

Dossier de presse



MANIF' LE 14 MARS

Contacts presse :

Stéphane Charmet - 06 69 33 11 52

Emmanuelle Perrin - 06 64 42 25 89

Sommaire

Communiqué de presse	3
Pour une reconnaissance des spécificités des deux-roues motorisés	5
■ Légaliser la circulation entre les files	5
Le double langage des pouvoirs publics.....	5
Une répression abusive.....	5
Un motard a priori coupable en cas d'accident	6
L'élaboration indispensable d'un code de bonne conduite	7
■ Autoriser la circulation dans les voies de bus.....	7
En cas de forte congestion urbaine, la FFMC estime que l'accès aux voies de bus doit pouvoir être autorisé dans certains cas	7
Quel est le principal problème à la coexistence des 2RM et des bus ?	8
■ Prendre en compte les deux-roues motorisés dans les aménagements routiers	8
Mise en place d'une norme européenne adaptée aux motards pour les rails de sécurité	8
Mobilier urbain : pour des routes qui pardonnent - aussi - aux motards.....	9
■ Prendre en compte les deux-roues motorisés dans la formation des automobilistes.....	9
Le deux-roues motorisé en quelques chiffres.....	10
Circulation entre les files : les conseils de la FFMC	11
Conseils aux motards.....	11
Conseils aux automobilistes	11
Le mouvement FFMC.....	13
Les structures du mouvement FFMC.....	13
La FFMC, 30 ans de colère, 30 ans d'engagement citoyen	15

Communiqué de presse

Pour une meilleure prise en compte des deux-roues motorisés

« Il n'y a rien de plus injuste que de traiter également des choses inégales ». Cette citation d'Aristote a plus de 2000 ans, mais illustre parfaitement aujourd'hui les revendications des Motards en colère pour le respect et, surtout, la prise en compte de leurs différences.

Vélo, moto, auto, camion, chaque moyen de transport est différent et la Loi doit tenir compte de leurs spécificités pour être équitable. Il semble pourtant que les gouvernements successifs aient appliqué cette maxime à leur guise en ne reconnaissant les différences des deux-roues motorisés (2RM) que pour les pénaliser. Ainsi, leur rapport poids/puissance avantageux a légitimé une limitation de puissance (« loi des 100 chevaux »), leur insolente mobilité leur a fermé l'accès à des infrastructures sécurisées (interdiction de circuler dans le tunnel de l'A86) et leur mécanique accessible a rendu leur propriétaire passible de prison pour un clignotant remplacé par une pièce qui n'est pas celle d'origine (loi du 5 janvier 2006) !

En revanche, dès qu'il s'agit de favoriser l'essor de ce moyen de transport en adaptant la réglementation à ses spécificités, les portes se referment et les PV pleuvent ! Peu importe qu'un 2RM prenne moins de place qu'une voiture en stationnant, qu'il stationne sur un trottoir faute de place dédiée suffisante. Peu importe que le faible gabarit d'une moto lui permette de rouler entre les files de voitures arrêtées et, ainsi, de décongestionner les centres urbains en fluidifiant le trafic. Peu importe que les 2RM polluent moins grâce à leur facilité de déplacement. Le code de la route est encore et toujours pensé uniquement pour l'usager majoritaire qu'est l'automobiliste. Même constat pour ce qui touche à l'aménagement des routes : la vulnérabilité des motards face aux obstacles latéraux, aux rails guillotines et aux ralentisseurs non conformes n'est pas suffisamment prise en compte, malgré toutes les recommandations faites par les centres d'études du Ministère des transports.

Quant à la politique de sécurité routière, les pouvoirs publics restent convaincus qu'un « copier-coller » de mesures qui ont eu une incidence positive sur l'accidentalité des automobilistes suffira à juguler l'accidentalité des 2RM. C'est ainsi qu'ils tenteront de nous soumettre au contrôle technique, bien que moins de 1% des accidents soit lié à une défaillance technique pour les 2RM.

