

POUR UNE AUTRE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE !

OUI à la formation, la prévention
et la responsabilisation des conducteurs.

**NON à la répression aveugle
et au racket permanent !**



Appel à manifester pour TOUS les usagers de la route
En 2, 3, 4 roues ou plus, solidaires pour dénoncer
la Sécurité Rentière, les chiffres truqués et les politiques au radar !

le 18 JUIN 2011, dans toute la France

Dossier de presse Manifestation du 18 juin 2011

Contacts presse :

Nicolas Garand - 06 65 14 04 36

Stéphane Charmet - 06 08 73 32 65



Sommaire

Communiqué	3
L'appel de l'Union des Usagers de la Route.....	4
Les mesures du CISR à la loupe.....	7
Que faut-il pour appliquer les mesures décidées lors du CISR ?	11
■ Ce qui relève de la loi	11
■ Ce qui relève d'un décret	11
■ Ce qui relève d'un arrêté.....	11
■ Ce qui relève d'une circulaire.....	11
LES PROPOSITIONS DE LA FFMC.....	12
■ Légaliser la circulation entre les files.....	12
■ Contrôle technique moto : une mesure coûteuse et inadaptée.....	14
■ Encourager le port d'équipement adaptés par une fiscalité incitative	14
■ Des moyens pour la prévention et la formation et non pour la répression !	15
Le mouvement FFMC.....	17

Communiqué

La FFMC rencontre Claude Guéant et maintient son appel à la manifestation le 18 juin

Reçue hier par le ministre de l'intérieur, la Fédération Française des Motards en Colère, coordinatrice de l'Union des Usagers de la Route, a fait le point sur les mesures contestées issues du CISR¹ du 11 mai dernier. Si Claude Guéant s'est déclaré déterminé à ne pas revenir en arrière, la mobilisation des motards le conduit à devoir nous prendre en compte avant de transformer ses annonces en décrets d'application.

Des plaques d'immatriculation plus grandes, l'obligation du port de gadgets rétro-réfléchissants, l'obligation d'un retour en formation après cinq ans d'interruption de conduite moto, toujours plus de répression et de stigmatisation des conducteurs, voilà de quoi mettre plus d'un motard en colère ! Après deux ans de participation à la Concertation Nationale sur la sécurité des deux-roues motorisés, les représentants de la FFMC ont expliqué au ministre de l'Intérieur à quel point les mesures annoncées par le CISR apparaissent en décalage avec les constats issus de la Concertation.

Campé dans son rôle de Père Fouettard au nom de la « sécurité routière », monsieur Guéant a toutefois marqué le pas en proposant à la FFMC de rediscuter avec ses services... comme quoi ça sert de se mettre en colère !

De son côté, la FFMC, échaudée par ce gouvernement qui annonce chaque semaine des choses énormes et qui fait mine de négocier ensuite pour faire passer la pilule, maintient son appel à la mobilisation samedi 18 juin dans tout le pays pour rappeler aux responsables politiques que la répression à outrance a atteint ses limites et que la sécurité routière ne peut se faire contre les usagers, premiers concernés, mais doit se faire avec eux.

La manifestation montpelliéraine partira samedi 18 juin à 14h00 du parking du Zénith.

Contacts presse :

Nicolas Garand - 06 65 14 04 36

Stéphane Charmet - 06 08 73 32 65

¹ Comité Interministériel de Sécurité Routière

Les raisons de la Colère

Le 11 mai dernier, le CISR (Conseil Interministériel de la Sécurité Routière) annonçait une nouvelle série de mesures censées améliorer la sécurité routière, mais en réalité essentiellement répressives.

Cette fois ci, c'en est trop. A l'initiative de la FFMC, l'ensemble des usagers de la route vont se rassembler sous la bannière de l'Union des Usagers de la Route (UUR), afin de signifier au gouvernement que si la sécurité routière est un enjeu public, elle ne doit pas être prétexte à un harcèlement continu des conducteurs (lire l'appel de l'UUR en page suivante).

Pour la FFMC engagée depuis deux ans dans une vaste concertation sur la sécurité des deux-roues motorisés, la déception est grande. Avec l'élaboration, l'année dernière d'un rapport d'étape (lire le blog² et le rapport d'étape³) sur les points qui faisaient consensus, la FFMC, en vertu de son expertise, estimait avoir fait progresser le sujet dans l'intérêt des motards et plus généralement de l'ensemble des usagers de la route.

