

MANIFESTATION DU 23 OCTOBRE 2010
LA SECURITE ROUTIERE DES DEUX-ROUES MOTORISES,
FAISONS-LA VRAIMENT !



DOSSIER DE PRESSE

SOMMAIRE

- **QUI BRASSE DU VENT RECOLTE LA COLERE !**
- **POUR LA LEGALISATION DE LA CIRCULATION INTER-FILES**
- **CONTRE LE CONTROLE TECHNIQUE DES DEUX-ROUES MOTORISES**
- **LISTE DES RASSEMBLEMENTS**
- **REVUE DE PRESSE**
- **ANNEXES**



QUI BRASSE DU VENT RECOLTE LA COLERE !

Alors que les pouvoirs publics semblaient avoir pris conscience du peu de connaissances qu'ils avaient des deux-roues motorisés (2RM) et fait le constat que la seule répression n'avait que peu d'effets sur leur accidentalité, **la FFMC a accepté de s'asseoir autour de la table pour discuter, sans tabous, de tous les sujets qui préoccupent les motards depuis 30 ans** : accidents, infrastructures, équipements, formation, etc.

Un an et demi plus tard, force est de constater que cette grande concertation lancée par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) déçoit.

Malgré des dizaines de réunions et des mois de discussions approfondies, aucune avancée significative n'est à mettre au crédit du gouvernement qui continue de stigmatiser les motards, intensifie les campagnes de répression et annonce, sans discussion préalable, l'instauration d'un contrôle technique pour les cyclomoteurs au 1^{er} janvier 2011.

Une concertation qui déçoit

Depuis le lancement de la grande concertation nationale sur le 2RM en juin 2009, la FFMC s'est employée à faire entendre une autre voix que celle du tout répressif pour réduire la sinistralité routière, en pointant notamment les besoins de formation, de prévention et de communication pour tous les conducteurs.

Sur la base des conclusions du rapport MAIDS¹, **la FFMC a démontré qu'il était temps de mettre fin au fantasme du motard-voyou circulant à vitesse excessive et qu'une autre politique de sécurité routière était possible.**

Si l'expertise de la FFMC a éveillé l'intérêt des représentants d'organismes publics et leur a fait prendre conscience des spécificités du 2RM, **le bilan de la concertation est décevant.** Les quelques décisions prises n'ont fait qu'acter des projets déjà en cours et **aucune solution concrète n'a été apportée pour améliorer le sort des usagers de 2RM.**

Une répression qui s'intensifie

Traque de la circulation entre les files, fin de la tolérance du stationnement non gênant sur les trottoirs, verbalisations abusives, campagne de répression ciblée, le pouvoir en place applique la « tolérance zéro ». Le message est clair : dissuader les citoyens de circuler en 2RM, à Paris évidemment, mais aussi dans les grandes villes de province.

Règne alors chez les motards un profond sentiment d'injustice, exacerbé par la difficulté de se faire entendre devant les juridictions. L'accès au juge est en effet de plus en plus restreint du fait, soit de procédures fastidieuses, soit du zèle des officiers du ministère public qui se prennent illégalement pour des juges !

La verbalisation de la circulation inter-files illustre parfaitement la façon dont sont traités les usagers du 2RM aujourd'hui : alors que, dans le cadre de la concertation, Madame Merli semble favorable à une expérimentation, les conducteurs sont lourdement sanctionnés, généralement par 3 PV : « dépassement par la droite », « vitesse excessive » et « non respect des distances de sécurité ».

Les informations ont visiblement du mal à circuler entre le Ministère des Transports et celui de l'Intérieur, comme le confirment les récents propos de Brice Hortefeux, venus jeter un peu plus d'huile sur le feu...

¹ Motorcycle Accident In Depth Study - <http://www.maids-study.eu>

Un gouvernement qui provoque

Cet été, le **Ministre de l'Intérieur** n'a pas oublié les motards dans ses envolées sécuritaires, n'hésitant pas à utiliser de façon simpliste les statistiques des accidents de circulation pour exhorter les préfets à diligenter des contrôles « ciblés » sur cette catégorie d'usagers. Faisant le constat qu'un tiers des tués (144) comptabilisés en juillet étaient des usagers de 2RM, **le Ministre de l'Intérieur a immédiatement appelé à une intensification de la répression, sans même avoir analysé les circonstances réelles de ces drames, laissant ainsi croire à l'opinion publique que les victimes n'avaient évidemment pas respecté les règles du code de la route.**

C'est donc pour expliquer à Monsieur Hortefeux les spécificités de l'accidentalité motarde que la FFMC lui a demandé audience, sans succès. Il semble en effet que le Ministre de l'Intérieur dispose de moins de temps pour rencontrer des usagers que pour déblatérer sur eux aux barrières de péage.

