

« Motard d'un jour », pour mieux comprendre les spécificités des deux-roues motorisés

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



Sommaire

- Communiqué p. 2
- Spécificités des 2RM p. 3
- Les points noirs p. 5
- Les infrastructures p. 7
- Les actions menées dans l'Hérault p. 9
- Les propositions de la FFMC p. 10
- Le mouvement FFMC p. 12

Contacts

FFMC 34 - Fédération Française des Motards en colère
Stéphane Charmet - 06 69 33 11 52
Emmanuelle Perrin - 06 64 42 25 89

« Motard d'un jour », pour mieux comprendre les spécificités des deux-roues motorisés

Le 26 mars à Montpellier, les représentants de la Préfecture de l'Hérault deviennent « Motard d'un jour », à l'invitation de la FFMC. Objectif de l'opération : mieux comprendre la spécificité de la conduite d'un deux-roues en milieu urbain.

La moto, c'est la liberté, le vent de face, l'assurance de ne jamais être coincé dans un embouteillage. C'est aussi l'idée d'une certaine jeunesse...

Mais, avec la hausse régulière du nombre de ses adeptes, la moto change peu à peu de visage. Ainsi, la moyenne d'âge des motards se situait en 2009 à 38 ans (contre 30 ans en 1995, et moins de 25 en 1980). Au côté des motards de toujours et des adolescents en cyclomoteur, circulent aujourd'hui de nombreux usagers (dont 27 % de femmes) séduits par les atouts pratiques des deux-roues motorisés. Ils y trouvent une alternative à la hausse des coûts d'utilisation de l'automobile et aux difficultés de circulation ou de stationnement.

Pourtant, les villes et les routes restent essentiellement pensées pour l'automobile, à l'exception de certains espaces dédiés aux piétons, cyclistes ou transports en commun. Or, en équilibre sur deux roues, sans carrosserie pour le protéger en cas de chute ou de choc, le motard est vulnérable à l'état de la chaussée ou aux nombreux obstacles saillants qui fleurissent en ville.

Manque de visibilité des deux-roues par les automobilistes, incivilité routière, défaut de conception ou d'entretien des aménagements routiers, formation insuffisante des conducteurs, vitesse inadaptée... Chaque jour, les motards sont confrontés à la dangerosité de nombreuses installations perçues comme anodines ou inoffensives par les automobilistes (revêtements glissants, terre-pleins centraux déséquilibrants, glissières de sécurité guillotines, etc).

Vendredi 26 mars, Marc Pichon de Vendeuil, directeur de cabinet de la Préfecture de l'Hérault, Pierre Maitrot, nouveau directeur de cabinet à partir du lundi 29 mars, et Chantal Rieusset, chargée de mission Sécurité routière, participeront à l'opération « Motard d'un jour » et deviendront, le temps d'un parcours moto, les passagers des militants motards, afin de mieux comprendre la spécificité de la conduite d'un deux-roues à moteur en milieu urbain.

Contacts presse :

Stéphane Charmet - 06 69 33 11 52

Emmanuelle Perrin - 06 64 42 25 89

Spécificités des deux-roues motorisés

Conçues essentiellement pour les automobiles, les infrastructures routières et les aménagements urbains ignorent le plus souvent les contraintes physiques particulières des deux-roues motorisés (2RM) :

- Sur deux roues, l'équilibre est instable, en particulier à basse vitesse.
- En virage, la force centrifuge pousse la moto vers l'extérieur. Le pilote doit compenser cette force par son propre poids en inclinant la moto vers l'intérieur.
- En virage, l'adhérence est réduite lorsque la moto est inclinée.
- Le motard n'a pas de carrosserie. En cas de choc ou de chute, il ne froisse pas que de la tôle.

Les 2RM ne souhaitent pas de place réservée, mais une meilleure intégration dans la circulation, dont ils sont acteurs à part entière. Les comportements des conducteurs de 2RM découlent plus des spécificités des véhicules que d'une volonté délibérée de s'affranchir des règles au détriment des autres usagers.