Hélas, la réunion du Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 11 mai 2011, fait à nouveau fi de l'essentiel des recommandations issues de cette concertation. Le CISR préfère s'en tenir à des recettes simplistes : toujours plus de radars (qui désormais ne seront plus signalés), de contrôles et surtout des mesures sur les deux-roues motorisés totalement coupées de la réalité (augmenter la tailles des plaques d'immatriculation, et rendre obligatoire le port de dispositifs rétro-réfléchissants sur les blousons).

La FFMC dénonce ces mesures (détaillées en pages 6 à 9) et rappelle ses propositions (lire en page 11 à 15) issues de plus de 30 ans de travail de terrain pour améliorer de façon durable la sécurité de tous les usagers de la route.

Elle appelle l'ensemble des usagers de la route à rejoindre les manifestations organisées partout en France.

² <http://blogs.motomag.com/concertation2RM/>

³ http://www.ffmc.asso.fr/IMG/pdf/Projet_de_rapport_d%27etape_concertation_2RM_-_2010-01-07.pdf

L'appel de l'Union des Usagers de la Route

L'ensemble des usagers de la route se mobilise le 18 juin 2011 pour dénoncer la politique de sécurité routière du gouvernement, répressive, inadaptée et injuste.



Nous, usagers français de la route, citoyens responsables et concernés, professionnels et particuliers, représentant l'ensemble des catégories de véhicules : automobiles, deux et trois-roues motorisés de toutes cylindrées, loisirs motorisés, transports de marchandises et de personnes, ainsi que toutes les organisations ou individus souhaitant s'associer à nous,

Déclarons que, si la sécurité routière reste bien sûr un enjeu public majeur, elle ne doit pas servir d'excuse à un harcèlement moral et financier des conducteurs. La mortalité sur les routes de France a connu d'excellents progrès depuis trente ans, et ce pour tous les types de véhicules. Ces progrès ralentissent depuis plusieurs années et se situent aujourd'hui dans la moyenne européenne, montrant les limites de la réalité et des politiques actuelles. D'autres facteurs de mortalité causent chaque année bien plus de pertes que les routes, sans pour autant bénéficier de la même exposition médiatique ou politique, ni de moyens comparables pour les endiguer. Il est donc temps de recentrer les priorités, et de venir à une approche constructive et intelligente à long terme de la sécurité routière :

- En **améliorant significativement la formation** et la sensibilisation de tous les usagers de la route, initiale et continue, notamment pour inclure une meilleure connaissance des autres catégories de véhicules, et ce dès le plus jeune âge avec un continuum éducatif cohérent.
- En **responsabilisant les conducteurs**, qui doivent rester maîtres de leurs véhicules et de leurs actions, comprendre leur place sur la route et leurs interactions avec les autres usagers, et rester à tout moment attentifs à leur environnement de déplacement.
- En **redonnant à la sécurité routière sa place au ministère des transports** plutôt qu'à l'intérieur, c'est un dossier complexe et transversal qui ne saurait être traité efficacement sous le seul angle répressif.
- En **améliorant les infrastructures** et en donnant aux autorités locales les moyens d'entretenir leurs portions du réseau routier qui se dégrade fortement au détriment de la sécurité. Les infrastructures doivent également **prendre en compte l'ensemble des catégories d'usagers**, notamment les plus vulnérables, et être décidées en concertation.
- En **reconnaissant et encadrant certaines pratiques spécifiques**, massivement adoptées pour leur efficacité et leur gain de sécurité (comme la circulation raisonnable des deux-roues motorisés en interfiles). Il y a de la place pour optimiser l'espace public en toute sécurité.
- En **confiant la verbalisation à des êtres humains**, dotés de la liberté et du discernement nécessaires à une application cohérente et sincère de l'esprit des lois, et non à des machines ne tenant aucun compte des conditions de circulation et de la réalité du terrain. Les citoyens doivent avoir la possibilité de se défendre et de prouver leur bonne foi, ce qui est de moins en moins le cas, outre que les procès-verbaux issus des radars sont validés au centre de Rennes par des salariés d'entreprise privée, et non par des agents des forces de l'ordre assermentés. **La verbalisation doit aussi correspondre aux causes réelles d'accidents**, et cesser de se focaliser sur des facteurs périphériques ou administratifs. L'objectif fixé aux forces de l'ordre doit être une baisse des accidents et de leurs conséquences, et non des quotas de PV sans cesse révisés à la hausse.