L'annonce la plus scandaleuse revient toutefois au Premier Ministre qui a promis, lors du CISR² du 18 février 2010, l'instauration d'un contrôle technique pour les cyclomoteurs à compter du 1^{er} janvier 2011. Cette fois, **c'est carrément le chef du Gouvernement qui est allé à contre-courant de la politique promise par le Ministère des Transports selon laquelle plus aucune décision impactant les 2RM ne serait actée sans que les associations d'usagers aient été consultées.**

Or, ni le contrôle technique des cyclomoteurs, ni celui des motocyclettes n'a été discuté au sein de la concertation et encore moins reçu l'aval des participants ou fait l'objet d'un consensus auprès d'eux. Tout au mieux, le rapport d'étape indique-t-il qu'il faudra discuter avec les intéressés de la pertinence de la mise en place d'un tel contrôle et de ses modalités d'application. De là à passer en force...

Sur le fond, la mesure suscite également la colère, en plus de l'indignation. Comment croire que le Gouvernement a réellement à cœur de baisser l'accidentalité des 2RM alors que les mesures qu'il décide régleraient moins de 0,7 % des accidents ? Qu'est-il prévu pour résoudre les 99,3 % restants ?

La Résistance continue !

Face à un tel mépris, la FFMC ne peut rester plus longtemps sans réagir.

Après un premier mouvement de contestation le 13 mars, suivi d'un appel à se rassembler devant les préfectures le 18 juin, la FFMC continue de résister et lance une nouvelle mobilisation dans les principales villes de France le **23 octobre** prochain.



² Comité Interministériel de la Sécurité Routière

POUR LA LEGALISATION DE LA CIRCULATION INTER-FILES

I. La circulation inter-files : un faux problème d'accidentologie

Alors que la pratique de la « remontée de files » reste empreinte de fantasmes, les chiffres de la Préfecture de Police de Paris tempèrent tout alarmisme. En 2009, trois usagers en 2RM ont perdu la vie sur le boulevard périphérique pour un trafic annuel de 500 millions de véhicules. Selon l'Assurance Mutuelle des Motards, **seuls 6% des accidents se produisent lors d'une circulation inter-files**. Rappelons ici que les 2RM représentent aujourd'hui 17 % du trafic en Ile de France.

II. Marre du double langage des pouvoirs publics



Après les déclarations de Madame Merli dans les colonnes du Parisien du 30 novembre 2009 annonçant une probable expérimentation de la circulation inter-files, la préfecture de Police de Paris a rappelé, lors d'une séance plénière du 11 janvier 2010, son opposition et a annoncé un renforcement des verbalisations.

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

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

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

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

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



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

III. Marre de la 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.



IV. Marre de l'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.

Agir sur les comportements est alors le seul levier pour diminuer le nombre d'accidents. Former les usagers, en deux ou quatre-roues, leur apprendre à coexister et à partager l'espace public sont les seules solutions à apporter pour réduire le nombre de tués et de blessés. C'est pourquoi la FFMC demande l'élaboration d'un code de bonne conduite à destination de tous les usagers.

V. 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 (voir les conseils de la FFMC en annexe) .

La charte du deux-roues motorisé, signée le 19 mars 2007, entre la Mairie de Paris et la FFMC locale s'en inspirait déjà. Son objectif : matérialiser la prise en compte de ce mode de déplacement dans la circulation parisienne, proposer des bonnes pratiques en matière d'équipement ou de partage de la route, notamment pour le stationnement ou la circulation entre les files dans les embouteillages.

Associée depuis l'origine à la rédaction de ce document, la préfecture de police de Paris a finalement refusé de le signer, estimant qu'il était inenvisageable « qu'une Charte locale (...) fasse la promotion de pratiques non autorisées. »

Pourtant, 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 !