■ Développement des deux-roues motorisés en zone urbaine

Il s'agit souvent du **choix raisonné** d'un mode de déplacement en ville. Le deux-roues motorisé apporte une solution à la mobilité, permet de respecter des horaires, de ne pas passer son temps à « tourner en rond », parce que l'on trouve plus facilement un stationnement. Il permet de circuler dans des lieux étroits, encombrés ou denses, il facilite l'utilisation des interstices de la ville. Il procure enfin une sensation de liberté et de plaisir.

Ce peut être aussi un choix motivé par **des raisons économiques** : le prix d'achat attractif, l'entretien facile et économique des faibles ou moyennes cylindrées notamment rendent le véhicule accessible au plus grand nombre. Cet aspect a incité nombre de ménages à préférer son achat à celui d'une deuxième automobile, ce qui concourt à la mobilité de tous.

■ Spécificités de circulation

Les 2RM sont vulnérables. Leur dimension réduite, par rapport aux automobiles, ne leur permet pas d'occuper toute la largeur des voies de circulation. Cela les oblige à circuler de front avec des usagers à quatre roues parfois peu conscients de leur fragilité.

Pourtant, ces véhicules sans carrosserie sont vulnérables, à l'instar des piétons ou des cyclistes qui bénéficient parfois d'espaces dédiés. La seule protection des usagers des 2RM réside dans leur équipement, et notamment leur casque.

Les 2RM sont mal identifiés par les autres usagers, *a fortiori* dans un milieu dense. A allure égale, ils donnent aux automobilistes et aux piétons la fausse impression qu'ils vont plus vite. L'œil ne les repère pas de loin (à la différence d'un camion par exemple), en raison de leur gabarit réduit. Des problèmes de visualisation, d'estimation de trajectoires et de vitesse embarrassent donc les autres usagers.

Les 2RM circulent en position décalée par rapport aux voitures.

Cela leur permet, dans la file, une meilleure visibilité et d'anticiper. La trajectoire d'un 2RM peut paraître inconséquente : en réalité, il est beaucoup plus sensible qu'une automobile aux changements de revêtements, plaques métalliques, pavés, rainures peinture. Il effectue des écarts pour les éviter. Il doit tenir compte de ces éléments, ce qui explique très souvent son placement sur la chaussée.

Les 2RM circulent entre deux files.

Lorsqu'il s'arrêtent à l'arrière immédiat des véhicules dans les files, les 2RM sont dangereusement exposés. Leur faible protection les rend vulnérables aux chocs, de plus, peu de modèles sont équipés de warning. Par ailleurs, l'avancement d'un trafic saturé s'effectue "en accordéon" et induit des arrêts fréquents et une recherche d'équilibre quasi permanente à chaque redémarrage. Le 2RM est alors soumis à l'effet « gyroscopique » : vitesse minimum pour maintenir son équilibre.

Il vaut donc mieux circuler entre les véhicules. Cette trajectoire est très visible. Elle évite l'effet de surprise, elle est identifiable par l'automobiliste.

La circulation entre files se différencie nettement du changement de file et du "slalom". Elle s'écarte ainsi de la mise en danger de soi-même et d'autrui en raison de la faible énergie déployée (parce que pratiquée uniquement en cas de circulation à vitesse lente), qui neutralise tout sur risque.

Cette pratique de la circulation entre file n'est pas définie par le Code de la Route.

Le freinage est encore plus délicat par chaussée humide. Il impose une anticipation plus grande du conducteur. De manière plus générale, l'équilibre particulier des 2RM rend délicate toute manœuvre imprévue (par exemple l'évitement d'un véhicule changeant de direction brusquement). Dès lors, toute situation d'urgence, à laquelle peuvent se combiner des conditions météorologiques particulières voire des éléments glissants de l'infrastructure, produit un contexte très délicat pour les 2RM.

■ **Spécificités de stationnement**

Un mode de stationnement particulier. L'absence de carrosserie et de pare-chocs oblige à choisir avec discernement l'emplacement. Il s'agit, d'une part d'éviter toute percussion (par exemple lorsqu'une automobile réalise un "créneau") et d'autre part d'éviter toute chute liée aux instabilités de position pour les 2RM.