Voilà huit mois que la FFMC est engagée dans une vaste concertation avec les pouvoirs publics pour l'élaboration de mesures visant à améliorer la sécurité routière des deux-roues motorisés (2RM). La question de la circulation entre les files en cas d'embouteillages est emblématique de ses revendications en faveur d'une meilleure prise en compte des 2RM. Ces dix dernières années, le parc de 2RM en circulation a augmenté de 60% : c'est aujourd'hui une alternative incontournable aux problèmes de transports pour des centaines de milliers de salariés... Reconnaître la circulation inter-files en cas d'embouteillage permettrait de pouvoir l'intégrer dans la formation à tous les permis de conduire.

Pourtant, le Ministère de l'Intérieur campe sur un refus catégorique et nous promet un renforcement des verbalisations. Et ce dans un contexte de politique du chiffre qui exaspère les policiers eux-mêmes !

La FFMC appelle donc les scootéristes et les motocyclistes à descendre dans la rue face au double langage des Pouvoirs publics qui invitent les motards à discuter d'une meilleure prise en compte des 2RM d'un côté et qui renforcent la répression de l'autre.

Les 13 et 14 mars, les 2RM emprunteront les voiries urbaines et péri-urbaines en restant dans leur file au même titre que les automobiles et stationneront en occupant la place d'une voiture, etc... Par cette démonstration par l'absurde, la FFMC entend démontrer l'intérêt des 2RM comme moyen de transport à part entière.

La manifestation montpelliéraine partira dimanche 14 mars à 14h30 des Arceaux.

Contacts presse :

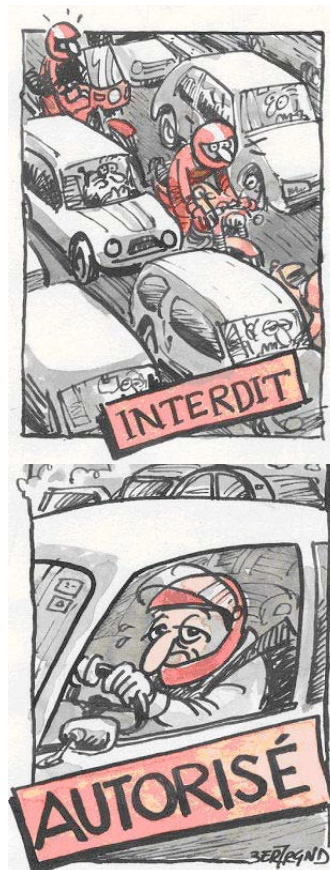
Stéphane Charmet - 06 69 33 11 52

Emmanuelle Perrin - 06 64 42 25 89

Pour une reconnaissance des spécificités des deux-roues motorisés

■ Légaliser la circulation entre les files

Le double langage des pouvoirs publics



Après les déclarations de Madame Merli¹, annonçant une probable expérimentation de la circulation inter-files, la préfecture de Police de Paris a rappelé, lors d'une séance plénière du 11 janvier dernier, son opposition et a annoncé un renforcement des verbalisations.

Cette volte-face n'est pas la première à mettre au crédit des pouvoirs publics.

A trois reprises ces dix dernières années, le ministère des Transports a feint d'être favorable à la légalisation de la circulation inter-files pour, finalement, reculer au dernier moment.

En 1999 déjà, un projet de décret n'attendait plus que la signature de Jean-Claude Gayssot (alors ministre des transports), pour entrer en vigueur. Il autorisait les motocyclistes à circuler à vitesse réduite entre les deux voies les plus à gauche, uniquement sur les routes comportant deux voies et plus, affectées à un même sens de circulation, et lorsque les véhicules étaient arrêtés ou circulaient à l'allure du pas.

Cinq ans plus tard, la FFMC était, de nouveau, invitée à débattre du sujet à l'occasion d'une table ronde organisée par la DSCR.

Plus récemment, en 2006, alors que la circulation entre les files s'apprêtait à être officiellement reconnue à Paris dans une charte du « bon usage du 2RM », la Préfecture de Police, sur instruction du ministre, a finalement refusé de la signer, coupant court à des mois de négociations.

Cet atermolement des pouvoirs publics est d'autant plus inacceptable qu'il s'accompagne, depuis 2005, de campagnes de verbalisations aussi injustes qu'abusives !

Une répression abusive

La répression sévit surtout en région parisienne tant sur le périphérique que sur les grands axes autoroutiers qui ceignent Paris. Dans le premier cas, les forces de l'ordre se contentent de relever la plaque d'immatriculation des véhicules qui circulent entre les files, alors que, dans le second, ils les interceptent après avoir réservé une voie pour le « comité d'accueil ».