CONTRE LE CONTROLE TECHNIQUE DES DEUX-ROUES MOTORISES

Lors du Comité Interministériel de Sécurité Routière du 18 février 2010, **le gouvernement a décidé, sans consultation préalable des usagers, la mise en place d'un contrôle technique obligatoire pour tous les cyclomoteurs.** La DSCR justifie cette mesure au nom de la lutte contre le débridage, pratique courante dans cette catégorie de véhicules essentiellement utilisée par de jeunes conducteurs. Elle aimerait ainsi faire croire à l'opinion publique que ce contrôle technique, à l'instar de celui mis en place pour les voitures, sera une mesure efficace pour endiguer les accidents de circulation.

Il y a pourtant fort à parier que le CT des cyclomoteurs sera aussi insignifiant sur l'accidentologie qu'inefficace sur le débridage. Il servira juste à satisfaire le lobby des enseignes de contrôle technique, qui prient déjà pour que la mesure soit étendue à l'ensemble des 2RM...

I. Une mesure insignifiante sur l'accidentologie

D'après le rapport sur « la mise en œuvre des mesures relatives aux véhicules gravement endommagés », paru en février 2006, « en 1988, on comptait 10 500 morts [sur les routes]. Les analyses d'accident réalisées dans le cadre du programme Réagir (mis en place en 1983) ayant fait apparaître que le mauvais état du véhicule était un facteur très souvent aggravant de l'accident, les pouvoirs publics ont pris conscience du grand nombre de véhicules en mauvais état » et ont mis en place un contrôle périodique obligatoire.

La situation est complètement différente pour les 2RM dans la mesure où **aucune statistique n'est venue mettre en lumière l'état du véhicule comme un facteur déclenchant ou aggravant dans les accidents de la circulation.**

Au contraire, l'étude Maids confirme que l'état du véhicule n'entre que pour une très faible part dans les accidents de 2RM (0,7 % des accidents) dont les principales causes restent d'origine comportementale.

Les services de l'État en sont bien conscients puisque le très officiel Rapport « Guyot³ », publié en 2008, énonce (p.103) « qu'il n'existe pas de statistiques officielles, d'études ou de recherches scientifiques documentées tendant à établir un lien de causalité effectif entre l'état d'un véhicule et l'accidentalité des utilisateurs ».

Enfin, selon les données publiées par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), **la majorité des accidents de 2RM concerne des véhicules récents et n'ayant parcouru qu'un faible kilométrage, bien avant, donc, qu'ils n'aient eu à subir un contrôle technique.**

II. Une mesure inefficace sur le débridage

Légalement, tous les cyclomoteurs sont limités par construction à 45 km/h. En pratique, de nombreux cyclos sont débridés, la plupart du temps via une modification des dispositifs de bridage à l'admission (diamètre de la pipe d'admission, carburateur ou systèmes d'injection) et/ou à l'échappement (diamètre des conduits, chicanes).

La modification volontaire de ces paramètres est facilement réversible et pourra intervenir juste le temps de satisfaire au contrôle.

³ « Gisements de sécurité routière : les deux-roues motorisés » ISBN : 978-2-11-006979-5 disponible auprès de la Documentation Française, 12€

Là encore, le rapport Guyot reconnaît (p107) que « ce n'est pas le contrôle technique qui fera sensiblement baisser le débridage ». Rappelons ici que les forces de l'ordre disposent déjà d'outils réglementaires suffisants pour verbaliser un cyclo qui ne serait plus conforme à son état d'origine.

Aussi, avant d'instaurer un contrôle technique qui se montrera tout aussi inefficace, le Gouvernement devrait réfléchir davantage à la question du débridage et s'inspirer des nombreuses propositions de la FFMC sur le sujet.

Forte de ses 30 ans d'expérience, notre Fédération souhaite en effet **améliorer la sécurité routière des conducteurs de cyclos en renforçant leur formation en milieu scolaire, en améliorant leurs conditions d'apprentissage à la conduite et en les responsabilisant eux et leurs parents.**

III. Un racket mal organisé

Selon Michèle Merli, le CT des cyclomoteurs sera effectué chez les prestataires du contrôle automobile. D'après une enquête parue dans Moto-Magazine de mai 2010, les professionnels du CT devront investir près de 35 000 € dans un pont élévateur adapté aux 2RM, un banc de freinage et un « speedomètre » (appareil pour mesurer la vitesse maxi). Quant à la formation spécifique des techniciens de contrôle, rien n'a été établi pour l'instant.

