

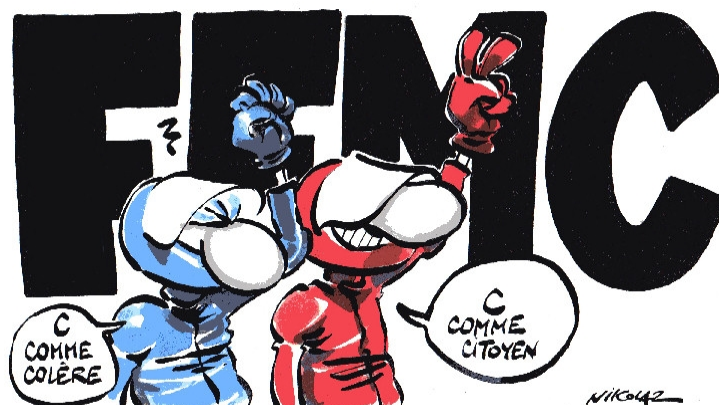
**APPEL À LA RÉSISTANCE LANCÉ PAR LA FFMC
LE 18 JUIN 2010**



DOSSIER DE PRESSE

SOMMAIRE

- **MOBILISATION DES DEUX-ROUES MOTORISÉS POUR DÉFENDRE
LEUR DROIT À LA SÉCURITÉ**
- **POUR LA LÉGALISATION DE LA CIRCULATION INTER-FILES**
- **CONTRE LE CONTRÔLE TECHNIQUE DES DEUX-ROUES MOTORISÉS**
- **POUR DES ALLÈGEMENTS FISCAUX SUR LES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ**
- **DES MOYENS POUR LA PRÉVENTION ET LA FORMATION**
- **LISTE DES RASSEMBLEMENTS**
- **REVUE DE PRESSE**
- **ANNEXES : LA FFMC, QUI SOMMES-NOUS ?**



MOBILISATION DES DEUX-ROUES MOTORISÉS POUR DÉFENDRE LEUR DROIT À LA SÉCURITÉ

La FFMC appelle Motards, Scootéristes et Cyclomotoristes à montrer leur attachement à leur sécurité et au partage de la route.

Depuis un an, la Fédération Française des Motards en Colère est engagée dans une vaste concertation pour l'amélioration de la sécurité routière des deux-roues motorisés (2RM) à l'initiative de la DSCR (Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière).

Avec l'élaboration d'un rapport d'étape (lire le blog¹ et le rapport d'étape²) sur les points qui faisaient consensus, la FFMC, en vertu de son expertise, estime avoir fait progresser le sujet dans l'intérêt des motards et plus généralement de l'ensemble des usagers de la route.

Hélas, la réunion du Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 18 février 2010, faisant fi de l'essentiel des recommandations issues de cette concertation a préféré s'en tenir à des recettes simplistes et plus coûteuses pour les usagers : encore plus de radars, et contrôle technique obligatoire sur les cyclomoteurs.

Pourtant, les facteurs d'accidents des cyclomoteurs sont pour l'essentiel des facteurs humains, liés à des questions de comportements et/ou de manque de formation.

C'est pourquoi, à l'occasion de la prochaine réunion plénière de la Concertation sur le 2RM, la FFMC invite l'ensemble des motards, scootéristes et cyclomotoristes à un **pique-nique géant (et sans alcool) sur les marches de l'Arche de la Défense le mercredi 16 juin entre 12h et 14h**, afin de marquer leur attachement à des mesures réellement efficaces et proactives pour la Sécurité Routière et dire non aux mesures inefficaces décidées sans concertation avec les principaux intéressés.

Deux jours plus tard, à l'initiative de nombreuses antennes départementales de la FFMC, et pour répondre à son « appel du 18 juin à la résistance motarde »³, des **rassemblements auront lieu le 18 juin devant les Préfectures** pour démontrer une nouvelle fois la détermination des motards soucieux de prendre en main leur propre sécurité et de résister aux décisions unilatérales du gouvernement :

- Oui à la légalisation de la circulation inter-files ;
- Non au contrôle technique pour les cyclos ;
- Oui aux allègements fiscaux sur les équipements de sécurité ;
- Des moyens pour la prévention et la formation, pas pour la répression.



Sans prise en compte de ses demandes, la FFMC poursuivra localement et nationalement ces actions et maintiendra son appel à la résistance : les 2RM ne sont pas un problème, ils sont une solution !

¹ <http://blogs.motomag.com/concertation2RM/>

² http://www.ffmc.asso.fr/IMG/pdf/Projet_de_rapport_d%27etape_concertation_2RM_-_2010-01-07.pdf

³ <http://www.ffmc.asso.fr/spip.php?article1891>

POUR LA LÉGALISATION DE LA CIRCULATION INTER-FILES

I. 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 dernier, son opposition et a annoncé un renforcement des verbalisations.