- En **présentant au public des chiffres sincères** et complets, sans stigmatisation, tenant compte de l'évolution des parcs circulants et des responsabilités impliquées, et prenant du recul avec les variations saisonnières à court terme sans signification.
- En **portant l'attention sur les comportements** plutôt que sur les véhicules, dont aucune assistance électronique, aucun équipement supplémentaire, aucun contrôle technique, aucun bridage, ne compensera une utilisation inadaptée. Un véhicule neuf et roulant au pas peut mettre les autres usagers en danger s'il est mal utilisé, le problème n'est pas matériel.
- En consultant et **en écoutant TOUTES les associations et fédérations d'usagers** représentatives, non exclusivement les associations de victimes, en incluant les citoyens concernés dans les décisions, qui doivent correspondre aux réalités de terrain, respecter les libertés fondamentales et s'inspirer des progrès réalisés dans d'autres pays ayant prouvé leur efficacité.

Les gouvernements doivent remettre en question leur politique uniquement basée sur la répression, qui a démontré son manque d'efficacité et va à l'encontre de la Constitution comme des progrès de nos voisins européens. **Les conducteurs ont droit au respect et à une bonne formation et information, et ils ne doivent plus être massivement sanctionnés pour les agissements minoritaires d'individus inciviques.**

Nous sommes ouverts au dialogue constructif avec les autorités, avec des propositions concrètes et éprouvées pour faire réellement avancer la sécurité routière, et **mettre les ressources publiques au service des citoyens plutôt que l'inverse.**

Pour montrer leur unité et leur détermination, l'ensemble des associations signataires appelle tous les usagers de la route, quel que soit leur véhicule, à manifester leur désaccord contre la politique répressive et infantilisante du gouvernement.

Dans toute la France, tous ensemble le samedi 18 juin, pour exiger le respect des conducteurs et des citoyens, et une vraie politique de sécurité routière !

Les associations signataires de l'appel de l'union des usagers de la route :



Informations complètes sur www.uniondesusagersdelaroute.com

Les mesures du CISR à la loupe

**SÉCURITÉ RENTIÈRE
TOUS COUPABLES**

Mesure 1 : Renforcer la sanction en cas de grand excès de vitesse

INUTILE - Il y a déjà largement de quoi réprimer les grands excès, qui ne représentent qu'une infime portion des infractions.

Propositions FFMC : Conserver les sanctions actuelles. Travailler sur la prise de conscience des distances de sécurité. Se concentrer sur les réelles causes d'accident au lieu de tout focaliser sur la vitesse.

Mesures 2 et 3 : Interdire les avertisseurs de radars et supprimer l'annonce des radars

DANGEREUX ET PIEGEUR - Le panneau d'avertissement fait plus efficacement et durablement ralentir les conducteurs que le radar lui-même. Dans d'autres pays, les radars sont signalés de façon particulièrement visible, car ils sont positionnés aux endroits dangereux qui doivent attirer l'attention. « Cacher » les radars, c'est admettre qu'ils sont souvent placés de façon à piéger les usagers, et non là où il y a un risque particulier. De plus, un radar non signalé pose un réel problème de sécurité, comme on le constate déjà avec les forces de l'ordre en « embuscade », quand les conducteurs ralentissent brutalement en le voyant (même s'ils sont déjà à la vitesse légale !). De plus, techniquement, cette mesure est irréaliste, tous les GPS, appareils dédiés, et même smartphones étant capables de les signaler – justement parce que c'était jusqu'à présent avancé comme argument de sécurité. Il était affirmé que « Les radars doivent être mis aux endroits accidentogènes, mais surtout doivent être annoncés pour informer, faire de la pédagogie auprès des usagers. Les CSA ne sont pas des pièges, n'ayant pour but que de racketter les usagers ». La valeur pédagogique de l'annonce serait-elle donc caduque, et le CISR reconnaîtrait qu'il nous menait en bateau ? Le candidat Sarkozy jurait en 2007 que jamais les panneaux ne seraient enlevés.

Propositions FFMC : Conserver et même renforcer l'annonce des radars (avec les panneaux ou les aides électroniques à la conduite), insistant ainsi sur la dangerosité de la zone. Réserver les radars automatiques aux endroits dangereux.

