FFMC
Fédération Française des Motards en Colère

A *tous* les conducteurs...

POUR UNE AUTRE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE !

Malgré la colère de tous les usagers, avec une mobilisation historique en juin, et alors que les chiffres donnent tort au gouvernement, celui-ci campe sur sa position absurde et contreproductive en matière de sécurité routière. Il est temps de lui rappeler que nous ne lâcherons rien, car c'est NOTRE véritable sécurité qui est en jeu, ainsi que la liberté et le respect des citoyens que nous sommes.

Appel à manifester pour TOUS les usagers de la route

RV le week-end du 10 SEPTEMBRE 2011

Liste des rassemblements sur www.ffmc.fr, www.motomag.com et www.uniondesusagersdelaroute.com

IPNS - Ne pas jeter sur la voie publique

MANIFESTATIONS DES 10 et 11 SEPTEMBRE 2011

DOSSIER DE PRESSE

MOUVEMENT FFMC

La FFMC est membre de la FEMA

SOMMAIRE

Introduction : le CISR met le feu aux poudres
L'appel de l'Union des Usagers de la Route
Les mesures du CISR dans le détail
Les lieux de rassemblement
Les propositions de la FFMC
Qu'est ce que la FFMC

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 blog[1] et le rapport d'étape[2]) 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 10) et rappelle ses propositions (lire en page 13 à 19) 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 annonciateurs 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 !

[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

L'APPEL DE L'UNION DES USAGERS DE LA ROUTE

L'ensemble des usagers de la route se mobilise 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.

Nous exigeons 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 :

40 millions d'automobilistes

afdm Association pour la Formation des Motards

AFFTAC Association Française des Fournisseurs et utilisateurs de Technologies d'Aide à la Conduite

"PV" STOP au "TOUT" RÉPRESSION Je soutiens l'ANDEVI

ACO Automobile Club

www.codever.fr CODEVER COLLECTIF DE DÉFENSE DES LOISIRS VERTS

www.pa2ct.fr PA 2 - CT

D.C.A. Défense des Citoyens Automobilistes Association loi 1901 Site Internet : www.dca-asso.com

FFM FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

FFMC Fédération Française des Motards en Colère

FF4x4 Fédération Française de 4x4 L'esprit 4x4 www.ff4x4.fr

Handicaps Motards Solidarité l'Esprit Motard plus Fort que le Handicap!

LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS
Stop à la répression absurde
Oui à une conduite responsable

Solidarité Motards Accidentés

Automobile Club Union Nationale des Automobile Clubs

C.A.L.L. Custom Association Liberté Légalité

SÉCURITÉ RENTIÈRE
TOUS COUPABLES

FFMC Fédération Française des Motards en Colère

Les mesures du CISR à la loupe

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. Cherchez pas l'erreur, on l'a déjà trouvée…

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

Mesure 4 : Poursuivre le développement des radars automatiques

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

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

Mesure 5 : Lancer un label « Voiture sûre »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OUI MAIS.. - Un pic d'accidentalité est en effet constaté pour les personnes reprenant le guidon après une longue interruption. C'est d'ailleurs pourquoi l'AFDM, une structure de la FFMC, organise des stages post-permis, des balades encadrées, des « piqûres de rappel »…

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'évalutaion de la formation obligatoire de 3 heures imposées aux automobilistes souhaitant conduire une 125 (désormais portée à 7heures 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 réflechissants, 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, qu'on attend toujours. La sanction existait déjà et n'était pas appliquée. Quant à la saisie de l'appareil, les téléphones ou PC portables contenant des informations personnelles (contacts, photos, vidéos, mails…), elle ressemble fort à une atteinte à la vie privée !

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

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

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

Propositions FFMC : Conserver les sanctions actuelles. Légaliser et encadrer la circulation interfiles pour les 2RM qui pourrait souvent se substituer à l'utilisation dangereuse des BAU.

