



A tous les conducteurs...

**POUR UNE AUTRE POLITIQUE
 DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE !**

Appel à manifester pour
TOUS les usagers de la route



RV le week-end du 10 SEPTEMBRE 2011

**Dossier de presse
 Manifestation du 10 septembre 2011**

Contacts presse :
 Nicolas Garand - 06 65 14 04 36
 Stéphane Charmet - 06 08 73 32 65



MOUVEMENT FFMC

La FFMC est membre de la 



Sommaire

Communiqué	3
Les raisons de la Colère	4
L'appel de l'Union des Usagers de la Route.....	5
Les mesures du CISR dans le détail	7
Sécurité des deux-roues motorisés : réfléchissons autrement.....	10
■ Nos revendications en images.....	10
Les propositions de la FFMC.....	12
■ Recommandations FFMC pour un équipement à-minima indispensable	12
■ Légaliser la circulation entre les files.....	13
■ Contrôle technique moto : une mesure coûteuse et inadaptée.....	16
■ Des moyens pour la prévention et la formation et non pour la répression !	17
Le mouvement FFMC.....	19

Communiqué

Une autre sécurité routière est possible !

Nouvelle mobilisation des usagers de la route le 10 septembre

Après la mobilisation du 18 juin dernier qui a réuni 80.000 manifestants motards, dont 1.500 à Montpellier, contre les mesures issues du CISR¹ du 11 mai 2011 et motivé la création d'une mission d'information parlementaire sur la sécurité routière, la FFMC reste mobilisée.

Suite aux décisions bricolées par le CISR, nous avons assisté à une valse-hésitation du gouvernement coincé entre ses effets d'annonce et un réel mécontentement des citoyens lassés d'être traités comme des délinquants irresponsables.

Panneaux annonceurs des radars fixes remplacés par de coûteux bidules placés aléatoirement, gilets fluo obligatoires pour les motards, qui deviendraient peut-être des brassards mais c'est pas sûr, avalanches de déclarations alarmistes des chiffres de sécurité routière pourtant pas si mauvais que ça, rétropédalages des communicants gouvernementaux, nous avons eu droit à du grand n'importe quoi ! « Et ne rigolez pas, c'est avec nos sous », comme disait Coluche...

Pour la FFMC et ses partenaires, c'est cette politique simpliste du gouvernement à la recherche de solutions « clés en main » pour sa communication que nous contestons. Ces mesures sont d'autant moins compréhensibles que l'année 2010 s'est soldée par une baisse historique de 21 % des tués à moto.

Les congés d'été n'ont pas apporté d'amélioration sur le front de ces inepties, pas plus que cela ne semble avoir suscité d'émoi chez les postulants à la course à l'élection présidentielle... Et bien on va remettre le couvert !

Pour en appeler à une autre politique de sécurité routière, la FFMC organise des actions partout en France le 10 septembre.

Les antennes FFMC du Grand Sud (13, 30, 34, 83 et 84) organisent une grande manifestation interrégionale². Parti de Cannet des Maures (83) à 9h, le cortège rejoindra Montpellier, où le départ est prévu à 17h au Zénith.

Contacts presse :

Stéphane Charmet - 06 08 73 32 65

Emmanuelle Perrin - 06 64 42 25 89

¹ Comité Interministériel de Sécurité Routière

² Itinéraire complet sur <http://34.ffmc.fr>

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.

Pour la FFMC engagée depuis deux ans dans une vaste concertation sur la sécurité des deux-roues motorisés, la déception a été grande. Avec l'élaboration, l'année dernière d'un rapport d'étape (lire le blog³ et le rapport d'étape⁴) 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 CISR du 11 mai dernier a 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, de contrôles et surtout des mesures sur les deux-roues motorisés totalement coupées de la réalité (augmenter la tailles des plaques d'immatriculation, rendre obligatoire le port de dispositifs rétro-réfléchissants sur les blousons, obliger à des formations supplémentaires en cas d'interruption de la pratique, ...).

La FFMC a dénoncé ces mesures (détaillées en pages 7 à 9) et rappelle ses propositions (lire en page 12 à 18) issues de plus de 30 ans de travail de terrain pour améliorer de façon durable la sécurité de tous les usagers de la route.

Après la très forte mobilisation du 18 juin dernier, qui a réuni 80.000 manifestants motards et automobilistes et motivé la création d'une mission d'information parlementaire sur la sécurité routière, la FFMC reste mobilisée.

Suite à cette manifestation, nous avons assisté à une valse-hésitation du gouvernement coincé entre ses effets d'annonce et un réel mécontentement des citoyens lassés d'être traités comme des délinquants irresponsables.