La circulation entre les files n'étant pas interdite en tant que telle par le code de la route, les représentants de l'ordre la sanctionnent au travers de différentes qualifications, multipliant ainsi les PV (dépassement par la droite, non respect des distances de sécurité, dépassement sans se porter suffisamment à gauche du véhicule dépassé, changement de files non motivé par un changement de direction, ou encore une vitesse excessive eu égard aux circonstances).

¹ Le Parisien du 30 novembre 2009

Rares sont les motards qui repartent avec moins de trois PV, pour un total d'au moins 6 points retirés de leur permis de conduire et une amende qui avoisine rapidement les 300 € !

Tout cela au mépris du code de la route qui dispose que seul « le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule » (article L121-1). Si des dérogations à ce principe existent en matière de stationnement ou de respect des vitesses réglementaires, le dépassement par la droite, la vitesse excessive ou le changement de file injustifié ne figurent pas au nombre de celles-ci. Impossible donc, en théorie, de poursuivre le propriétaire s'il n'a pas été identifié comme étant également conducteur.

En théorie seulement... puisque, dans la pratique, les motards devront contester et demander à passer devant un juge pour se faire entendre.

Face aux déclarations d'agents assermentés, il leur est **quasiment impossible de se défendre.**

Pour les y aider, la FFMC dispose d'un réseau d'avocats qui ont d'ores et déjà obtenu des décisions de justice favorables.

Mais ces procédures sont encore trop rarement mises en œuvre.

La machine judiciaire fait peur aux citoyens et le système est aujourd'hui fait pour décourager les plus motivés à défendre leurs droits.



Un motard a priori coupable en cas d'accident

De la volonté et un bon avocat, il en faudra aussi à ceux qui ont été victimes d'un accident dans ces conditions particulières de circulation. **Les assureurs prétextent l'illégalité de la circulation inter-files pour réduire le droit à indemnisation du motard**, bien que le fait générateur de l'accident relève le plus souvent d'un changement de direction inopiné de l'automobiliste.

Et si la pratique de la circulation entre les files est souvent qualifiée d'accidentogène, l'exemple des chiffres de la Préfecture de Police de Paris tempère tout alarmisme. En 2008, on ne déplorait qu'un accident mortel en 2RM sur le boulevard périphérique (l'accident ne s'est d'ailleurs pas produit lors d'une remontée de files) pour un trafic annuel de 500 millions de véhicules.

Cela justifie-t-il l'interdiction pure et simple d'une pratique qui présente pourtant de nombreux avantages et l'éradication, à terme, d'un moyen de transport indispensable ? Evidemment non...

L'élaboration indispensable d'un code de bonne conduite

Pour la FFMC, l'éveil des consciences passe obligatoirement par une meilleure information des usagers sur les spécificités de chacun. Mieux se comprendre pour mieux partager la route, voilà, en résumé, le message de la FFMC pour améliorer la sécurité routière.

C'est dans cet esprit que notre Fédération propose que la circulation entre les files soit réglementée et enseignée dans les écoles de conduite. L'idée serait d'élaborer un « code de bonne conduite » qui dispenserait à chaque catégorie d'usagers, les bonnes attitudes à adopter.

Des initiatives similaires ont déjà fait leur preuve chez nos voisins européens.

Aux Pays-Bas, les motards ont négocié un « code de bonne conduite » avec les pouvoirs publics. La remontée de files n'y est donc plus explicitement interdite depuis 1991.

Achilles Damen, président de la Commission mobilité, transports, sécurité routière et affaires publiques de la Fédération internationale de motocyclisme (FIM), membre de l'organisation de motards hollandais KNMV et procureur de la Reine aux Pays-Bas justifie cette démarche par l'utilité de la pratique : « si les motards peuvent remonter une file, ils contribuent à la raccourcir ». « De plus, la plupart des motos ne sont pas construites pour rester à l'arrêt avec le moteur en marche. C'est fatigant pour le pilote et cela pose des problèmes pour la moto (refroidissement au ralenti). Enfin, les motos n'ayant pas de structure déformable (carrosserie), le fait de rester à l'arrêt dans la file en tant que dernier véhicule devrait toujours être évité »².