Mesure 15 : Généralisation des bandes de rives sonores sur autoroute

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

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

Mesure 16 : Relancer le CNSR

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

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

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

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

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

LES LIEUX DE RASSEMBLEMENT

01 (Ain)	12H30 devand Motardland, à **Bourg en Bresse**, pour rejoindre Lons-le-Saunier Organisation : FFMC 01
02 (Aisne)	Rejoint les cortèges des départements limitrophes Organisation : FFMC 02
04 (Alpes de Haute Provence)	08 H 30 parking Covoiturage au Rond Point Hyper U à Manosque 09 H 30 : départ parking de la Mairie à Sisteron Organisation : FFMC 04
07 (Ardèche)	14H30 parking Théatre du Rhône, à **Bourg les Valence** Organisation : FFMC 26-07
10 (Aube)	14H Parking de l'UTT, à **Troyes** Organisation : FFMC 10
11 (Aude)	13H15 au Super U de **Trèbes** pour rejoindre Narbonne ou directement à 14H30 à l'espace Liberté, à **Narbonne** Organisation : FFMC 11
12 (Aveyron)	13H30 à coté de Dafy Moto, zone de Bel Air (intersection Rue Ampère et Rue Saint Christophe), à **Rodez**. Organisation : FFMC 12
13 (Bouches du Rhône)	10H30 au **circuit du Castellet** (ex-Paul Ricard) Organisation : FFMC 13
14 (Calvados)	14H esplanade du stade d'Ornano, à **Caen** Organisation : FFMC 14
16 (Charente)	13H sur l'esplanade de Bourgines, à **Angoulème** Organisation : FFMC 16
17 (Charente Maritime)	14H parking du Lycée hôtelier, avenue des Minimes, à **La Rochelle** Organisation : FFMC 17
18 (Cher)	14H quai du Prado (parking CGR), à **Bourges** Organisation : FFMC 18
19 (Correze)	Départ de **Brives** pour rejoindre le 87 Organisation : FFMC 19
21 (Côte d'or)	14H parking du Zénith, à **Dijon** Organisation : FFMC 21
22 (Cotes d'Armor)	14H30 place de la Liberté, à **Saint Brieuc** Organisation : FFMC 22
24 (Dordogne)	14H place Francheville, à **Périgueux** Organisation : FFMC 24
26 (Drome)	14H30 parking Théatre du Rhône, à **Bourg les Valence** Organisation : FFMC 26-07
27 (Eure)	12H parking Leclerc de Normanville, à **Evreux** ou 13H Rive Gauche à **Rouen** Organisation : FFMC 27
28 (Eure et Loir)	14H place des Epars, à **Chartres** Organisation : FFMC 28
29 (Finistère)	11H plateforme de Kerampuille, à **Carhaix** (prévoir pique-nique) Organisation : FFMC 29
30 (Gard)	14H, bvd Limbert, à **Avignon** pour prendre le relais de la FFMC 84. Organisation : FFMC 30
31 (Haute Garonne)	14H sur le Parking routier avenue de Fondeyre (face au M.I.N, sortie N°33 sur le périphérique), à **Toulouse**