Le coût de la visite est estimé par les centres de contrôle entre 40 et 60 € pour une visite qui comprendra aussi la vérification des pneus, de l'éclairage et de la conformité des numéros de série.

La question de la disparité géographique n'a pas été posée : alors que 75% des ventes de cyclomoteurs sont réalisées en province (selon la branche « 2-Roues » du Conseil National de l'Automobile -CNPA), aucune prospective n'a été avancée pour équiper les centres de CT auto en zones rurales de manière à ce qu'ils puissent accueillir les cyclomoteurs censés s'y présenter.

Par ailleurs, **le problème de la vérification des cyclomoteurs anciens (type Vélosolex, Mobylette, etc.) n'a toujours pas été résolu.**

Plus de détails sur le site :

controle-technique.motardsencolere.com/



LISTE DES RASSEMBLEMENTS

REVUE DE PRESSE

Appel à la résistance publié dans l'Edito de Moto Magazine de juin 2010 (n°268)

Appel aux motards



scootéristes et cyclomotoristes

Depuis un an, le gouvernement a lancé une concertation censée œuvrer à l'amélioration de la sécurité routière des conducteurs de deux-roues motorisés (2RM). Forte des combats engagés depuis 30 ans pour une reconnaissance des 2RM, la FFMC y a formulé ses propositions et mis son expertise à la disposition de tous. Avec nos militants bénévoles, aux côtés de la Mutuelle des motards, de Moto Magazine et des associations membres de la FFMC, nous avons largement démontré que la formation et la prévention produisent les meilleurs résultats sur le long terme. Nous nous sommes clairement positionnés en faveur du « partage de la route », au nom de nos valeurs de citoyenneté, d'égalité et de solidarité.



Hélas, faisant fi de nos avis, le gouvernement répond aux citoyens qui ont opté pour le 2RM par la répression en renforçant toujours plus une législation inadaptée, tatillonne et inutile. Cette politique autiste n'a qu'un objectif : créer des contraintes pour nous faire renoncer à nos choix et à nos droits de libre circulation et concourir aux profits des groupes financiers qui s'engraissent sur le dos des usagers. Cette duplicité vient d'être mise en évidence par l'annonce du contrôle technique imposé aux cyclomotoristes : inefficace et coûteuse, cette mesure est le prélude à une généralisation prochaine du contrôle de nos motos.

C'est un passage en force tenté par le gouvernement actuel, alors qu'aucune étude sérieuse ne le justifie et, ce qui est pire encore, sans que cela n'ait fait l'objet de la moindre discussion à la concertation à laquelle le secrétariat d'État aux Transports prétend nous associer !

Cependant, rien n'est perdu...

Rien n'est perdu car notre lutte est partagée par tous les motards d'Europe et du monde. Partout, dans l'univers du 2RM, des citoyens libres se refusent à renoncer à la défense de leurs spécificités de conducteurs responsables.

C'est pourquoi la FFMC appelle les motards, les scootéristes et les cyclomotoristes, où qu'ils se trouvent, quels que soient leurs usages, à se joindre à elle dans l'action pour résister aux discours simplistes qui attisent l'opposition entre les différentes catégories d'usagers.

**Pour la légalisation de la circulation interfiles
Contre le contrôle technique des cyclomoteurs
Pour une défiscalisation des équipements de protection
Des moyens pour la prévention, pas pour la répression**

Résistons !

Vive la démocratie, vive la FFMC !

Article paru sur le site www.leparisien.fr le 13 août 2010



Motards et routiers dans le collimateur d'Hortefeux

M.C. | 13.08.2010, 14h11 | Mise à jour : 22h19

125 réactions | Réagir

Face à la hausse du nombre de tués sur les routes en juillet, le ministre de l'Intérieur réagit. Et Brice Hortefeux, en déplacement vendredi au péage de Gerzat (Puy-de-Dôme), a décidé de cibler plus particulièrement les motards, qui représentent un tiers des tués en juillet avec 144 morts.

Les motards seront plus surveillés

Le ministre de l'Intérieur a donc ordonné «aux préfets et aux forces de l'ordre d'accentuer leur effort» et déterminé «trois priorités»: trois opérations par jour et par département de contrôle de vitesse, un contrôle «systématique et ciblé des motards» et une multiplication des contrôles de la condition physique des chauffeurs routiers et de l'état de leurs véhicules.