En Belgique et en Autriche, la circulation des motocyclistes entre les files de voitures est officiellement autorisée et ça marche !

■ **Autoriser la circulation dans les voies de bus**

En cas de forte congestion urbaine, la FFMC estime que l'accès aux voies de bus doit pouvoir être autorisé dans certains cas

Dans les grandes villes, les voies de bus se sont multipliées pour améliorer la fluidité des bus et des taxis pour un meilleur service rendu aux usagers de ces modes de transports. Les chaussées urbaines n'étant pas extensibles, ces aménagements ont été réalisés en prenant la place nécessaire sur les chaussées, ce qui, en raison du trafic toujours croissant de l'ensemble des véhicules, a augmenté les congestions, entraînant davantage de report d'usage des automobilistes et des utilisateurs des transports en commun vers l'usage du 2RM.

A Londres, depuis l'instauration d'un péage urbain, destiné à limiter l'usage de la voiture en centre-ville, les 2RM sont autorisés, à titre expérimental, à utiliser les voies de bus. Les premiers enseignements montrent que la sécurité de tous les usagers concernés s'est améliorée.

² Propos recueillis par Moto-net dans un article du 30 avril 2004

Quel est le principal problème à la coexistence des 2RM et des bus ?

La sécurité des piétons et celle des usagers descendant des bus en allant traverser devant le bus.

Ce problème peut être circonscrit par l'étude d'une réglementation adaptée et en renforçant les **conseils de conduite auprès des conducteurs de 2RM** sur les spécificités de circulation et d'usage des bus.

Quant à la mixité 2RM/cyclistes (qui partagent en fait des risques similaires en raison de leur vulnérabilité corporelle), elle est moins problématique que celle qui prévaut actuellement par la coexistence cyclistes/bus/taxis à partir du moment où **l'utilisateur du 2RM adapte sa vitesse** aux circonstances (respect des usagers les plus fragiles, non-dépassement dangereux).

Les forces de l'ordre verbalisent régulièrement les 2RM empruntant les voies de bus : rien ne devrait s'opposer à ce que, si les voies de bus devaient demain être accessibles aux 2RM, la police verbalise les 2RM manifestant des comportements inadaptés, dangereux et irrespectueux à l'égard des autres usagers.

Favoriser le 2RM en le reconnaissant comme véhicule urbain par excellence constitue sans aucun doute une alternative à privilégier pour réduire les problèmes de mobilité associés à l'usage des transports individuels motorisés dans les grandes villes, en corollaire à l'offre insuffisante des transports en commun dans certaines zones péri-urbaines.

■ Prendre en compte les deux-roues motorisés dans les aménagements routiers

Plots anti-stationnement au ras des chaussées, glissières de sécurité insuffisamment équipées de lisses basses, ralentisseurs non conformes, mal posés ou mal signalés, épandage de graviers, séparateurs de chaussées en relief, architectes urbains ignorants des dangers auxquels sont exposés les usagers vulnérables, signalisation publicitaire en surnombre au bord des routes...

Les pouvoirs publics affirment se préoccuper de la sinistralité dont sont victimes les conducteurs de deux-roues motorisés (2RM), mais la prise en compte de nos spécificités de circulation peine à se réaliser chez les décideurs des collectivités territoriales. Certes, il y a eu des progrès au cours des 30 dernières années (normalisation des ralentisseurs, des marquages au sol, doublement des glissières de sécurité, ...), mais les infrastructures urbaines ne prennent pas encore assez en compte les 2RM... C'est tellement plus facile, surtout après une chute de dire que le « motard roulait trop vite » !