Mesure 4 : Poursuivre le développement des radars automatiques

ABSURDE - Encore et toujours la vitesse, alors que si elle est un facteur aggravant, elle est rarement la cause d'un accident. D'ailleurs, le Royaume Uni notamment a commencé à retirer les siens ! De plus, le contrôle sanction automatique est particulièrement mal compris des usagers tant il réprime mécaniquement, sans discernement ni prise en compte des circonstances. Une fois encore, la vitesse, ce n'est pas une valeur absolue, un chiffre exact, c'est une base à adapter aux conditions de circulation.

Propositions FFMC : stopper tout déploiement de radars automatiques, supprimer ceux qui ne sont pas en zone accidentogène. Fixer aux forces de l'ordre des objectifs qualitatifs et non quantitatifs. Appliquer la loi avec cohérence et discernement.

Mesure 5 : Lancer un label « Voiture sûre »

INFANTILISANT ET INUTILE - Labéliser un véhicule comme « sûr » parce qu'il a reçu un contrôle technique ou qu'il est bridé pour ne pas dépasser une certaine vitesse de pointe est de « l'assistanat » total, d'autant que la majorité des accidents arrive bien en dessous de 130 km/h. Au contraire, tout devrait être fait pour responsabiliser, éduquer, former, sensibiliser. Ce sont les comportements qui font les accidents, pas les véhicules !

Propositions FFMC : arrêter de suréquiper les véhicules et de faire croire que la technologie est une solution, mais se recentrer sur l'humain et la responsabilisation des conducteurs.

Mesures 6 et 7 : Etendre aux infirmiers la possibilité de faire les prises de sang et développer l'usage de l'éthylotest anti-démarrage

OUI - Pourquoi pas, autant faciliter ce dépistage, voire l'étendre aux stupéfiants si celui-ci est fiable. Mais les éthylotests anti-démarrage sont rares, facilement contournables, et ne concernent pas les usagers les plus à risque.

Propositions FFMC : Généraliser la mise à disposition d'éthylotests fiables dans les lieux de consommation d'alcool et poursuivre les campagnes de sensibilisation et de contrôles. L'alcool est la première cause d'accidents, mais il est 1000 fois moins verbalisé que la vitesse...

Mesure 8 : Aggravation des sanctions en matière d'alcool au volant

REDONDANT - L'alcool au volant ou au guidon est une des principales causes d'accidents. Amplifier les sanctions ? Cela se défend mais, une fois encore, tout est déjà en place pour verbaliser : 6 points est une sanction lourde et l'intérêt de l'augmenter paraît douteux quand 8 points est le maximum pour un cumul d'infractions. Et puis, si les contrôles d'alcoolémie étaient aussi fréquents que les contrôles de vitesse, ce problème serait déjà en voie de résolution.

Propositions FFMC : Poursuivre les campagnes d'information, responsabiliser les établissements vendeurs de boissons alcoolisées, s'attaquer aux causes sociales de l'alcoolisme qui dépassent de loin le cadre de la sécurité routière.

Mesure 9 : Augmenter la taille des plaques d'immatriculations des 2RM et renforcer les sanctions

ABSURDE - Si l'objectif est de lutter contre les plaques illisibles au radar, la réglementation actuelle est amplement suffisante et les verbalisations pour plaque non conforme sont déjà courantes. Agrandir les caractères sous-entendrait que les photos de nos radars ne sont pas de bonne qualité et, donc, peu fiables ? Le prétexte d'une harmonisation européenne ne tient pas. D'ailleurs l'Allemagne vient d'autoriser au contraire des plaques plus petites. Seul avantage pour l'Etat : faciliter la verbalisation « à la volée », exploitée à tort et à travers de façon anticonstitutionnelle.

Propositions FFMC : Conserver la réglementation actuelle, amplement suffisante. Etudier les causes réelles des accidents de 2RM et cesser la stigmatisation permanente.

Mesure 10 : Formation obligatoire après une interruption de cinq ans du 2RM

OUI MAIS.. - Un pic d'accidentalité est en effet constaté pour les personnes reprenant le guidon après une longue interruption. C'est d'ailleurs pourquoi l'AFDM, une structure de la FFMC, organise des stages post-permis, des balades encadrées, des « piqûres de rappel »... Il n'y a jamais trop de formation, surtout dans ce cas. Cependant, comment prouver sa pratique ? Il est question de faire comme pour la dispense de formation de 7 heures pour les 125, un relevé d'information d'assurance. Mais ce système a déjà démontré ses failles et ses injustices (véhicule partagé entre proches, assurance professionnelle, à l'étranger, pratique occasionnelle mais régulière via location ou prêt...).