La recherche des places "au plus près". Un des avantages, pour l'utilisateur de 2RM, est la notion de "porte à porte". Ce dernier aura donc toujours tendance à vouloir stationner au plus près de son point d'arrivée.

Par ailleurs les usagers des 2RM accrochent parfois leurs véhicules au mobilier urbain, aux barrières, etc.

L'absence ou la rareté des zones de stationnement adaptées. Les 2RM ont des difficultés pour se stationner sur la chaussée, liées au manque de place, ce qui les conduit à la recherche d'un stationnement sur trottoir.

En outre, les utilisateurs dédaignent parfois les emplacements situés dans les petites rues par crainte du vol, préférant se garer dans les rues plus passantes.

Les « points noirs »

Au plan national, les tués contre obstacles latéraux hors agglomération représentent 1830 victimes (moyenne période 1998-2000 source : ONISR)

L'analyse des accidents montre que le facteur « infrastructures » est présent dans 40 % des accidents mortels.¹

Pour la Cour des Comptes (rapport remis le 24/01/01 au Président de la République), " le processus de dégradation du réseau routier national est engagé ".

Les chiffres sont éloquentes, de graves dégradations existent sur :

- 22 % du réseau national
- 11 % des voies rapides urbaines et 12 % des voies à caractère autoroutier
- 39 % des routes nationales ordinaires non renforcées
- 48,5 % des routes nationales de liaison non renforcées.

La Cour déplore l'absence de définition claire d'une politique de gestion du patrimoine routier, soulignant même que " la stratégie d'entretien préventif a dû être abandonnée faute de moyens financiers ".

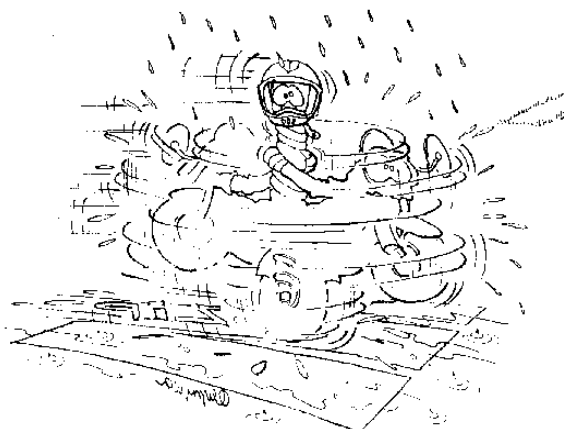
Les infrastructures dangereuses :

- ralentisseurs hors normes
- peintures glissantes
- plaques d'égouts en virage
- pavés glissants
- mobilier urbain aux angles saillants
- séparateurs de voies de bus ou de pistes cyclables
- pontages (raccords de bitume)
- terre-pleins centraux avec bordures dangereuses ou absence de signalisation
- rails de sécurité non doublés
- panneaux de signalisation verticale, piliers de ponts trop près de la chaussée
- etc.



Les défauts d'entretien du réseau routier :

- gravillons non signalés
- ronds-points avec épandage de gas-oil récurrents (sorties de station service)
- feuilles mortes en ville
- travaux non signalés
- rainurages
- bitume glissant ou en mauvais état (nids de poule...)
- etc.



Avec l'aide de ses militants, la FFMC recense régulièrement les points noirs du réseau local. Après analyse, elle prend contact avec le service gestionnaire de la voirie concernée.

¹ Rapport « Sécurité routière et circulation : la responsabilité des différents acteurs », de Philippe Da Costa au Conseil économique et social du 12 juin 2007.

En 2009, la FFMC a ainsi obtenu, par exemple, la rénovation de passages piétons et de zone pavées glissantes à Castelnau-le-Lez et Lunel et la réfection de ralentisseurs dangereux à Saint-Clément-de-Rivière.