Mise en place d'une norme européenne adaptée aux motards pour les rails de sécurité



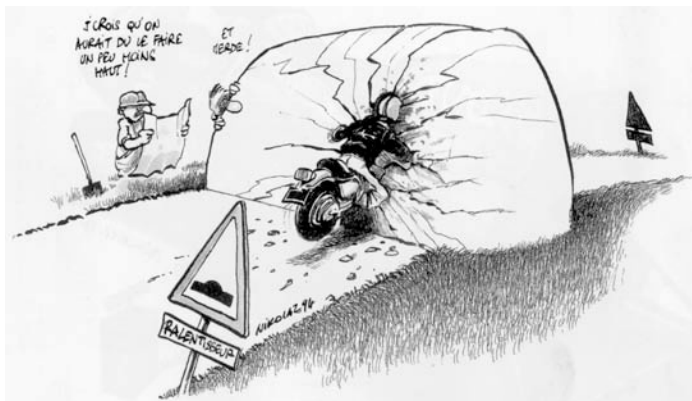
Depuis ses premiers combats contre les rails de sécurité guillotine qui tuent chaque année des dizaines de motards en France, la FFMC bataille pour que soit reconnu le danger que fait peser cette infrastructure routière sur les 2RM et que des solutions soient apportées. Si le doublement des rails de sécurité est une timide réalité en France, la FFMC a maintenant porté ses revendications au niveau européen et demande que le Comité Européen de Normalisation (par le biais du TC226) prenne en compte au sein de la **norme EN1317 sur les rails de sécurité** la problématique des motards.

Mobilier urbain : pour des routes qui pardonnent - aussi - aux motards

Si des avancées timides ont été faites au cours des 30 dernières années (normalisation des ralentisseurs, des marquages au sol, doublement des rails de sécurité, ...), il reste patent que les infrastructures routières en général et les mobiliers urbains ne prennent pas suffisamment en compte les 2RM.

Des recommandations existent (notamment en 2000 : publication d'un guide du SETRA CERTU intitulé « Prise en compte des motards dans la gestion et l'aménagement des infrastructures »), mais elles n'ont aucun caractère obligatoire. Et surtout, elles sont méconnues des techniciens de voirie et de leurs élus qui n'intègrent pas les conducteurs de 2RM comme des usagers vulnérables.

A ce titre, les motards sont les plus mal lotis, et la FFMC milite pour une prise en compte systématique et obligatoire des problématiques motardes, et la conception et l'homologation de dispositifs adaptés au risque routier spécifiques des 2RM.



A ce titre, les motards sont les plus mal lotis, et la FFMC milite pour une prise en compte systématique et obligatoire des problématiques motardes, et la conception et l'homologation de dispositifs adaptés au risque routier spécifiques des 2RM.

■ Prendre en compte les deux-roues motorisés dans la formation des automobilistes



Aujourd'hui, toutes les études menées sur l'accidentalité des 2RM conduisent au même diagnostic : dans plus de 50 % des cas d'accidents analysés, les accidents impliquant un 2RM sont causés par la faute d'un véhicule adverse et dans 70 %, le tiers mis en cause reconnaît ne pas avoir vu le motard. Ces données sont confirmées par le Rapport Guyot qui pose comme un problème majeur **le manque de détectabilité des 2RM dans le trafic routier**, un diagnostic également partagé par les chercheurs de l'Inrets³.

La FFMC estime donc primordial de **renforcer la formation de tous les usagers**, quel que soit le véhicule appréhendé. Pour les candidats au permis B, nous demandons qu'ils soient **davantage formés à la cohabitation avec les 2RM**, par exemple en intégrant dans le cursus de formation une séance de roulage en passager à moto.

³ Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité.

Le deux-roues motorisé en quelques chiffres

L'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) est incapable de chiffrer l'ensemble du parc roulant deux-roues motorisés (2RM) en France (il l'estime à environ 1,5 million). Il se base sur des indications fournies par le fichier des immatriculations sur les cinq dernières années au moment du comptage.

Les professionnels du marché de la moto (véhicules et équipement) estiment le parc à près de 3,8 millions.

Selon Chambre Syndicale Nationale du Motocycle (CSNM), le parc moto a augmenté de 60% de 1996 à 2007.

En 2008, plus de 400.000 2RM (dont 238.000 de plus de 50 cm³) ont été vendus neufs en France.

La répartition est la suivante :

- 118.000 2RM de moins de 125 cm³
- 119000 2RM de plus de 125 cm³
- 185000 2RM de moins de 50 cm³

Selon Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), 29% des accidents mortels en 2RM impliquent un 2RM seul (*c'est-à-dire sans autre tiers identifié ou lorsque un ou des tiers impliqués dans l'accident n'ont subi aucun dommage*).

Ce chiffre monte à 31% chez les usagers en cyclomoteur et 33% pour ceux des véhicules légers.