Propositions FFMC : évaluation périodique de l'aptitude de chacun à la conduite pour TOUS les conducteurs, pas seulement les motards. Aide financière par exemple via une baisse de la prime d'assurance. Sans oublier que la réforme du permis européen prévue pour 2013 va remettre tout cela à plat, évitons les usines à gaz temporaires...

Mesure 11 : Imposer aux motards les équipements rétro-réfléchissants

INADAPTÉ - Le problème de détection du deux-roues par les autres usagers n'est en rien conditionné à cela. De toute façon, de face avec le phare et le carénage, ou de dos avec aussi le feu et souvent un top-case ou un sac à dos, que voit-on de la veste ? Les bandes réfléchissantes sont déjà présentes sur le casque.

*Propositions FFMC : Lancer ENFIN des campagnes sur l'importance d'un bon équipement (de protection). Instaurer des incitations fiscales pour faciliter l'achat. Montrer un comportement exemplaire des forces de l'ordre en la matière. Inciter les fabricants à une meilleure visualisation des équipements de nuit. Revenir sur la généralisation des feux diurnes sur les voitures, nuisibles aux usagers vulnérables, tout comme sur l'extinction des éclairages publics sur les échangeurs et voies rapides... Et surtout **sensibiliser les automobilistes à la présence des 2RM** dans le paysage routier !*

Mesure 12 : Renforcer la sanction pour téléphone tenu en main et limiter les conversations téléphoniques au volant

BIEN, MAIS TRES INSUFFISANT - En effet, rien contre le téléphone en mains-libres, qui pourtant représente exactement le même risque. A défaut de la moindre information à ce sujet, nombre de conducteurs, parce qu'ils sont en règle et induits en dangereuse confiance par les équipementiers, se croient en sécurité avec deux mains sur le volant... mais l'esprit ailleurs. Il est essentiel de communiquer à ce sujet et de sensibiliser les usagers dès l'achat. Quant à la limitation des conversations, bien sur le principe, elle est totalement irréaliste d'un point de vue technique.

Propositions FFMC : Lancer de vastes campagnes de sensibilisation aux risques de la téléphonie en roulant, en insistant sur le fait que ce n'est pas d'avoir le téléphone en main ou pas qui change quoi que ce soit. Interdire les publicités vantant mensongèrement la sécurité de ces équipements pour les conducteurs en circulation.

Mesure 13 : Renforcer la sanction pour conduite avec un appareil à écran hors navigation

BIEN, MAIS... - En effet, tant de gens envoient un SMS, regardent la TV ou un DVD, naviguent sur Internet... Mais reste à voir l'application en pratique et il faudrait commencer par de sérieuses campagnes sur le sujet, qu'on attend toujours. La sanction existait déjà et n'était pas appliquée. Quant à la saisie de l'appareil, les téléphones ou PC portables contenant des informations personnelles (contacts, photos, vidéos, mails...), elle ressemble fort à une atteinte à la vie privée !

Propositions FFMC : Commencer par de sérieuses campagnes sur le sujet, qu'on attend toujours. L'infraction existait déjà et n'était pas appliquée. Confisquer les appareils, c'est aller trop loin et c'est une atteinte à la vie privée dans le cas des téléphones portables. Aussi opposé que nous soyons à leur usage en roulant, cette sanction est disproportionnée et inapplicable dans le cas des équipements intégrés aux véhicules.

Mesure 14 : Renforcer les sanctions pour utilisation des bandes d'arrêt d'urgence (BAU)

REDONDANT - Cas minoritaire, pour lequel des sanctions existent déjà.

Propositions FFMC : Conserver les sanctions actuelles. Légaliser et encadrer la circulation interfiles qui pourrait souvent se substituer à l'utilisation dangereuse des BAU.

Mesure 15 : Généralisation des bandes de rives sonores sur autoroute

BIEN - Il est temps ! Mais que signifie, « au rythme des travaux », qu'il faudra attendre encore dix ans que ce soit généralisé ? Et quid du reste des innombrables améliorations urgentes du réseau routier ?

Propositions FFMC : Aller bien plus loin, et sur l'ensemble du réseau routier : doubler systématiquement les glissières de sécurité, bannir l'emploi des gravillons et renforcer les normes d'adhérence des peintures, donner les moyens aux collectivités locales d'entretenir correctement les routes, respecter les normes et les revoir le cas échéant en fonction des nouveaux véhicules, prévoir les aménagements en prenant en compte les usagers vulnérables... il y en a du travail sur les infrastructures !