Panneaux annonceurs des radars fixes remplacés par de coûteux bidules placés aléatoirement, gilets fluo obligatoires pour les motards, qui deviendraient peut-être des brassards (mais c'est pas sûr), avalanches de déclarations alarmistes des chiffres de sécurité routière pourtant pas si mauvais que ça, rétro-pédalage des communicants gouvernementaux, nous avons eu droit à du grand n'importe quoi ! « Et ne rigolez pas, c'est avec nos sous », comme disait Coluche...

Pour la FFMC et ses partenaires, c'est cette politique simpliste du gouvernement à la recherche de solutions « clés en main » pour sa communication que nous contestons. Ces mesures sont d'autant moins compréhensibles que l'année 2010 s'est soldée par une baisse historique de 21% des tués à moto.

Les congés d'été n'ont pas apporté d'amélioration sur le front de ces inepties, pas plus que cela ne semble avoir suscité d'émoi chez les postulants à la course à l'élection présidentielle... Et bien on va remettre le couvert !

³ <http://blogs.motomag.com/concertation2RM/>

⁴ 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 dans le détail

**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 (1% des infractions suivant le rapport du Ministère de l'Intérieur 2010 sur le permis à point) .

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 : Supprimer l'annonce des radars

DANGEREUX ET PIEGEUR - un radar non signalé pose un réel problème de sécurité, comme on l'a déjà constaté en juin dernier dans le Doubs lorsqu'un conducteur, qui a freiné brutalement en voyant un radar qui n'était plus signalé, a provoqué un accident grave en envoyant le motard qu'il précédait au tapis et à l'hôpital.

Depuis les annonces fracassantes du 11 mai, le gouvernement a fait marche arrière et décidé de remplacer les simples panneaux par de coûteux radars « démagogiques » décidant ainsi de dilapider des millions d'euros en pleine période d'économies budgétaires.

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'assistantat » 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. De plus, 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 »... Cependant, comment prouver sa pratique (véhicule partagé entre proches, assurance professionnelle, à l'étranger, pratique occasionnelle mais régulière via location ou prêt...) ? Pourquoi limiter sa portée aux seuls deux-roues motorisés ? Pourquoi n'a-t-il jamais été procédé à l'évaluation de la formation obligatoire de 3 heures imposées aux automobilistes souhaitant conduire une 125 cm³ (désormais portée à 7 heures et de manière rétroactive) ?

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 - Les motards sont DEJA obligatoirement coiffés d'un casque portant de tels dispositifs rétro-réfléchissants, et ont obligation d'allumer leurs feux de croisement.

*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. 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

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 bandes d'arrêt d'urgence.

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 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.

Sécurité des deux-roues motorisés : réfléchissons autrement

■ Nos revendications en images

Parce que la colère n'interdit pas l'humour, la FFMC a choisi un ton léger pour la campagne de communication qui décline les principales revendications des manifestations du 10 septembre 2011.

S'agissant de sujets techniques, parfois rébarbatifs, générant des propos à l'emporte pièces et imposant trop souvent un consensus conformiste au détriment de la raison et du bon sens, la FFMC accompagne son action d'une série d'affiches pédagogiques pour expliciter ses revendications.

Les 5 visuels, libres de droits, sont téléchargeables en grand format sur le site <http://34.ffmc.fr> et disponibles en PDF haute définition sur simple demande.



Pourquoi partager la route uniquement quand on n'a pas le choix...

Le motard est une des plus nombreuses victimes des accidents de routes. De 2004 à 2013, 28 000 motards ont été impliqués dans des accidents de routes. Ce chiffre est en constante augmentation. On ne peut pas continuer à faire comme ça. Agissons et partageons la route avec les autres usagers de la route.



SÉCURITÉ DES DEUX-ROUES MOTORISÉS **RÉFLÉCHISSONS AUTREMENT**



Si la taille d'une plaque d'immatriculation pouvait éviter certains accidents ça se saurait...

Le système d'immatriculation de la nouvelle norme de 11 lettres (2011) a permis d'augmenter la taille des plaques d'immatriculation de deux centimètres pour être visible à dix fois moins de distance. Cette mesure permet de limiter la mortalité des motards impliqués dans des accidents de routes.

Le langage utilisé concerne 14, sur les 17 lettres des plaques de deux roues matricule. À la fin de la 14ème lettre, il y a un espace blanc. Cette mesure permet de limiter la mortalité des motards impliqués dans des accidents de routes.



SÉCURITÉ DES DEUX-ROUES MOTORISÉS **RÉFLÉCHISSONS AUTREMENT**



À ce prix-là, il mérite mieux que le bord d'une route...

En 2014, les motards ont payé 200 millions de plus pour acheter un permis de conduire. C'est une augmentation de 40% par rapport à l'année précédente. Cela signifie que les motards paient 40% de plus pour acheter un permis de conduire. C'est une augmentation de 40% par rapport à l'année précédente. Cela signifie que les motards paient 40% de plus pour acheter un permis de conduire.