Des discussions sont en cours concernant des signalisations insuffisantes à Villeneuve-les-Maguelone, des nids de poule à Montpellier ou encore du mobilier urbain saillant à Viols-le-Fort et Puechabon.

Infrastructures : l'état des lieux

■ Rails non doublés

Ils constituent l'exemple le plus criant en matière d'infrastructure dangereuse. Implantés sur l'accotement pour minimiser la gravité des accidents, ils se comportent comme un filet de protection pour les automobiles, sauvant ainsi de nombreuses vies humaines. A contrario pour les motards, les piquets supportant les glissières de sécurité agissent comme de véritables guillotines, et provoquent pour les motards malchanceux des lésions gravissimes ou mortelles (arrachement de membres, lacérations multiples, ...), bien plus sérieuses qu'en l'absence d'un dispositif de retenue.

Ce que dit la loi (circulaire 99-68 du 1er octobre 1999)

Les dispositifs adaptés à la retenue des motocyclistes doivent être employés pour les infrastructures nouvelles. Les infrastructures existantes doivent faire l'objet d'un « programme pluriannuel de mise en œuvre des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes ». Il convient de « traiter en priorité les zones de ce programme où ont été recensés des accidents graves ».

Les dispositifs homologués

Des études sur les accidents de motocyclistes avec choc contre glissière métallique ont été commandées au Service d'Etude des Routes et Autoroutes (SETRA). Elles ont montré que la gravité y est 5 fois supérieure à la gravité moyenne des accidents motos.

L'analyse menée sur tous les types de routes montre qu'environ 60% des accidents mortels moto contre glissières se produisent en courbe. La suppression ou le déplacement des obstacles permet dans de nombreux cas de supprimer les glissières.



Exemples de dispositif

■ Chaussées

Défauts et entretien

Les dégradations de la chaussée sont très influentes sur la sécurité des deux roues motorisés. Une moto est stable verticalement, par l'effet gyroscopique. Plus elle va vite et plus la roue est stable et donc difficile à incliner. Toute dégradation qui modifie brutalement l'effet gyroscopique, lors de sa vitesse normale ou en phase de freinage, met en cause sa stabilité et devient accidentogène.

Pontages

Ces minces bandes de bitume destinées à colmater des fissures sur les routes ont sous la pluie (ou par forte chaleur) un coefficient de friction proche de celui du verglas. Lorsqu'elles sont positionnées dans un virage, c'est-à-dire à des emplacements où les motos sont inclinées, elles ont inévitablement un effet désastreux sur la stabilité du véhicule et entraînent fréquemment une chute. Comme de plus ces bandes sont noires et donc peu visibles, on ne peut même pas tenter de les éviter.

La FFMC préconise des solutions techniques comme celle expérimentée en Autriche proposant une alternative au bitume glissant avec des composants économiques, qui par l'incorporation de silice redonnent au matériau une rugosité propre à assurer une meilleure adhérence sous la pluie pour les deux-roues.

Marquage au sol et signalisation horizontale

Compte tenu de la très petite surface d'appui des deux roues au sol, l'adhérence de la chaussée est un paramètre déterminant en particulier pour les marquages au sol et les passages piétons. Un marquage antidérapant très sollicité peut perdre ses propriétés de non-glissance et présenter malgré tout un aspect visuel satisfaisant.

Généralités sur le marquage au sol

L'ensemble des textes réglementaires relatifs à la signalisation routière s'applique à toutes les catégories de voies, tant en milieu urbain qu'en rase campagne, et il existe tout un ensemble de normes techniques très contraignantes dont le seul but est de contrôler précisément la qualité des produits de marquage. Tous les produits utilisés pour le marquage des chaussées doivent être homologués, certifiés marque NF-équipements de la route ou faire l'objet d'une autorisation préalable délivrée par le ministre des transports.

Malgré l'existence de produits homologués, certaines municipalités continuent à employer des peintures " classiques " pour repeindre les bandes blanches et autres passages piétons. Ceux-ci sont particulièrement glissants par temps de pluie, atteignant pour certains la glissance d'une plaque de verglas.