Mesure 16 : Relancer le CNSR

BON PRINCIPE MAIS PLUS DE CONFIANCE - En l'état actuel des choses, personne n'y croit. La Concertation sur le 2RM et toutes les tentatives d'échanges avec ce gouvernement tournant au dialogue de sourd. Il sera temps d'en reparler en 2012, en l'espérant plus ouvert.

Propositions FFMC : ENTENDRE réellement les usagers et les véritables experts, et prendre leurs avis en compte au lieu de faire tout le contraire ! Former les décideurs, en théorie comme en pratique. Donner une exposition médiatique équitable aux différents avis, et vérifier leur légitimité.

Mesures 17 et 18 : Sensibilisation des élèves de lycée et des professionnels

BIEN - Le principe est louable et réclamé depuis longtemps, reste à voir en pratique tant les discours sont parfois lénifiants et inadaptés. Mais SI c'est bien fait, c'est un début vers le continuum éducatif en sécurité routière prôné et demandé par la FFMC depuis longtemps.

Propositions FFMC : Intégrer la prévention et la formation routière dans le cursus scolaire dès le plus jeune âge, adapté au niveau et aux préoccupations des jeunes. Rappeler et mettre à jour la formation des conducteurs régulièrement au cours de leur vie. Sensibiliser dans toutes les formations aux problématiques des diverses catégories d'usagers.

Que faut-il pour appliquer les mesures décidées lors du CISR ?

Loi, décret ou arrêté ministériel ?
Tout dépend de la mesure à mettre en place...

■ **Ce qui relève de la loi**

Faire d'un excès de vitesse de plus de 50 km/h un délit nécessitera donc une loi. Idem pour : l'augmentation du nombre de points retirés en cas de forte alcoolémie (+0.8 g/l) et l'interdiction de vendre des avertisseurs de radars.

■ **Ce qui relève d'un décret**

En revanche, il suffira d'un simple décret pour interdire l'utilisation des avertisseurs de radars, permettre aux infirmiers de réaliser les prises de sang, rendre obligatoire la formation des conducteurs de 2RM après une période de 5 ans sans pratique, imposer le port du gilet fluo, augmenter le nombre de points retirés pour usage d'un téléphone au volant, et pour réprimer plus sévèrement la circulation sur les BAU.

■ **Ce qui relève d'un arrêté**

Enfin, les caractéristiques des plaques d'immatriculation sont définies par arrêté ministériel.

■ **Ce qui relève d'une circulaire**

Concernant les panneaux qui informent de la présence d'un radar, aucune loi ni aucun règlement ne les imposaient. Les modalités de leur installation étaient simplement précisées dans une circulaire du 3 février 2004 qui n'a aucune valeur normative.

LES PROPOSITIONS DE LA FFMC

■ Légaliser la circulation entre les files

Le double langage des pouvoirs publics

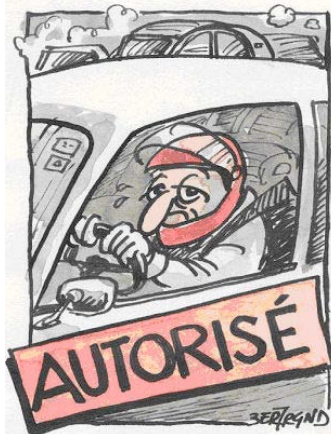


A trois reprises ces dix dernières années, le ministère des Transports a feint d'être favorable à la légalisation de la circulation inter-files pour, finalement, reculer au dernier moment.

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 atermoiement 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.

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. Par ailleurs, la règle du « non bis in idem » interdit de punir un même fait au travers de plusieurs qualifications pénales.

Malgré ces principes élémentaires de droit pénal, les forces de l'ordre s'obstinent et obligent les motards 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 « remontée de files » est souvent qualifiée d'accidentogène, les chiffres de la Préfecture de Police de Paris tempèrent 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 et constatait que 11% des accidents étaient dus à ce que la préfecture appelle des « changements de file irréguliers ». Selon l'Assurance Mutuelle des Motards, seuls 6% des accidents se produisent lors d'une remontée de files.

Bien sûr, un mort et des centaines de blessés, c'est toujours trop. Mais 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, à l'instar de ce qui se fait aux Pays-Bas, 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 ». (Propos recueillis par Moto-net dans un article du 30 avril 2004).

