

Dossier de presse

Manifestation le 15 mars 2003

***Contre le discours simpliste et sur-répressif
de la sécurité routière***

***Pour une vraie politique de
formation à la sécurité routière***

***Pour en finir avec les infrastructures
routières dangereuses***



Sommaire

- Communiqué du 12 mars p. 2
- Le projet de loi p. 4
- Présentation de la FFMC p. 7
- Nos propositions p. 9

Contact presse : Louise MATHIEU – 06.15.55.08.61
ou Aleks DJUROVIC - 06.81.83.63.62

Communiqué de presse du 12 mars 2003

La nouvelle politique de sécurité routière ou comment faire du neuf avec des recettes éculées La FFMC appelle à une manifestation nationale les 15 et 16 mars

Les mesures annoncées par le gouvernement ces derniers mois font l'objet d'un projet de loi, en cours de discussion au Parlement. C'est le moment qu'a choisi la FFMC pour se faire entendre et interpeller nos élus sur les incohérences de la politique de sécurité routière.

Le radar automatique, nouvel élixir de sécurité

Le gouvernement propose un ensemble de mesures purement répressives.

Pour donner l'impression de s'occuper du problème de la sécurité routière, il va au plus simple : la vitesse.

La solution miracle : des radars automatiques, installés prioritairement sur les autoroutes. Pourtant, toutes les études démontrent que ce sont les itinéraires les plus sûrs, alors que la vitesse moyenne y est la plus élevée. Le soin apporté à leur conception, l'entretien soutenu dont ils bénéficient et la signalisation très présente les rendent ainsi 4,4 fois moins dangereux que les routes nationales¹.

94% des tués le sont sur le réseau secondaire² et d'autres facteurs comme le manque de vigilance (fatigue, médicaments, etc.), les infrastructures dangereuses, les conditions climatiques et le manque de formation y sont majoritairement en cause. Pourtant, le radar continue à séduire. Car, la vitesse est simple à mesurer et rapportera encore plus grâce à l'automatisation, qui mérite bien de faire une entorse aux principes fondamentaux de la présomption d'innocence et du droit de la défense.

Aucune mesure non répressive ou qui nécessiterait des moyens

Ce projet de loi est tellement axé sur la répression que même son volet prévention est composé de sanctions à appliquer en cas d'infractions. Par exemple, les jeunes conducteurs se voient offrir un permis probatoire. Il ne comprend aucun renforcement de leur formation, actuellement limitée à du bachotage pour obtenir, seulement un nouveau tarif de sanctions, s'ils n'apprennent pas assez vite « sur le tas » !

Les rares mesures qui pourraient relever de la prévention (sécurisation des infrastructures, développement de l'éducation, usage du portable au volant) restent très floues et sont, malheureusement, en totale contradiction avec les moyens budgétaires alloués.

On peut voir que cette grande cause n'a pas eu tout le traitement qu'elle méritait et, une fois encore, les solutions simples non répressives ne seront pas mises en place.

De l'ensemble de propositions de bon sens (en matière d'éducation et de formation, d'infrastructures, d'équipements de sécurité, etc.) présentées par la FFMC, lors de sa rencontre avec le Ministre des transports, aucune n'a, bien sûr, été retenue.

¹ Source Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière - données d'accidentologie 2001

² idem

Une présentation avantageuse des statistiques

On devrait également croire que ce projet de loi est si parfait qu'il sauve des vies, avant même de s'appliquer : « L'annonce des nouvelles mesures semble produire ses premiers effets bénéfiques sur le comportement des conducteurs comme en témoigne la baisse significative constatée en décembre et de janvier derniers (respectivement -28,7% et -33,3% pour les tués) ». ³

Plus sérieusement, la mobilisation unanime de la presse a largement pallié les carences des campagnes de prévention et les intempéries ont statistiquement limité les déplacements d'usagers rendus très prudents par des conditions météorologiques exceptionnelles.