Le système Lapi étendu

Brice Hortefeux a également annoncé une extension du système de lecture automatisée des plaques d'immatriculation (Lapi), dont l'expérimentation depuis avril sur onze points du territoire est, selon lui, «satisfaisante». Environ 5,5 millions de plaques d'immatriculation ont été relevées par ce système, ce qui a permis de repérer 450 voitures volées et d'opérer 440 interpellations. Le nombre de Lapi devrait être porté à 200 d'ici à la fin 2010 et à 500 dans les deux ans à venir.

leparisien.fr

Articles Parus dans Moto Magazine de décembre 2009 et janvier 2010 n°263

ILE-DE-FRANCE



→ PARIS ET PETITE COURONNE

Gare aux PV à la volée !

Quand la préfecture de Police de Paris s'empare de la sécurité routière, ça fait mal aux deux-roues motorisés ! La barre est mise à la répression toute depuis l'annonce récente de la création d'une « police routière d'agglomération » sur le territoire de Paris et de sa petite couronne (les villes de banlieue limitrophes de la capitale). Et le discernement n'est pas le fort de cette entité, qui dépend du ministère de l'Intérieur...

Vu et pris. « Sur le périphérique, on veut aussi faire cesser les remontées de file par les motards », indique sans autre forme de procès Olivier Paquette, sous-directeur de la circulation et de la sécurité routière à la préfecture de Police. Son arme : les « PV à la volée ».



Trois policiers sont dans une voiture, ils notent l'immatriculation des motos circulant entre les files. Deux jours plus tard, sans être averti qu'il était en infraction, le propriétaire du véhicule reçoit trois PV par

CROISSANCE DE HAUTE VOLÉE

721 PV à la volée ont été dressés par la préfecture de Police de Paris en 2007, d'après Le Figaro. Le chiffre a baissé à 670 en 2008. Il ne devrait pas tarder à grimper à nouveau...

courrier, pour dépassement par la droite, non-respect des distances de sécurité et conduite dangereuse...

Concertation en sursis. Étonnant quand on sait que, dans le même temps, un groupe de travail « circulation inter-files » s'est constitué autour de la Direction à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) qui dépend, encore (pour combien de temps ?), du secrétariat d'État aux Transports (lire aussi p. 10). L'objectif était de trouver une forme officielle de reconnaissance de cette pratique devenue courante en région parisienne. Visiblement, la préfecture de Police de Paris et son ministère de tutelle, l'Intérieur, ne veulent pas de cette concertation...

NICOLAS GRUMEL

PHOTO STEPHEN CAILLET



Jean-Raphaël Altabef,
avocat membre
de la commission
juridique
de la FFMC

PV À LA VOLÉE, JUSTICE À LA FFMC

Un avocat membre de la commission juridique de la FFMC a obtenu une belle victoire judiciaire le 30 octobre. La cour d'appel de Paris a en effet annulé les trois infractions « à la volée » reçues par un conducteur de scooter circulant entre les files de voitures embouteillées. Une pratique courante mais interdite, et parfois durement réprimée...

La préfecture de Police de Paris a annoncé début octobre qu'elle généralisait la verbalisation à la volée (lire p. 118). Visiblement, la justice ne cautionne pas... « La cour d'appel de Paris a estimé que les policiers n'apportaient aucune preuve quant au non-respect des distances de sécurité », explique Jean-Raphaël Altabef. « Ils inscrivent "moins d'un mètre" systématiquement sur chaque PV... » Rappelons que les « contrevenants » sont verbalisés pour changement de file non justifié (75 € d'amende), mais aussi dépassement par la droite (750 € d'amende maxi et retrait de 3 points)

et encore non respect des distances de sécurité (750 € d'amende maxi et retrait de 3 points). L'addition est salée ! « Généralement, les juridictions de proximité annulent un ou deux PV », poursuit maître Altabef, qui a déjà traité une vingtaine de dossiers de PV à la volée. L'avocat a enregistré la décision de la cour d'appel. Il l'utilisera lors de ses prochaines plaidoiries...