En cas d'accident, l'existence de marquages non réglementaires, ou non conformes aux normes, est de nature à motiver des recours dans lesquels la responsabilité administrative du gestionnaire de la voie peut se trouver engagée pour manquement grave à une obligation réglementaire. De plus, la responsabilité pénale personnelle du maître d'ouvrage peut être recherchée en application de l'article 121-3 du code pénal.

Glissance des routes

En France, plus de 50% de la population de marquages est en dessous des normes de performance qui servent de seuil à la certification des produits. (Direction des routes)

Ralentisseurs et passages piétons

Ces "champignons routiers" fleurissent parfois en dépit du bon sens, et surtout en dehors des recommandations émanant du ministère des transports lui-même. Lorsque leurs dimensions ne sont pas aux normes ou lorsque la pré-signalisation est insuffisante (voire inexistante), ils fonctionnent comme un véritable tremplin à motards.

Le décret du 27 mai 1994 donnait 5 années aux municipalités pour mettre aux normes les ralentisseurs : ils devraient tous l'être depuis le 2 juin 1999 !

■ Mobilier urbain

Une normalisation indispensable. Quelques exemples :

- les gardes-corps : pas de prise en compte des usagers de 2RM (blessures graves que ces obstacles latéraux peuvent occasionner)
- les parcs de stationnement : aucune normalisation sur les emplacements pour 2RM, ni sur la glissance du sol (fréquente dans les parkings en raison des peintures au sol)
- les tranchées (ouverture et remblayage) : des éléments sur le nivellement du sol mais rien sur la glissance en cas d'utilisation de pavés
- le mobilier urbain : les législateurs se sont penchés sur les conditions d'utilisation du mobilier urbain comme support publicitaire en agglomération ainsi que l'adaptabilité et l'accessibilité de ces mobiliers aux personnes handicapées. La norme précise uniquement la sécurité des piétons et les risques de renversement, de rupture, voire la dégradation, afin qu'ils ne puissent occasionner des blessures. **Il n'y a aucune norme** sur les bornes qui empêchent les voitures de se garer sur les trottoirs et qui produisent des blessures graves voir mortelles en cas de **chute d'un 2RM.**

« Sur la route, je m'engage, je partage »

La nécessité de combattre les 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 ont poussé l'antenne de l'Hérault de la FFMC, l'Association de Formation Des Motards (AFDM) de Montpellier et la Mutuelle des Motards à se mobiliser, en octobre 2006.

En marge de la « semaine de la sécurité routière » 2006, elles ont lancé une campagne d'actions destinées à la fois aux motards et aux automobilistes.

Edité dans un premier temps à 25.000 exemplaires avec le soutien financier de la Préfecture de l'Hérault, le dépliant sur le « Sur la route, je m'engage, je partage » est régulièrement distribué par les militants de la FFMC. Il est également disponible dans 150 lieux du département.

Parallèlement, les élus locaux et gestionnaires des routes sont invités à découvrir la réalité de la conduite d'un deux-roues en milieu urbain, à l'occasion de journées « motard d'un jour ».

afdm **FFMC >34<** **mutuelle des motards**

Testez-vous en deux-roues !

Baptêmes moto
Initiation scooter et 125 cm³
Piste mini-motos
Evaluations moto
Protection du motard
Protection du deux-roues

Entrée gratuite

Sur la route, je m'engage je partage

Contre les préjugés, pour le partage de la route, les motards de l'Hérault se mobilisent

L'opération « Testez-vous en deux-roues », propose des animations ouvertes à tous :

- pour les motards : audit de conduite et conseils individualisés
- pour les conducteurs de scooter ou de petite cylindrée (qui n'ont souvent bénéficié d'aucune formation) : sensibilisation à la conduite d'un deux-roues motorisé,
- pour les automobilistes : invitation à devenir « motard d'une heure » pour mieux appréhender la place de la moto dans les flux urbains

Les propositions de la FFMC

Intégrant la place majeure qu'occupe la sécurité routière dans le quotidien des motards et leur qualité de citoyens usagers de la route, la FFMC 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 FFMC qui, depuis 30 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 FFMC, 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 (FFMC Loisirs) et de la communication (Éditions de la FFMC).