	Organisation : FFMC 31
32 (Gers)	14H au magasin Dafy Moto, route de Toulouse, à **Auch** (Pique-nique de 11h30 à 14h30) Organisation : FFMC 32
33 (Gironde)	Pas de cortège mais diverses opérations de communications à destination de tous les usagers de la route. Organisation : FFMC 33
34 (Herault)	15H30 sur le parking de Kawasaki, 2 Rue Roque Segui à **Villeneuve-lès-Béziers**, pour rejoindre Montpellier 17H au Zénith, avenue Albert-Einstein, domaine de Grammont,**Montpellier** Organisation : FFMC 34
35 (Ile et Vilaine)	12H au parking de la Prevalaye, sortie 9 de la rocade, à **Rennes**, pour rejoindre St-Brieuc Organisation : FFMC 35
37 (Indre et Loire)	14H sur le site de la fête foraine, derrière Ikea, à **Tours** Organisation : FFMC 37
38 (Isère)	14H Place Verdun à **Grenoble** Organisation : FFMC 38
39 (Jura)	14H30 place du marché au Bois Blanc, à **Lons le Saunier** Organisation : FFMC 39
40 (Landes)	Rejoint la manif d'**Auch** (32) Organisation : FFMC 40
42 (Loire)	13H30 face au stade Geoffroy Guichard, à **St Etienne** ou 13H30 place de la Loire, à **Roanne** pour rejoindre Feurs puis Montbrison Organisation : FFMC 42
43 (Haute Loire)	14H place Cadelade, au **Puy-en-Velay** Organisation : FFMC 43
44 (Loire Atlantique)	14H quai de la Fosse, parking du Maillé-Brézé (bateau musée), à**Nantes** Organisation : FFMC 44
45 (Loiret)	14H place du Théâtre, à **Orléans** Organisation : FFMC 45
47 (Lot et Garonne)	10H place Armand Fallière, devant la préfecture, à **Agen**, pour rejoindre Auch (32) (Prévoir un casse-croûte) Organisation : FFMC 47
49 (Maine et Loire)	10H Parking du Foirail (rue du Pont de pierre) à **Cholet** puis 14H au village Moto (rue du landreau) de **Beaucouzé** Organisation : FFMC 49
50 (Manche)	12H parking de l'Arsenal à **Cherbourg** pour rejoindre Caen ou 12H30 au stade Louis Villemer de **St Lô** pour rejoindre Caen Organisation : FFMC 50
52 (Haute Marne)	Rejoint **Troyes** (10) Organisation : FFMC 52
53 (Mayenne)	14h au rond point de la route d'Angers, château Gontiers (près du lieu-dit Thévalles) Organisation : FFMC 53
54 (Meurthe et Moselle)	Rejoint **Metz**, RV à venir Organisation : FFMC 54
56 (Morbihan)	Rejoint **St Brieuc** (22), **Nantes** (44) ou **Carhaix** (29>, en fonction de la proximité géographique Organisation : FFMC 56
57 (Moselle)	14H parking de la foire expo à Grigy, à **Metz** Organisation : FFMC 57
58 (Nièvre)	14H square de la Résistance, à **Nevers**

Organisation : FFMC 58

59
(Nord)

Attention, manif le dimanche 11 septembre 14H30 au CRT de **Lesquin**, près de Lille
Organisation : FFMC 59

60
(Oise)

Attention, manif le dimanche 11 septembre 12H gare routière de **Senlis** pour rejoindre Paris
Organisation : FFMC 60

62
(Pas-de-Calais)

Attention, manif le dimanche 11 septembre 11H30 sur le parking de Cora Lens 2, à **Lens**, pour rejoindre Lille.
Organisation : FFMC 62

63
(Puy de Dome)

14H Place du 1er Mai, à **Clermont-Ferrand**
Organisation : FFMC 63

64
(Pyrénées Atlantique)

9H place de Verdun, à **Pau**, pour rejoindre la manif d'**Auch** (32)
Organisation : FFMC 64

66
(Pyrénées orientales)

14H au parking du parc des expositions, à **Perpignan**
Organisation : FFMC 66

67
(Bas-Rhin)

13h30 au Parking du Stade de La Meinau à Strasbourg
Organisation : FFMC 67

68
(Haut-Rhin)

14H Gare de marchandises, route de Rouffach, à **Colmar**
Organisation : FFMC 68

69
(Rhône)

14H place Bellecour, à **Lyon**
Organisation : FFMC 69

70
(Haute-Saône)