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



■ Contrôle technique moto : une mesure coûteuse et inadaptée

Un faux remède au problème de débridage et d'accidentalité

Le gouvernement a décidé la mise en place d'un contrôle technique obligatoire biennal pour tous les cyclomoteurs. La Délégation Interministérielle à la Sécurité et à la Circulation Routières (DSCR) justifie cette mesure au nom de la lutte contre les pratiques de débridage courantes dans cette catégorie de véhicules essentiellement utilisée par de jeunes conducteurs...

La DSCR aimerait faire croire à l'opinion publique, sensibilisée aux risques routiers chez les adolescents et les jeunes adultes, que le contrôle technique est une mesure efficace pour endiguer les accidents de circulation...

Il se trouve justement que la DSCR a convié la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) à débattre des questions de sécurité de circulation des deux-roues motorisés (2RM) dans le cadre d'une concertation engagée depuis juin 2009. Cette concertation est censée réfléchir à l'infléchissement de l'accidentalité spécifique aux 2RM sur la base des mesures proposées par le « **Rapport Guyot** », lequel estime que « **ce n'est pas le contrôle technique qui fera sensiblement baisser le débridage** ».

Pour sa part, forte de son expérience de 30 ans dans ce domaine, la FFMC a exprimé d'autres propositions fondées sur un renforcement de la formation à la Sécurité Routière en milieu scolaire, l'amélioration des conditions d'apprentissage à la conduite et la responsabilisation des conducteurs et de leurs parents. La FFMC a également démontré, études d'accidentologie à l'appui, que les principales causes d'accidents des 2RM sont d'origine comportementales et très minoritairement imputables à l'état des véhicules impliqués dans des sinistres⁴.

Une annonce faite en marge et au mépris de la concertation

Hélas, faisant fi de nos avis et au mépris des discussions engagées, le Conseil Interministériel de la Sécurité Routière a choisi d'imposer le contrôle technique des cyclomoteurs **alors que ce point n'a même pas fait l'objet de débats dans le cadre de la concertation à laquelle les pouvoirs publics prétendent nous associer...**

...et les préparatifs engagés dans le réseau professionnel des centres de contrôles automobile indiquent sans équivoque que le CT des cyclos est le préambule à un contrôle technique bientôt étendu à l'ensemble des 2RM.

Plus de détails sur le site :

<http://ct.ffmc.fr/>



■ Encourager le port d'équipement adaptés par une fiscalité incitative

Ne bénéficiant pas de la protection d'une carrosserie, les utilisateurs de deux-roues motorisés doivent porter une grande attention à leur équipement.

Si seul le port du casque est obligatoire, mieux vaut ne pas s'en tenir aux prescriptions du code de la route et adopter un équipement plus complet, composé a minima, été comme hiver, d'un blouson, d'une protection dorsale, de gants et de bottes renforcés (qui font d'ailleurs l'objet d'une norme européenne).

⁴ Selon l'étude européenne MAIDS, seule étude d'importance et récente sur l'accidentologie moto en Europe, seuls 0,7% des accidents sont liés à un élément technique (<http://www.maids-study.eu>)

Emprunté au secteur automobile, l'airbag fait également son apparition, soit directement sur le véhicule, soit intégré à une veste. Son utilisation demeure toutefois encore confidentielle.

Quoiqu'il en soit, de façon générale, les équipementiers ont réalisé d'énormes progrès pour offrir aux motards des vêtements alliant efficacité, confort et esthétique afin que chacun trouve son bonheur.

Malheureusement, **tous ces produits représentent encore une dépense pesante dans le budget du motard.**

A titre d'exemple, un casque coûte entre 100 et 700 euros.

Un blouson de bonne facture s'échange contre environ 350 euros.

Il faudra y ajouter encore plus de 50 euros pour une bonne paire de gants et 200 euros pour une paire de bottes.

D'après une étude réalisée par l'Assurance Mutuelle des Motards, « si le blouson ou la veste sont très régulièrement portés à moto (70 % systématiquement et 86 % régulièrement), ce sont les gants que l'on néglige le moins, avec plus de 86 % des conducteurs de moto les enfilant avant chaque sortie. Plus inquiétant par contre, les motards ne pensent pas à protéger le bas du corps ni le dos. Exit donc les pantalons renforcés, les bottes, bottines ou chaussures renforcées, et totalement oubliée la dorsale homologuée... 15 % d'entre eux seulement sont sensibles à la protection des jambes et des pieds. »

Baisser la fiscalité sur ces produits de première nécessité permettra aux usagers de deux-roues motorisés de mieux se protéger en cas d'accident et d'éviter parfois de graves blessures.