La part de responsabilités dans les accidents de circulation est de 38% pour les 2RM contre 44% pour les véhicules légers (VL).

Selon l'ONISR, l'évolution du nombre de tués entre 2002 et 2008 est de -25,3% pour les cyclos et -22% pour les motos.

Les accidents entre 2RM et VL représentent 39% des accidents mortels.

Selon le rapport Guyot⁴, pour les accidents entre 2RM et VL, dans 84% des cas, la manœuvre est le fait de l'automobiliste qui n'intègre pas le 2RM dans son information.

Les recherches de l'INRETS démontrent que la principale cause des accidents survenus entre un 2RM et un autre véhicule est liée à un manque de détectabilité des 2RM : cela confirme que les autres usagers ne sont pas assez formés à la coexistence avec les 2RM.

Selon rapport Maids⁵, au moins 50% des accidents 2RM sont causés par la faute d'un autre véhicule.

⁴ Disponible sur le site de l'INSERR ([document PDF](#) – cf. p. 45)

⁵ Dossier complet : <http://www.maids-study.eu/> - Conclusions (en français) : [document PDF](#)

Circulation entre les files : les conseils de la FFMC

Conseils aux motards

- Roulez si possible **entre les deux files les plus à gauche** de la voie.
- Conservez un **différentiel de vitesse adapté** (20 km/h maximum) par rapport à la file la plus lente.
- **Remerciez** d'un geste amical les automobilistes qui vous laissent suffisamment de place.
- Lorsque la circulation redevient fluide, **réintégrez sans délais la file normale** de circulation.
- **Anticipez** les réactions des autres usagers de la route. Surveillez les rétroviseurs, la position des mains sur le volant.
- **Adaptez votre vitesse** si nécessaire. Soyez attentif aux changements de files qui peuvent intervenir lorsqu'une file roule plus vite qu'une autre.
- Dans le cas de files de motards, conservez toujours une **distance de sécurité suffisante** avec la moto qui vous précède.
- **Ne roulez pas en plein phare** qui éblouit et empêche les automobilistes d'évaluer correctement votre vitesse.
- Conservez le pied au dessus de la pédale de frein arrière et les doigts sur le levier de frein avant afin de **pouvoir freiner rapidement** en cas de ralentissement ou de changement de voies intempestifs.
- **Respectez et laissez passer les automobilistes** qui indiquent leur intention de changer de voies à l'aide des clignotants.
- **Ne forcez jamais le passage**, laissez les automobilistes terminer leur manœuvre
- **N'obligez pas les automobilistes à freiner** en vous rabattant juste devant leur capot



Conseils aux automobilistes

- Un motard qui remonte une file, c'est une **voiture de moins dans l'embouteillage !**
- Lorsque vous êtes dans un embouteillage, et que vous remarquez un deux-roues à moteur qui remonte la file, **vous pouvez lui faciliter la manœuvre** en vous déportant légèrement sur votre file pour lui laisser suffisamment de place.
- Conservez une **distance de sécurité suffisante** avec le véhicule qui vous précède.
- Utilisez toujours vos clignotants pour **signaler un changement de file**.
- **Contrôlez** à l'aide de vos rétroviseurs avant de changer de file, sans oublier le coup d'œil dans l'angle mort.
- **Un motard qui tend le pied vous adresse un remerciement !** Ce signe est parfois perçu comme agressif, il est en fait lié au fait qu'un motard ne peut pas lâcher la main droite qui tient la poignée d'accélérateur. Il remercie ainsi les automobilistes situés sur sa droite.
- **Évitez de jeter un mégot** par la fenêtre, ou assurez-vous que vous n'êtes pas suivi par un motard.

- **Les motos sont des véhicules de petit gabarit** qui se remarquent moins. Elles bénéficient également de capacité d'accélération très supérieures aux voitures, qui peuvent surprendre. Tenez en compte !
- Lorsque vous circulez sur la file la plus à gauche et que vous apercevez un motard qui remonte les files, en mettant votre clignotant à gauche, vous signifiez au motard que vous l'avez vu et que **vous le laissez passer**. Il vous en saura gré, et s'il a lu ce qui précède, vous remerciera.

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'INRETS ⁶).

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.

⁶ 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 évènements 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.