13H à **Héricourt** (lieu à venir), pour rejoindre Belfort (90)
Organisation : FFMC 90
ou 9H30 au parking du Leclerc Express, à **Vesoul**, pour rejoindre Belfort (90)
ou 10H30 au parking de l'Eurotel, à **Lure**, pour rejoindre Belfort (90)
Organisation : Particulier

71
(Saône et Loire)

8H30 à **Châlon sur Saone**, pour rejoindre Lyon
Organisation : FFMC 71

73
(Savoie)

14H place des Eléphants à **Chambery**
Organisation : FFMC 73

74
(Haute Savoie)

9H à la station-service Carrefour Margencel, à **Thonon les Bains**
9H30 station service Migros à **Annemasse**, ou station service Carrefour Market à **Bonneville**, ou station service Hyper U à**Rumilly**, ou devant la gare SNCF de **Saint Julien en Genevois**
Tout le département se regroupe à 11H à la station service Auchan Epagny à **Annecy**. Pique-nique géant avant le départ de la manifestation à 14H.
Organisation : FFMC 74

75
(Paris)

Attention, manif le dimanche 11 septembre 14H, esplannade du Château de Vincennes, à **Paris**
Organisation : FFMC PPC

76
(Seine Maritime)

13H sur les quais bas rive gauche au niveau du pont Corneille, à**Rouen**
Organisation : FFMC 76

77
(Seine et Marne)

Attention, manif le dimanche 11 septembre 12H30 sur le parking du magasin Carrefour (RN4), à **Pontault-Combault** pour rejoindre Paris
Organisation : FFMC 77

78
(Yvelines)

Attention, manif le dimanche 11 septembre 13H30 parking du Pacha Club, 64 route de Versaille, à**Louveciennes**
Organisation : FFMC 78

79
(Deux-Sèvres)

14H30, place de la Brèche, avenue des Martyrs de la Résistance, à**Niort**

Organisation : FFMC 79

80
(Somme)

13H30 au parc de la Hotoie, à **Amiens**
Organisation : FFMC 80

81
(Tarn)

10h à Laboutarié (près de Réalmont) pique-nique le midi et départ ensuite vers Toulouse pour ceux qui le souhaitent
Organisation : FFMC 81

82
(Tarn et Garonne)

Rejoint **Agen** (47) ou **Toulouse** (31) selon proximité géographique
Organisation : FFMC 82

83
(Var)

9H sur le parking de l'ancien magasin "Moto 7", Route de Nice (RN7), au **Cannet des Maures**
Organisation : FFMC 83

84
(Vaucluse)

13H30 place du Marché, à **Senas**
Organisation : FFMC 84

85
(Vendée)

14H sur la place Napoléon, à **La Roche sur Yon**
Organisation : FFMC 85

86
(Vienne)

14H aux arènes, à **Poitiers**
Organisation : FFMC 86

87
(Haute vienne)

14H à la Bastide, à **Limoges**
Organisation : FFMC 87

88
(Vosges)

14H au parking du cimetière, route de St Dié, à **Epinal**
Organisation : FFMC 88

89
(Yonne)

14H au parking de la Noue (près de l'Aja), à **Auxerre**
Organisation : FFMC 89

90
(Territoire de Belfort)

11H45 chez les concessionnaires Yamaha (Bvd de l'Europe à**Arbouans**), Honda (Bvd d'Helvétie à **Montbéliard**), ou Techni-moto (rue Beau de Rochas à **Montébeliard**) 13H au Parking de l'Arsenal (sous le Lion), à **Belfort**
Organisation : FFMC 90

91
(Essonne)

Attention, manif le dimanche 11 septembre 12H sur le parking face à la prefecture, **Evry**, pour rejoindre Paris
Organisation : FFMC 91

92
(Hauts de Seine)

Rejoint la manifestation de Paris (75).

93
(Seine Saint Denis)

Rejoint la manifestation de Paris (75).

94
(Val de Marne)

Rejoint la manifestation de Paris (75).