Depuis longtemps, nous remettons en cause les statistiques officielles d'accidentologie et leur interprétation. Notre analyse est confirmée par un récent rapport du Sénat⁴ : « les données statistiques en matière de sécurité routière sont à la fois incomplètes, peu fiables et biaisées ». Passé bizarrement inaperçu, ce texte dénonce les graves lacunes de la recherche en sécurité routière et pointe notamment l'utilisation dénaturée des BAAC⁵. Réalisés pour la justice, ces documents visent à préciser les responsabilités et non à comprendre le mécanisme de l'accident : « le nombre de tués y est sous-estimé, le nombre des accidents corporels est faux dans des proportions importantes, la moitié des blessés graves au sens statistique ne l'est pas au sens médical et la localisation des accidents en milieu interurbain est largement fausse ». Dans 50 % des cas, elle est fausse de plus de 100 mètres et, dans 39 % des cas, de plus d'un kilomètre.

Les points noirs des infrastructures interurbaines ont donc encore de beaux jours devant eux...

Les motards en ont assez de payer, chaque année, un lourd tribut à ces politiques qui ne visent que l'effet d'annonce. La FFMC se mobilise : nous lançons un appel national à manifester dans les départements⁶, les 15 et 16 mars, en plein cœur du débat. Nous avons promis une réaction des motards, ce sera la première !

La manifestation montpelliéraine se regroupera à 14 heures aux Arceaux (départ à 15 heures). Afin de ne pas concurrencer la manifestation contre la guerre en Irak, les deux parcours ont été coordonnés et se rejoindront au Corum.

³ Source : Projet de loi renforçant la lutte contre la violence routière - Dossier de presse du Gouvernement

⁴ N°29 - session ordinaire de 2002-2003 – par M. Gérard MIQUEL - Sénateur

⁵ Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel

⁶ Carte des manifestations : <http://www.ffmc.asso.fr/listemanifsmars03.htm>

Le projet de loi⁷

Les principaux points du texte

« 1 – Aggravation des peines

Une répression accrue est prévue en cas d'accident mortel ou corporel.

Les sanctions sont aggravées en cas :

- *de faute d'imprudence : les peines sont portées à 5 ans d'emprisonnement pour les cas d'homicides involontaires et à 3 ans en cas de blessures involontaires ;*
- *de faute d'imprudence avec circonstance aggravante : portées à 7 ans et 5 ans. [...]*
- *de faute d'imprudence accompagnée d'au moins deux circonstances aggravantes : portées à 10 ans et 7 ans. »*

La nécessité de sanctionner un comportement dangereux aux conséquences dramatiques fait évidemment l'unanimité. Pourtant, elle reste le constat d'un échec, puisqu'elle intervient trop tard pour les victimes.

« Ces peines maximales sont destinées à faire prendre conscience aux conducteurs de la gravité des actes de violence routière ». Toujours ce mythe de la valeur dissuasive de la sanction : menacer de leur couper la main n'a pas suffi, menaçons alors de leur couper la tête !

« 2 – Amélioration de la répression

Le projet de loi vise à mieux sanctionner les récidivistes. Les contraventions de 5^{ème} classe (défaut de permis de conduire ou grand excès de vitesse par exemple) deviennent un délit en cas de récidive. [...]

Le texte privilégie également l'automaticité du traitement de l'infraction afin d'éviter tout risque d'engorgement des juridictions. [...]
La procédure de l'amende forfaitaire est ainsi rendue plus opérationnelle, en subordonnant la recevabilité des contestations émanant des personnes titulaires de la carte grise à la consignation préalable du montant de cette amende. »

Dans la même logique, cette mesure entérine l'absence de toute mesure visant à modifier durablement les comportements, préférant attendre que le conducteur fautif récidive, pour le taxer et/ou l'enfermer.

Pour que personne ne puisse s'y soustraire⁸, les forces de l'ordre peuvent désormais immobiliser un véhicule avec des plaques d'immatriculation non conformes (caractères, dimensions, positions ou matériaux réfléchissants aux normes très strictes). Cette mesure vise surtout les plaques étrangères invalides ou les certificats temporaires, mais les motards amoureux des mini-plaques paieront leurs préférences esthétiques au même prix de 750 € (à comparer aux 150 € payés par le conducteur surpris à téléphoner au volant et dont l'inconscience peut avoir des effets plus graves que de heurter votre sens du design !).

⁷ Toutes les citations sont extraites du dossier de presse du Gouvernement

⁸ Décret, paru le 15 janvier 2003

« 3 – Renforcement de la prévention

Le projet de loi prévoit l'amélioration des dispositions relatives au permis à points. Il met en place un permis probatoire par acquisition progressive de points [...]. Le nombre de points susceptibles d'être retirés en cas d'infraction est augmenté. [...]