SÉCURITÉ DES DEUX-ROUES MOTORISÉS **RÉFLÉCHISSONS AUTREMENT**



Les propositions de la FFMC

■ Recommandations FFMC pour un équipement à-minima indispensable

Un **casque homologué** porté en toutes circonstances, avec la jugulaire correctement ajustée pour prévenir le risque de déchaussement du casque en cas de chute, même à basse vitesse. En l'absence d'écran, port de lunettes de protection ou solaires compatibles à la vision en conditions de basse lumière (tunnels).

Au mieux des **vêtements étudiés pour la moto** munis de protections homologuées, dorsale, coudières et épaulières intégrées, à minima blouson en cuir ou en forte toile résistante à l'abrasion (Un blouson léger peut être porté avec une protection dorsale homologuée indépendante).

Des **chaussures ou bottes en cuir épais couvrant la cheville** : au mieux des équipements dédiés à l'usage de la moto, au minimum des chaussures de montagne, des rangers, des bottes de pompier ou des bottes type « western ».

Au mieux **des gants** dédiés à l'usage de la moto (existent en différentes qualités, hiver, demi-saison ou été), a-minima des gants de travail en cuir brut (type gants de jardinage ou petits travaux, avec serrage au poignet).

Un **pantalon très solide** : au mieux conçu pour la moto avec renforts et au minimum en forte toile (type jean). Proscrire les « pantalons de ville » en tissu léger.

Note : *s'il est admis que les blessures à la tête et au tronc sont souvent létales, les blessures aux membres inférieurs sont les plus fréquentes. Rarement mortelles, ces blessures entraînent des ITT de plusieurs mois, des séquelles quasi-systématiques et très souvent, des handicaps définitifs. Entre une fracture « simple » et « facilement réparable » et des blessures cumulant fractures et plaies (muscles lacérés, infections graves, risques d'amputation), c'est la solidité de l'équipement qui fait la différence. Et compte tenu de l'exposition permanente aux risques, mieux vaut un équipement « a-minima » ou moyen porté en toutes circonstances qu'un équipement hi-tech et très spécifique à la moto porté exceptionnellement... et c'est ce qui rend toute législation trop stricte difficile à mettre en œuvre, à décréter (suivant quelles normes ?) et à contrôler.*

Via sa mutuelle d'assurance (Assurance Mutuelle Des Motards, AMDM), son groupe de presse (Éditions de la FFMC, Moto-Magazine, n° hors-séries et ouvrages divers), ses moto-écoles et structures de formations (Association pour la Formation Des Motards) et par l'exemple actif de ses militants, la FFMC promeut inlassablement la sensibilisation au port d'équipement protecteurs.

Pour autant, **la FFMC n'est pas favorable à un système basé sur l'obligation**. Elle s'inscrit dans l'incitation, la recommandation et l'adaptation aux circonstances. Cela implique la responsabilisation du conducteur, donc sa formation initiale et sa formation continue (à mettre en œuvre car quasi inexistante, sauf dans le « Mouvement FFMC » avec l'AFDM, Association pour la Formation Des Motards).

Du côté du « monde motard », comment inciter le conducteur à mieux s'équiper ?

- par l'exemple dans les publications « motardes », avec le concours des vendeurs d'équipement,
- par des engagements plus volontaristes de la part des assureurs (prise en compte de l'équipement dans les contrats, à l'image de ce que fait déjà la Mutuelle des Motards)...

Du côté des Pouvoirs publics
en favorisant un allègement fiscal sur le prix des équipements

en renforçant les campagnes de communication valorisant le conducteur bien équipé, notamment en milieu urbain et dans le monde de l'entreprise où le « costume-cravate » est toujours préféré au blouson de cuir (beaucoup d'usagers « utilitaires » témoignent ne pas s'équiper correctement à cause des contraintes protocolaires de leur entreprise).

Le cas du gilet dit de « haute visibilité »

Pour tenter de répondre au problème de détectabilité des 2RM dans la circulation, les pouvoirs publics veulent imposer aux usagers en 2RM :

- *le port d'un équipement rétro-réfléchissant : gilet de haute visibilité ou blouson portant des bandes rétro-réfléchissantes pour tous les usagers de motocyclette et de tricycles de 125 cm³ et plus.*

Le non-respect de ces obligations sera sanctionné d'une contravention de 3^{ème} classe et de la perte de 2 points.⁵

Un gilet de « haute-visibilité », c'est quoi ? Selon les produits existants sur le marché, c'est le fameux gilet jaune (ou rouge) fluo, garni de bandes rétro-réfléchissantes... le même type d'équipement porté par les ouvriers de la voirie, les agents de dépannage routier, les personnels chargés de surveiller les traversées piétonnes, les secouristes, etc...Il est obligatoire à bord des véhicules carrossés pour être porté par le conducteur en cas de panne et pour les cyclistes circulant de nuit hors agglomération.