Article paru dans le Parisien du 30 novembre 2009

Sécurité routière

Motards, voici ce qui vous attend

COMMENT réduire la mortalité des pilotes de deux-roues motorisés ? Depuis le mois de juin dernier, experts en sécurité routière, responsables d'association et représentants de sociétés d'assurances planchent sur une série de mesures destinées à limiter l'hécatombe. Les statistiques sont en effet alarmantes : les motards représentent désormais 19 % des tués sur les routes, soit le double d'il y a dix ans. « Les chiffres des personnes décédées sur les routes sont moins bons ces derniers mois, observe Michèle Merli, déléguée interministérielle à la sécurité routière, mais en regardant précisément les statistiques, on s'aperçoit que les motards et les conducteurs de scooters participent en grande partie à cette augmentation. » Une dernière réunion, dans le cadre de ce « Grenelle des deux-roues », est programmée début janvier pour arrêter une série de mesures. Voici, en exclusivité, les trois pistes les plus sérieusement abordées dans les discussions qui déboucheront sur un plan d'action mis en œuvre courant 2010.

■ **Les remontées de files à l'essai.** Normalement interdite par le Code de la route mais tolérée par les forces de l'ordre, la pratique de la remontée de file consiste pour les deux-roues à circuler entre deux rangées de voitures lors d'un ralentissement ou d'un bouchon. « Nous allons expérimenter l'autorisation, mais il faudra que les motards respectent les vitesses limites ainsi qu'un différentiel de vitesse faible

avec le reste du trafic. » En clair, les PV risquent de pleuvoir sur ceux qui, dans le cadre de ce test, rouleront beaucoup trop vite alors que la circulation automobile est à l'arrêt. « Le succès de cette expérimentation sera de l'entière responsabilité des usagers de deux-roues. »

■ **Un permis moto par étapes.**

La réforme du permis de conduire touchera aussi les motards. Pour se mettre en conformité avec une directive européenne applicable en 2013, le permis A sera découpé en plusieurs échelons. « L'idée est que l'apprentissage de la moto soit sanctionné par de vraies formations en fonction de l'âge, de l'expérience, de la puissance de la moto, précise Michèle Merli. Les détails ne sont pas encore arrêtés, mais il est sûr que, pour avoir l'autorisation de conduire un deux-roues plus puissant, il faudra remplir certaines conditions d'âge, d'expérience et de formation. » L'accès aux motos les plus puissantes pourrait ainsi être interdit aux moins de 24 ans.

■ **Un dépliant pour se comprendre.**

En début d'année prochaine, la sécurité routière publiera une brochure d'informations à l'attention des automobilistes pour faciliter le dialogue avec les adeptes du guidon. « C'est une amorce de reconnaissance mutuelle sur la route, explique Michèle Merli. L'objectif est que chacun des usagers comprenne bien l'autre. Il y a par exemple un langage corporel qu'utilisent les motards et que les automobilistes ne comprennent pas. »

AYMERIC RENOU

Un test dans les couloirs de bus

FAUT-IL autoriser les motos et scooters à circuler dans les couloirs de bus ? Les associations de motards militent depuis longtemps pour une expérimentation, à l'image de celle qui a permis, à Londres (Royaume-Uni), de faire diminuer d'un tiers les accidents impliquant les motards. « Le sujet est délicat, avoue Michèle Merli, et je ne suis pas favorable à un test qui mélangerait trop dangereusement cyclistes et deux-roues motorisés. Par contre, il est tout à fait envisageable de tenter l'expérience dans les couloirs réservés aux bus et aux taxis. »

Les discussions engagées dans le cadre du Grenelle du deux-roues pourraient donc déboucher, l'année prochaine, sur un test dans certaines zones à Paris et dans quelques grandes villes en France. Reste à convaincre les municipalités et les professionnels des transports en commun. « Les couloirs de bus en perdraient leur philosophie de départ qui est de les voir réservés aux transports en commun », rappelait il y a quelques jours Roland Ries, sénateur-maire de Strasbourg et président du Groupement des autorités responsables de transport. **A.R.**



L'autorisation des remontées de files par les deux-roues motorisés sera prochainement expérimentée. (LP/MARC MENOUE)

UDICIAIRES OSP
04 01 85, F/ 01 43 33 51 36, annonces@osp.fr

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE PARIS

Voir notre blog
« Roues libres »

leParisien.fr Aujourd'hui.fr

ANNEXES

LE DEUX-ROUES MOTORISE EN QUELQUES CHIFFRES...