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

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

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

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

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

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

II. Marre de la répression abusive

La répression sévit surtout en région parisienne tant sur le périphérique que sur les grands axes autoroutiers qui ceinturent 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€).

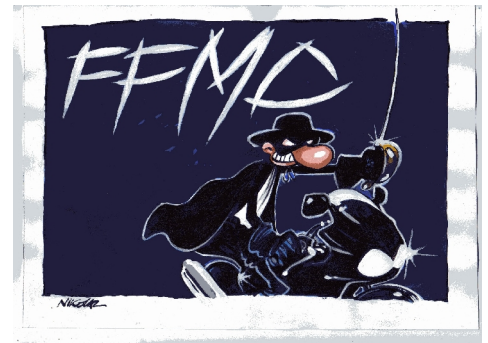
Rares sont les motards qui repartent avec moins de trois PV, pour un total d'au moins 6 points retirés de leur permis de conduire et une amende qui avoisine rapidement les 300 € !

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

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

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

Mais ces procédures sont encore trop rarement mises en œuvre. La machine judiciaire fait peur aux citoyens et le système est aujourd'hui fait pour décourager les plus motivés à défendre leurs droits.



III. 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.

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...

IV. 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.

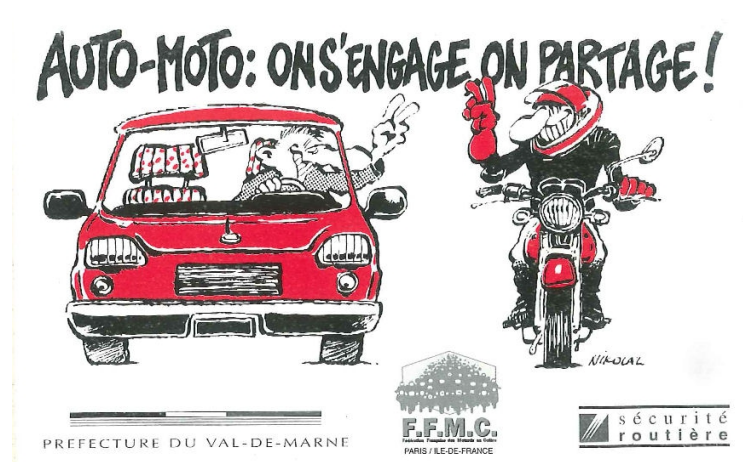
C'est dans cet esprit que notre Fédération propose que la circulation entre les files soit réglementée et enseignée dans les écoles de conduite. L'idée serait, à l'instar de ce qui se fait aux Pays-Bas, d'élaborer un « code de bonne conduite » qui dispenserait à chaque catégorie d'usagers, les bonnes 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 !



CONTRE LE CONTRÔLE TECHNIQUE DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

I. Un faux remède au problème de débridage et d'accidentalité

Le gouvernement a décidé la mise en place prochaine 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 sera 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 sinistres (*).

ii. 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 :
controle-technique.motardsencolere.com/



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

POUR DES ALLÈGEMENTS FISCAUX SUR LES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C'est dans ce sens que le député de l'Eure, Jean-Pierre Nicolas, a déposé le 20 mai dernier une proposition de loi⁴ pour, notamment, appliquer aux équipements protecteurs un taux réduit de TVA à 5,5%.

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

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

⁴ Proposition de loi n°2527 visant à renforcer la protection et la sécurité des utilisateurs de deux-roues motorisés

DES MOYENS POUR LA PRÉVENTION ET LA FORMATION ET NON POUR LA RÉPRESSION !

I. Pour une meilleure formation de tous les usagers de la route

Convaincue que l'éducation et la formation sont des vecteurs essentiels pour une efficace politique de sécurité routière, la FFMC a créé, dès 1983, l'association pour la formation des motards (AFDM) qui dispense, d'une part, des stages de perfectionnement à la conduite moto et des formations pour la conduite des motocyclettes légères (125 cm³), et recommande, d'autre part, des écoles de conduites pour la qualité de leur enseignement. Depuis 2006, la Fédé forme également ses militants pour intervenir auprès des jeunes conducteurs de cyclomoteurs dans les collèges. Elle vient d'ailleurs d'obtenir, pour cette activité, l'agrément du ministère de l'Éducation nationale.

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'Inrets⁵.

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.



II. Plus de moyens pour la prévention

⁵ Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité.

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.

Les grandes mesures annoncées lors du Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 18 février 2010 et le projet de loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure (LOPPSI) confirment que, malgré la concertation en cours, les gens qui nous gouvernent n'ont toujours rien compris !



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 !

ANNEXES

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.



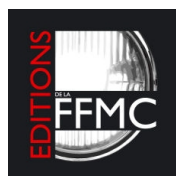
Le Mouvement FFMC

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