Au mieux, il signale un facteur de risque ou une vulnérabilité de la personne qui le porte. En fait, il sert surtout à identifier une personne évoluant en milieu risqué, une personne en détresse ou tout simplement une personne au travail sur la voie publique...

Note : *les personnels tenus de porter cet équipement (pompiers et secouristes en intervention routière, agents de service des autoroutes) témoignent régulièrement (à chaque accident dont ils sont victimes) de ce que les usagers de la route ne font toujours pas assez attention à eux.*

Les bandes rétro-réfléchissantes

Les bandes rétro-réfléchissantes ne renvoient la lumière que si elles sont éclairées directement par un éclairage puissant dirigé dans l'axe de celles-ci.

L'équipement obligatoire pour la conduite d'un 2RM intègre déjà des dispositifs rétro-réfléchissant : quatre éléments rétro-réfléchissants (environ 8 X 2,5 cm) sur le casque, et tous les deux roues motorisés doivent circuler feux allumés.

Rajouter une obligation de port de dispositifs rétro-réfléchissants sur le blouson (qui seront masqués par le passager, le top case, ou un éventuel sac à dos, voire par le carénage du véhicule) nous paraît donc à ce titre inutile.

Proposition de la FFMC :

Travailler sur les normes CEN d'EPI (Equipement de Protection Individuels) pour en améliorer la qualité, la disponibilité, et l'accessibilité (en terme de coût).

Définir les surfaces et le positionnement d'éléments rétro-réfléchissants en situation sur différents types de 2RM.

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.

■ **Légaliser la circulation entre les files**

Etat des lieux

La remontée de files par les deux roues motorisés, en ville et sur les voies rapides à chaussées séparées, est devenue, en cas d'embouteillages, une pratique courante.

⁵ Extrait du dossier de presse ministériel du CISR du 11 mai 2011

Cette pratique s'est développée, parallèlement à l'accroissement important du parc circulant de deux-roues motorisés.

La remontée de files est surtout développée dans les grandes agglomérations et sur les voies péri-urbaines de celles-ci. Elle n'est pas réglementée.

Problématique :

Pour la FFMC, la sécurité routière peut être améliorée si des règles sont décidées. Cela permettra de les enseigner aux futurs conducteurs de deux-roues motorisés afin qu'ils remontent les files dans les meilleures conditions de sécurité. Cela permettra également de sensibiliser les futurs conducteurs de VL et PL à cette pratique et donc à une utilisation attentive et scrupuleuse des rétroviseurs et clignotants.

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 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.

L'infraction la plus couramment retenue reste le dépassement par la droite (article R414-6 du code de la route : 135€ + 3 points).

S'y ajoutent le plus souvent un non respect des distances de sécurité (art R412-12 : 135€ + 3 points), un dépassement sans se porter suffisamment à gauche du véhicule dépassé (art R414-4 : 135€ + 3 points), un changement de files non motivé par un changement de direction (R412-24 : 35€) ou encore une vitesse excessive eu égard aux circonstances (art 413-17 : 135€).

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.



Absence d'indemnisation 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...

Pour l'élaboration d'un code de bonne conduite

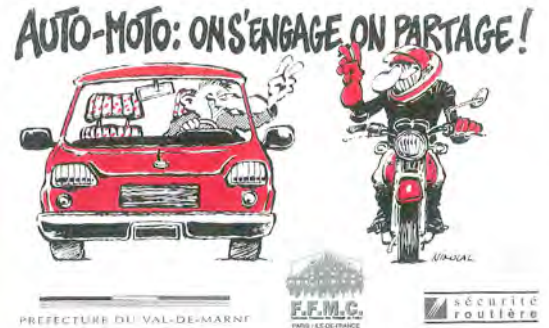
Pour la FFMC, l'éveil des consciences passe obligatoirement par une meilleure information des usagers sur les spécificités de chacun. Mieux se comprendre pour mieux partager la route, voilà, en résumé, le message de la FFMC pour améliorer la sécurité routière.

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 sinistres⁶.



⁶ 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>)

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/>

■ **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.

De plus, depuis 2006, la FFMC 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, pour ses sensibilisations ERJ (Education Routière de la Jeunesse).

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'Inrets⁷.



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.

⁷ Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité.

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.

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 200.000 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'INRETS⁸).

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.

⁸ 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, un bon antivol se reconnaît à son 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 créées consacre la reconnaissance de la légitimité de la FFMC en tant que représentante des usagers de la route à deux roues.
- Mai 2010 :** La formation animée par les militants de la FFMC auprès des scolaires, dans le cadre du programme **« Éducation Routière de la Jeunesse »** est agréée par l’Education Routière.