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.

Le mouvement FFMC



Forte de plusieurs milliers d'adhérents et de 79 antennes départementales, la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) est reconnue dans le monde de la moto grâce aux nombreuses actions menées depuis sa création et au sérieux des propositions qu'elle formule depuis 30 ans pour l'amélioration des conditions de pratique des deux et trois-roues motorisés.

La FFMC défend la pratique de la moto sans corporatisme et ses usagers en tant que consommateurs et citoyens à part entière.

C'est en 1980, au moment où pratiquer la moto était un moyen d'affirmer sa passion pour la liberté et son attachement à la solidarité, une façon de se démarquer et d'afficher son anticonformisme, que la Fédération Française des Motards en Colère (F.F.M.C.) est née d'un combat collectif contre la politique particulièrement motophobe des pouvoirs publics de l'époque.

La FFMC agit pour la sécurité et le partage de la route sur la base du développement de l'information, de la prévention, et de la formation, afin de faire prévaloir la connaissance, la prise de conscience et la responsabilisation plutôt que les mesures répressives.

Loin de se contenter de manifester, parfois bruyamment, ses positions par le biais de manifestations de rues, la FFMC s'est investie depuis 30 dans la création de structures visant à mieux répondre aux besoins des motard-citoyens-usagers de la route.

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'INRETS²).

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.

² 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.



La 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.



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 bons antivols portent l'étiquette :



ERJ2RM

La commission Éducation Routière de la Jeunesse et Deux-Roues Motorisé réunit des participants de l'ensemble du mouvement FFMC chargés de réfléchir à la problématique spécifique contenue dans le principe du continuum éducatif et, surtout, de proposer des solutions concrètes pouvant impliquer les jeunes eux-mêmes, mais aussi leurs parents, leurs éducateurs et leurs enseignants.