Le projet de loi envisage une série de mesures qui permettront de :

- *mieux prévenir certaines pratiques qui génèrent des comportements infractionnistes comme la commercialisation des "détecteurs de radars" et des "kits de débridage" des cyclomoteurs ;*
- *améliorer la sécurité des infrastructures par le déplacement des obstacles latéraux susceptibles d'épargner des vies et des blessures graves en cas de sortie de route [...]*
- *améliorer l'information des services de l'État par les collectivités gestionnaires en matière de réseaux et d'exposition au risque [...].*

Parallèlement à ce projet de loi, d'autres mesures sont en préparation pour améliorer la prévention des accidents grâce à un suivi médical de l'aptitude à la conduite, à une plus forte incitation au port de la ceinture et du casque, et au non usage du téléphone au volant. »

Toutes les études montrent le sur-risque que présentent les jeunes conducteurs. Le projet prévoit de continuer de leur donner accès à la route dans les mêmes conditions, puis de les sanctionner s'ils commettent une faute. Le permis à points n'a pas fait baisser les accidents pour les conducteurs expérimentés ? Répétons la même erreur avec leurs cadets !

Ce texte a décidément un problème avec la notion de prévention...

Prévenir, c'est modifier le comportement des usagers, et en particulier des plus jeunes, par l'éducation et la formation. C'est leur montrer l'intérêt d'une conduite en toute sécurité pour le bien de tous, et pas seulement pour échapper aux contrôles.

Prévenir, c'est remplacer les beaux discours sur la fin des infrastructures dangereuses par des actes :

- arrêter enfin de baisser les budgets consacrés à l'entretien et à l'aménagement des routes
- résorber tous les points noirs accidentogènes, sans attendre des blessés pour en avoir la preuve.

Prévenir, c'est favoriser l'usage et l'entretien des équipements de sécurité. Pourtant, le Gouvernement a déjà fait savoir qu'il refusait de défendre la baisse de la TVA sur les casques. La « forte incitation » sera, sans doute, encore une amende...

La FFMC

Née en janvier 1980 d'un mouvement de révolte contre la sur-taxation de la moto, la FFMC est devenue une force de proposition constructive, en particulier dans le domaine de la sécurité routière.

Dans cette dynamique, elle a créé des structures dans la sphère de l'économie sociale afin de palier aux carences constatées par les motards :



- **L'Assurance Mutuelle des Motards**

En réponse aux tarifs prohibitifs pratiqués par les assureurs, 40.000 motards versent chacun 280 F pour voir naître leur mutuelle en 1983. Véritable entreprise de l'économie sociale, elle emploie aujourd'hui plus de 250 salariés et entretient un réseau de 90 délégués bénévoles, au service de 150.000 sociétaires.



- **Les Editions de la FFMC**

Editrices de Moto Magazine (ex-“ Pavé dans la mare ”), leader de la presse moto, elles proposent également des bandes dessinées (Nikolaz, P'tit Luc, Margerin, Coyotte, Cabane, Tignous, etc.) et des livrets pédagogiques, un guide juridique de la moto, le livret Ras le Vol, des hors séries thématiques...



- **L'Association pour la Formation Des Motards (AFDM)**

Trop souvent, la formation dispensée par les écoles de conduite est synonyme de bachotage et de forfaits illusoires.

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'INRETS⁹), l'AFDM s'attache à promouvoir auprès des motards et futurs motards un comportement adapté par rapport à l'environnement dans lequel ils évoluent au quotidien.

Les moto-écoles reconnues par l'AFDM s'engagent à respecter le rythme d'apprentissage adapté à chacun et les conditions pédagogiques, techniques et matérielles propices à une formation de qualité.



- **Stop Vol**

Face aux milliers de 2 roues volés chaque année, la FFMC a créé en 1987 cette commission technique spécialisée dans les tests d'antivol.

Sur la base d'un cahier des charges et de tests de qualité, elle accorde ou refuse sa recommandation. Depuis septembre 2000, les antivol recommandés par la commission Stop Vol sont certifiés NF par l'AFNOR¹⁰. Sur leur emballage figure la mention "certifié NF/recommandé par la FFMC".