95
(Val d'Oise)

Attention, manif le dimanche 11 septembre 13H devant le magasin Moto Expert, 11 rue des Epluches à **St Ouen l'aumône**, pour rejoindre Paris
Organisation : FFMC 95

974
(La Réunion)

10H au Square Labourdonnais (Place de la Préfecture), à **St Denis de la Réunion**
Organisation : FFMC 974

Espagne
(España)

Rejoint la manif de **Pau** (64)
Traducción del llamamiento de la "Union de Usuarios de la Carretera"
Organisation : AMM España

Angleterre
(United Kingdom)

Meeting is directly at the French cities which are the most convenient for you to come
Organisation : MAG UK

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 entrainent 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 allégement 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 3ème classe et de la perte de 2 points.

(extrait du dossier de presse ministériel du CISR du 11 mai 2011)

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 EQUIPEMENT (POMPIERS ET SECOURISTES EN INTERVENTION ROUTIERE, AGENTS DE SERVICE DES AUTOROUTES) TEMOIGNENT REGULIEREMENT (A CHAQUE ACCIDENT DONT ILS SONT VICTIMES) DE CE QUE LES USAGERS DE LA ROUTE NE FONT TOUJOURS PAS ASSEZ ATTENTION A 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 différentes 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.

POUR LA LEGALISATION DE LA CIRCULATION INTER-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.
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.

I. Double langage des pouvoirs publics

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

En 1999 déjà, un projet de décret n'attendait plus que la signature de Jean-Claude Gayssot (alors ministre des transports), pour entrer en vigueur. Il autorisait les motocyclistes à circuler à vitesse réduite entre les deux voies les plus à gauche, uniquement sur les routes comportant deux voies et plus affectées à un même sens de circulation, et lorsque les véhicules étaient arrêtés ou circulaient à l'allure du pas.
Cinq ans plus tard, la FFMC était, de nouveau, invitée à débattre du sujet à l'occasion d'une table ronde organisée par la DSCR.
Plus récemment, en 2006, alors que la circulation entre les files s'apprêtait à être officiellement reconnue à Paris dans une charte du « bon usage du 2RM », la Préfecture de Police, sur instruction du ministre, a finalement refusé de la signer, coupant court à des mois de négociations.

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

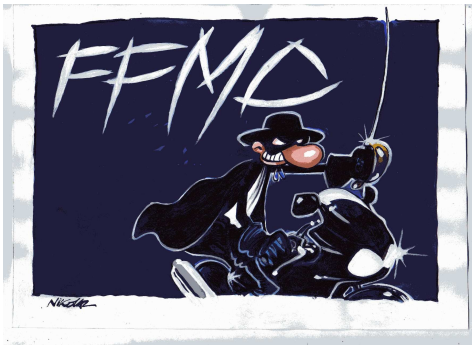
II. Répression abusive

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. 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.

III. 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 CONTROLE TECHNIQUE DES DEUX-ROUES MOTORISES

I. 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 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 :
http://ct.ffmc.fr

[*] selon l'étude européenne MAIDS, seule étude d'importance et récente sur l'accidentologie moto en Europe, seuls 0,3% des accidents sont liés à un élément technique (http://www.maids-study.eu)

DES MOYENS POUR LA PREVENTION ET LA FORMATION ET NON POUR LA REPRESSION !

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.
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'Eduction 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'Inrets[3].

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

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.

[3] Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité.

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 les pseudos concertations en cours, les gens qui nous gouvernent n'ont toujours rien compris !

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.

Antivol moto certifié NF recommandé par F.F.M.C.

STOP VOL

- **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 (ERJ)** 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'Education Nationale.

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 :

Contacts Presse :

Loïc PRUD'HOMME (FFMC-33) : 06.14.09.07.89
Alain BORIE (FFMC-33) : 06.70.92.42.36
Site web : http://33.ffmc.fr
E-mail : ffmc33@ffmc.fr

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.fr
Site web : www.ffmc.fr