180.000 sociétaires.



### L'Association pour la Formation Des Motards (AFDM)

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 7).

L'AFDM est le centre de recherche du mouvement FFMC pour l'expérimentation des nouvelles techniques et pédagogies afin d'améliorer en permanence la formation des motards et, ainsi, leur sécurité et celle des autres usagers de la route.

<sup>7</sup> Institut National de Recherche et d'Etude sur les Transports et la Sécurité



### Les Editions de la FFMC

Editrices de Moto Magazine, leader de la presse moto, elles proposent également des bandes dessinées (Nikolaz, P'tit Luc, Margerin, Coyotte, Cabane, Tignous, etc.) et des publications à l'attention des ados (le magazine Starter, consacré aux cyclos, et le livret pédagogique « Rouler n'est pas jouer »).

Les Editions de la FFMC sont le maître d'œuvre du festival du court-métrage consacré à la moto : la Motostra.



### Stop Vol

Cette commission technique de la FFMC a créé en 1987 une recommandation française des antivols et contribué ainsi à moraliser le marché des antivols moto. Depuis l'été 2000, une convention lie l'AFNOR et la FFMC.

Désormais les antivols portent l'étiquette :



### FFMC Loisirs

Elle organise des stages et des animations à l'intention des enfants et adolescents, mêlant le côté ludique à la nécessaire sensibilisation à la sécurité routière. Reconnue depuis 1985 comme « association nationale de jeunesse et d'éducation populaire », elle développe l'idée que la moto peut être utilisée comme moyen d'éducation et d'épanouissement des jeunes.

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 Loisirs s'adresse également à un public de tout âge avec des balades à moto, trophées de tourisme, rassemblements, ateliers mécaniques, etc.



### La Commission juridique

Elle travaille en permanence avec près de soixante professionnels du droit.

Elle permet à la FFMC d'être une association efficace de défense des « conso-motards » et de mener à bien les études nécessaires sur les textes législatifs.

La FFMC est membre de la