L'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) est incapable de chiffrer l'ensemble du parc roulant deux-roues motorisés (2RM) en France (il l'estime à environ 1,5 million). Il se base sur des indications fournies par le fichier des immatriculations sur les cinq dernières années au moment du comptage. Les professionnels du marché de la moto (véhicules et équipement) estiment le parc à près de 3,8 millions.

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

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

La répartition est la suivante :

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

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

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

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

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

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

Selon le rapport Guyot (page 45), pour les accidents entre 2RM et VL, dans 84% des cas, la manœuvre est le fait de l'automobiliste qui n'intègre pas le 2RM dans son information.

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

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

CIRCULATION ENTRE LES FILES PAR LES DEUX ROUES DANS LES EMBOUTEILLAGES

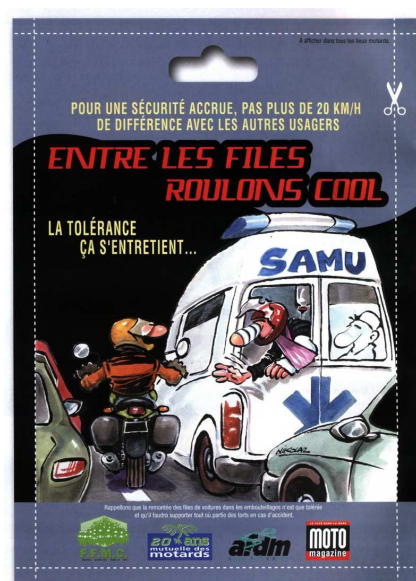
LES CONSEILS DE LA FFMC

Conseils aux motards

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

Conseils aux automobilistes

- ▶ Un motard qui remonte une file, c'est une voiture de moins dans l'embouteillage !
- ▶ Lorsque vous êtes dans un embouteillage, et que vous remarquez un deux roues à moteur qui remonte la file, vous pouvez lui faciliter la manœuvre en vous déportant légèrement sur votre file, pour lui laisser suffisamment de place.
- ▶ Conservez une distance de sécurité suffisante avec le véhicule qui vous précède.
- ▶ Utilisez toujours vos clignotants pour signaler un changement de file.
- ▶ Contrôlez à l'aide de vos rétroviseurs avant de changer de file, sans oublier le coup d'œil dans l'angle mort.
- ▶ Un motard qui tend le pied vous adresse un remerciement ! Ce signe est parfois perçu comme agressif, il est en fait lié au fait qu'un motard ne peut pas lâcher la main droite qui tient la poignée d'accélérateur. Il remercie ainsi les automobilistes situés sur sa droite.
- ▶ Évitez de jeter un mégot par la fenêtre, ou assurez vous que vous n'êtes pas suivi par un motard.
- ▶ Les motos sont des véhicules de petit gabarit qui se remarquent moins. Elles bénéficient également de capacité d'accélération très supérieures aux voitures, qui peuvent surprendre. Tenez en compte !
- ▶ Lorsque vous circulez sur la file la plus à gauche et que vous apercevez un motard qui remonte les files, en mettant votre clignotant à gauche, vous signifiez au motard que vous l'avez vu et que vous le laissez passer. Il vous en saura gré, et s'il a lu ce qui précède, vous remerciera.



Qui sommes-nous ?

La FFMC

Forte de plusieurs milliers d'adhérents répartis sur plus de 79 départements, la Fédération Française des Motards en Colère 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 bientôt 30 ans.

L'article 3 de ses statuts montre que la FFMC est loin d'être une association corporatiste et comment la moto et sa défense ont permis à des milliers d'hommes et de femmes de se fédérer autour de valeurs progressistes.

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.

Son objectif est de fédérer les usagers des deux et trois-roues motorisés (quelle que soit sa cylindrée) autour des valeurs qui ont motivé sa création et continuent de l'animer, telles la solidarité, l'égalité et la liberté, et ce dans un esprit responsable et d'entraide.

Elle défend, sans corporatisme, leurs utilisateurs en tant qu'usagers de la route et en tant que consommateurs et 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 et la prise de conscience plutôt que les mesures répressives.

Elle préserve son indépendance vis à vis de tout pouvoir, et rassemble les motards sans discrimination. Elle se prononce contre le racisme et tout ce qui tendrait à instaurer des discriminations, que ce soit l'origine ethnique, le niveau social, les choix politiques ou religieux, l'âge, le sexe ou les préférences sexuelles. Elle fonde son action sur la responsabilisation et la tolérance. Partie prenante du mouvement social, elle favorise l'intervention des motards en tant que citoyens.