C'est dans ce sens que le député de l'Eure, Jean-Pierre Nicolas, a déposé le 20 mai dernier une proposition de loi⁵ pour, notamment, appliquer aux équipements protecteurs un taux réduit de TVA à 5,5%.

Comme le constate Monsieur Nicolas « **rouler bien équipé, c'est rouler mieux protégé et c'est surtout s'éviter bien des déboires.** »

En alternative au taux de TVA réduit, la FFMC propose l'octroi d'un crédit d'impôt qui permettrait aux usagers de deux-roues motorisés de déduire de leur impôt sur le revenu certaines dépenses exposées pour leur sécurité. Les ménages non imposés pourraient également en profiter puisque le montant du crédit d'impôt non imputé pourra leur être remboursé.

Ces propositions concrètes seraient beaucoup plus efficaces que l'obligation du rétro-réfléchissant évoqué par le CISR.

■ **Des moyens pour la prévention et la formation et non pour la répression !**

Pour une meilleure formation de tous les usagers de la route

Convaincue que l'éducation et la formation sont des vecteurs essentiels pour une efficace politique de sécurité routière, la FFMC a créé, dès 1983, l'association pour la formation des motards (AFDM) qui dispense, d'une part, des stages de perfectionnement à la conduite moto et des formations pour la conduite des motocyclettes légères (125 cm³), et recommande, d'autre part, des écoles de conduites pour la qualité de leur enseignement.

Depuis 2006, la Fédé forme également ses militants pour intervenir auprès des jeunes conducteurs de cyclomoteurs dans les collèges. Elle a d'ailleurs obtenu, pour cette activité, l'agrément du ministère de l'Éducation nationale.

⁵ Proposition de loi n°2527 visant à renforcer la protection et la sécurité des utilisateurs de deux-roues motorisés

Mais la formation des seuls conducteurs de deux-roues motorisés (2RM) ne suffit pas. Aujourd'hui, toutes les études menées sur leur accidentalité conduisent au même diagnostic : dans plus de 50 % des cas d'accidents analysés, ceux 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'Inrets6.



La FFMC estime donc primordial de **renforcer la formation de TOUS les usagers**, quel que soit le véhicule appréhendé. Ainsi, les candidats au permis B devraient être **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.

Plus de moyens pour la prévention

Améliorer le comportement des conducteurs passe par des campagnes de sensibilisation et de prévention développées de manière permanente envers les usagers de la route, avec l'intervention des différents acteurs concernés : Etat, collectivités territoriales, assureurs, associations,...

Le véritable changement de comportement ne se décrète pas. Le conducteur redoute certes la sanction en cas de non-respect du code de la route, mais cela n'en fait pas un meilleur conducteur. La capacité des sanctions à modifier les comportements reste donc faible et ne peut avoir qu'un effet de courte durée.

Les campagnes de sensibilisation doivent non seulement montrer les risques routiers, mais aussi et surtout aider les usagers à améliorer leur comportement : partage de la route, attention aux plus fragiles, respect des autres usagers, etc.

Car **c'est très souvent le comportement des usagers qui est à l'origine de l'accident.**

C'est pour développer ces notions de partage de la route et de tolérance que la FFMC a développé la campagne « auto-moto, on s'engage on partage » et organise des relais calmos depuis 1991 invitant les motards à faire une pause lors de leur trajet vers les grands événements (24 heures du Mans, Bol d'Or, Superbike, Grand prix de France, etc.).



Mais bien loin des propositions faites par la FFMC, **le gouvernement persiste à utiliser le bâton plutôt que la carotte.**

L'augmentation constante du nombre de radars et le durcissement des sanctions sont toujours largement préférés à la formation et la prévention, qui restent les parents pauvres de la sécurité routière.

⁶ Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité.

Le mouvement FFMC



Fédération Française des Motards en Colère

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 280.000 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.

⁷ 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 :



La Commission ERJ

La commission Éducation Routière de la Jeunesse a pour vocation de contribuer à l'éducation de la jeunesse à la sécurité routière, notamment autour du deux-roues motorisé. La formation qu'elle dispense a reçu l'agrément de l'Éducation Nationale.



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 créés consacre la reconnaissance de la légitimité de la FFMC en tant que représentante des usagers de la route à deux roues.