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



La FFMC, 30 ans de colère, 30 ans d'engagement citoyen

- Févr. 1980 :** *Fondation de la Fédération Française des Motards en Colère lors de ses premières Assises Nationales au Havre devant 200 délégués venus de la France entière*
- Mars 1980 :** Première manifestation nationale de la FFMC en protestation contre les nouveaux permis moto.
- 1980 :** **Boycott de la vignette moto** par la FFMC avec création d'un collectif d'avocats afin de défendre les motards qui seraient inquiétés. Action pique-nique dans les résidences secondaires des personnalités qui ont voté la vignette : «devinez qui vient dîner ce soir»
- 1982 :** La FFMC, après occupation des péages durant la période des départs et retours des grandes vacances de juillet-août, obtient une **réduction de 40% de tarif autoroutiers** pour les motos et les side-cars.
- 1983 :** La FFMC participe à la **réforme du permis moto**. Jusqu'en 1983, les épreuves du permis moto n'étaient vraiment pas en phase avec les réalités de la conduite sur la route. Les différentes catégories A1, A2, et A3 obligeaient à passer jusqu'à trois permis consécutifs pour pouvoir conduire des «toutes cylindrées».
- Sept. 1983 :** **Création de la** Solidarité Mutuelle des Usagers de la Route (SMUR – qui deviendra la **Mutuelle des Motards**). La souscription nationale lancée par la FFMC a été suivie par 40 000 donateurs et permis de rassembler plus de 10 000 000 de francs.
- Sept. 1983 :** Création des **Editions de la FFMC** qui éditent « **le Pavé dans la Mare** » magazine d'information moto indépendant.
- 1984 :** Création de la **FFMC Loisirs**. La revendication de la formation dès le plus jeune âge qui débouchera sur la commission ERJ2RM pour former les militants à investir dans les écoles. Elle aura contribué à la mise en place du BSR.
- 1985 :** Création de **l'Association pour la Formation des Motards (AFDM)**. Elle propose des stages post-permis de perfectionnement à la conduite sur route et recommande des moto-écoles pour la qualité de leur enseignement.
- Juin 1988 :** Création de **Fédération Européenne des Motards (FEM)** lors de la première Eurodemo (manif européenne de motards) à Strasbourg. La FFMC en est membre fondateur. La FEM deviendra la FEMA le 10 janvier 1998.
- Sept. 1991 :** En collaboration avec les Directions Départementales de l'Équipement (DDE), les motards organisent des **relais sur la route des grands événements moto**, afin de permettre à chacun de faire une pause et de bénéficier d'une assistance technique.
- Mars 1993 :** Circulaire du ministère des Transports sur **les rails de sécurité**. Ils doivent désormais être doublés sur le réseau national dans tous les virages de rayon inférieurs à 400 m.
- 1994 :** **Création d'un poste de « Monsieur Moto »** par département, au sein des DDE suite à une demande récurrente de la FFMC.
- Avril 1994 :** Sortie en kiosque du « Pavé dans la Mare » qui devient à cette occasion **Moto Magazine**
- Juin 1994 :** Publication de la norme **NF N°P98-300** permet de lutter contre les **ralentisseurs** non conformes. En cas d'accident causé par un tel dispositif, la responsabilité des municipalités est directement engagée.
- Avril 1996 :** La **bataille du rail** : grande manifestation contre les rails guillotine qui donnera lieu à la création de **nouveaux dispositifs de protection des motards**.
- Juil. 1996 :** Mise en place de **l'équivalence 125** pour les possesseurs du permis auto et bridage à 34ch pour les conducteurs de moins de 21 ans. La FFMC a participé à la table ronde sur l'équivalence permis B et demande qu'une formation soit proposée lors de l'achat d'un 125.
- Oct. 1997 :** Une charte **Relais Motards Calmos** est signée entre la FFMC et la DSCR.
- Nov. 1997 :** Mise en place du BSR – **Brevet de Sécurité Routière** à l'attention des conducteurs de cyclomoteurs. Cela répond à une revendication récurrente de la FFMC qui s'attachera désormais à développer une offre de formations adaptées aux adolescents.
- 1996 :** Création de la **Commission Juridique de la FFMC**. Rassemblant des avocats et juristes motards bénévoles, elle vise à défendre les motards dans les litiges (accidents,

consommation, PV) et à conseiller la fédération sur les questions juridiques.

- Juin 2000** : Signature d'une convention entre la FFMC et l'Afnor pour la création d'une **«norme NF recommandée FFMC»** d'antivols moto.
- Août 2001** : Le Conseil National de La Sécurité Routière (CNSR) est créé par décret. La FFMC y aura un siège avant d'en claquer la porte en avril 2004.
- Oct 2001** : La FFMC est reçue, avec huit autres associations, par le président de la république Jacques Chirac.
- 2002-2003** : Mise en place des actions de **«bombage» des infrastructures dangereuses**.
- Sept .2005** :Après un an de boycott et de manifestations de la FFMC, la mesure d'**allumage des feux de croisement le jour** par tous les usagers de la route est discrètement enterrée.
- Janv. 2006** :Publication du **Manifeste de la FFMC pour une meilleure sécurité routière et une approche citoyenne de la moto**. Il rassemble les propositions de la FFMC issues de 25 ans d'expérience en matière de pratique et sécurité moto.
- Févr.2008** : La FFMC fait échec à un projet de mise en place d'un **Contrôle technique moto**. Le projet est officiellement abandonné lors du CISR.
- Mars 2009** : La FFMC, en collaboration avec d'autres organismes représentatifs du monde de la moto (FFM, CNPA, AMDM, ...) , fait échouer la mise en place de la **procédure « VE »** (Véhicule Endommagé), procédure bureaucratique inadaptée aux motos.
- Oct 2009** : La FFMC est nommée au **Comité Supérieur de l'Education Routière** et au **Comité des Usagers du Réseau Routier**. La présence de la FFMC au sein de ces deux instances nouvellement créées consacre la reconnaissance de la légitimité de la FFMC en tant que représentante des usagers de la route à deux roues.