Enfin, la F.F.M.C. se reconnaît dans les principes de l'Economie sociale, qui place en son centre les individus, le fonctionnement démocratique, et où le profit n'est pas une finalité. Elle en soutient les fondements par ses actions et ses prises de position, que ce soit dans les instances de la Fédération ou dans les structures qu'elle reconnaît comme appartenant au mouvement F.F.M.C. ».



Les champs d'actions de la FFMC

- Les « **manifs** » sont la partie visible de l'activité du mouvement motard, elles ont d'ailleurs inspiré le logo officiel de la FFMC. Ces manifs constituent un appui essentiel pour démontrer au gouvernement et au grand public l'importance des revendications et propositions de la FFMC.
- Les **négociations avec les ministères et les élus** et la participation à des groupes de travail sur des sujets touchant à la pratique de la moto (infrastructures, équipement, communication, ...) : moins apparentes dans l'activité FFMC, elles sont un autre moyen d'initier décrets et lois ou d'influer sur leur contenu.
- La **collaboration avec les administrations centrales et les autorités locales** est mise en pratique par les FFMC départementales pour faire prendre en compte au quotidien le risque moto dans l'aménagement urbain et routier. Ces activités font l'objet périodiquement d'informations dans les média régionaux.
- La **formation et l'éducation des usagers des plus jeunes aux plus anciens**, afin de modifier les comportements pour un meilleur partage de la route.
- L'opération **Relais Motards Calmos**, à l'initiative de la FFMC, est une grande opération de solidarité et de sécurité sur les voies qui mènent aux grands événements motards, tel le Bol d'Or ou les 24h du Mans.



Les commissions de travail de la FFMC

- La **commission Stop Vol** a créé une recommandation française des antivols moto et contribué ainsi à moraliser ce marché. Depuis l'été 2000, une convention lie l'AFNOR et la FFMC. Désormais les antivols portent l'étiquette unanimement reconnue.



- **La commission juridique** travaille en permanence avec près de soixante professionnels du droit. Elle permet à la FFMC d'être une association efficace de défense des motards et de mener à bien les études nécessaires sur les textes législatifs.



- **La commission Education Routière de la Jeunesse et Deux-Roues Motorisés (ERJ2RM)** a pour vocation de contribuer à l'éducation de la jeunesse à la sécurité routière, notamment autour du deux-roues motorisé.



Le Mouvement FFMC

La FFMC est à l'origine de la création de plusieurs structures dans la sphère de l'économie sociale, dont l'objectif est, avant tout, de répondre aux besoins des motards :

- **L'Assurance Mutuelle Des Motards**, qui réalise 80 % de ses produits sur l'assurance moto pure, a révolutionné la conception du risque moto et l'évolution du marché des primes d'assurance.



- **Les Editions de la FFMC**, avec notamment MOTO MAGAZINE, mensuel leader de la presse moto, qui guide les conso-motards au quotidien, et œuvre, depuis sa création en 1983, à la reconnaissance et la défense des usagers de deux-roues motorisés. Elles sont le maître d'œuvre de la MOTOSTRA, premier et seul festival du court-métrage consacré à la moto.



- L'**AFDM** (Association pour la Formation Des Motards) tout en dispensant des stages de perfectionnement (post-permis) à la conduite sur route dans plusieurs régions du pays, l'AFDM représente avant tout 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 par là, leur sécurité et celle des autres usagers de la route. Elle anime un réseau de 35 moto-écoles reconnues pour la qualité de leur enseignement par un label de qualité.



- **La FFMC Loisirs** : cette structure répond au besoin naturel de concevoir la moto comme un plaisir et une liberté avant tout ; organiser des balades à moto, des trophées de tourisme, des rassemblements, des ateliers mécaniques, sont de son ressort. Mais la FFMC Loisirs excelle dans l'organisation de stages et d'initiatives deux-roues motorisés 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.





Pour toute information complémentaire

F.F.M.C. Secrétariat National

35 bis rue des Messiers
93100 Montreuil

Tél : 01 48 18 03 20 - Fax : 01 48 18 03 19

E-Mail : contact@ffmc.asso.fr

Site web : www.ffmc.asso.fr