⁹ Institut National de Recherche et d'Etude sur les Transports et la Sécurité

¹⁰ Association Française de Normalisation



- **FFMC Loisirs**

La découverte du deux-roues motorisé peut s'effectuer dès le plus jeune âge et les premiers tours de roues sont prépondérants. De ceux-ci dépendent l'avenir et le comportement du futur conducteur.

Elle initie les jeunes à la pratique du deux-roues à moteur et les sensibilise à tous les aspects de la sécurité routière. Elle favorise le développement des loisirs et du sport à travers la moto et d'autres activités socioculturelles.

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.

Après plus de vingt années d'expériences de terrain, la FFMC a identifié la plupart des grands problèmes touchant la pratique de la moto et participe activement à l'élaboration de nombreux programmes d'amélioration de la sécurité routière.

Au quotidien, ses soixante-dix antennes départementales agissent avec les motards pour l'amélioration des infrastructures et du réseau routiers et pour la mise en place d'un continuum éducatif en matière de sécurité routière.

La FFMC est membre de la



Nos propositions en matière de sécurité routière

Depuis l'instauration du permis à point, la politique est davantage orientée sur l'excès de répression, au détriment de la prévention et de la formation. La FFMC ne réclame pas la suppression de toute sanction. Mais, passés les effets d'annonce, la " peur du gendarme " ne remplace pas une politique audacieuse de prévention et de formation.

Des campagnes de sensibilisation et de prévention développées de manière permanente sur les grands médias.

Leur objectif ne doit pas seulement être de montrer les risques routiers mais aussi et surtout d'aider les usagers à améliorer leurs comportements (partage de la route, attention aux plus fragiles, respect et tolérance envers les autres usagers, utilisation des clignotants et des rétroviseurs, respect des distances de sécurité, prise en compte des conditions du trafic et de l'environnement, météorologique notamment, etc.).

Une politique d'éducation et de formation à la sécurité routière et à la conduite conçue comme un véritable parcours éducatif tout au long de la vie des citoyens :

- éducation à la sécurité routière tout au long de la scolarité obligatoire : une heure par semaine nous paraît être un objectif à retenir pour parvenir à changer les comportements ;
- utilisation du temps de loisirs des enfants et adolescents pour les sensibiliser de manière ludique à la sécurité routière ;
- mise en place d'un véritable BSR¹¹ de 12 heures et non 3 comme actuellement ;
- obligation pour les circuits de pratiquer des journées portes ouvertes quelques jours par mois dans un double but de prévention et de loisirs ;
- formation réellement incitative pour les détenteurs d'un permis B voulant accéder à la conduite d'un deux roues motorisé de 125 cm³ avec la participation de l'ensemble des partenaires ;
- instauration d'un rendez-vous d'évaluation post-permis, tous les 10 ans ;
- création d'un organisme public d'évaluation de la qualité de formation dispensée dans les établissements d'enseignement de la conduite

Une amélioration et une mise aux normes de l'ensemble des infrastructures et du réseau routiers :

- accélérer le programme de doublement des rails de sécurité ;
- diffuser une circulaire du Ministère des Transports aux collectivités locales concernant la mise aux normes des ralentisseurs, l'utilisation exclusive de revêtements adhérents pour la signalisation horizontale et attirant leur attention sur les dangers de certains mobiliers urbains ;
- identifier les " points noirs " du réseau routier, en collaboration avec les associations et fédérations de motocyclistes, la presse spécialisée, les Délégués Moto des DDE¹² et les collectivités locales ;

¹¹ Brevet de Sécurité Routière

¹² Directions Départementales de l'Équipement

- instituer un contrôle par l'Etat de la conformité aux normes des infrastructures routières, notamment pour le réseau secondaire ;
- maintenir et développer le service public de l'Equipement (création d'emplois pour remédier à la perte effective de 18 000 emplois budgétaires ; stopper la tendance à sous-traiter au secteur privé afin de maintenir les compétences du service public).

Une politique financière incitative en matière de sécurité routière :

- baisse du taux de TVA de 19,6% à 5,5% sur les éléments de sécurité obligatoires et réglementés (casques moto, sièges auto enfants) ;
- baisse du taux de TVA de 19,6% à 5,5 % sur les prestations des établissements d'enseignement de la conduite ;
- gratuité des autoroutes pour les véhicules légers (ces itinéraires sont de 4 à 7 fois moins meurtriers que les routes nationales, départementales et communales).