



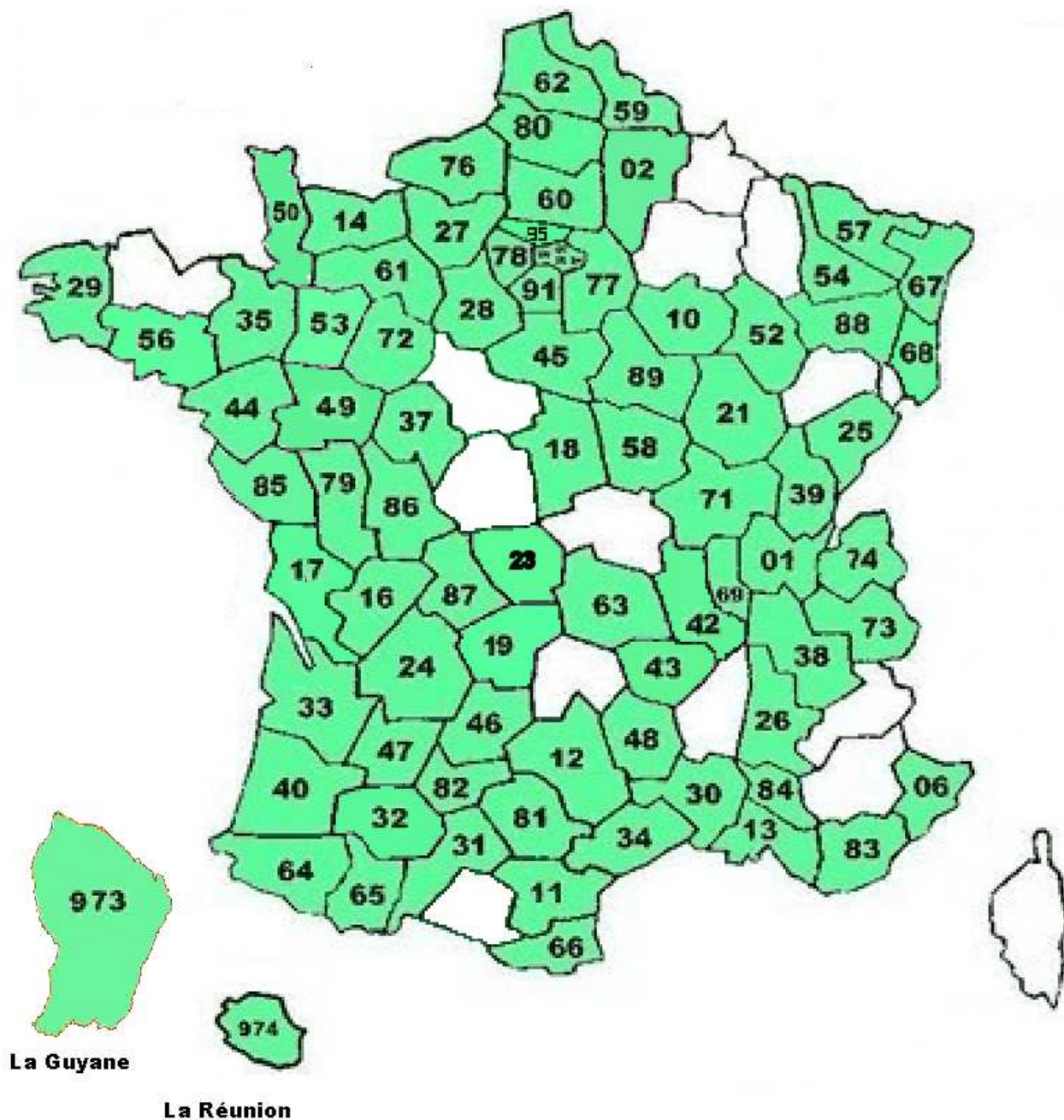
30 ANS DE COLERE, 30 ANS D'ENGAGEMENT CITOYEN



Conférence de presse

**8 février 2010
Paris, place de la Bastille**

LA CARTE DE FRANCE DES ANTENNES DEPARTEMENTALES DE LA FFMC



Sont également adhérentes de la FFMC, les associations nationales suivantes :

**Handicap Motards Solidarité (HMS)
Solidarité Motards Accidentés (SMA)
Le Gay Moto Club (GMC)**

30 ANS, ET TOUTES SES DENTS !

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, 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.

Qu'en est-il 30 ans plus tard ? L'histoire de la FFMC reflète la volonté des fondateurs de s'inscrire dans la durée, de construire un mouvement pérenne qui réponde mieux aux besoins des usagers motards. Mais elle a également su s'adapter aux mutations profondes du monde du deux roues motorisé, comme le décrit le sociologue Denis Berger dans son mémoire '**Des manifestations sauvages au lobbying européen : mutations du mouvement motard français**' (<http://sociomotards.net/>).

Toujours attaché au terme de « motard en colère », rempart contre un certain conformisme ambiant, la FFMC sait aussi être force de proposition. Forte de plusieurs milliers d'adhérents et de l'implantation locale de ses 79 antennes départementales, elle est reconnue dans le monde de la moto par ses nombreuses actions menées depuis sa création mais aussi par le sérieux des propositions qu'elle formule pour l'amélioration des conditions de pratique des deux et trois-roues motorisés.

Parce que ses combats sont le reflet des valeurs de solidarité, de partage, et de responsabilité inscrites dans le marbre de ses statuts, la FFMC conserve toute sa légitimité pour faire face aux défis de l'évolution actuelle du monde de la moto. La FFMC défend ainsi la pratique de la moto sans corporatisme et ses usagers en tant que consommateurs et citoyens à part entière. Elle agit pour la sécurité et le partage de la route sur la base du développement de l'information, de la prévention, et de la formation, afin de faire prévaloir la connaissance, la prise de conscience et la responsabilisation plutôt que les mesures répressives.

Avec le soutien des structures du mouvement FFMC (Assurance Mutuelle des Motards, Editions de la FFMC, Association pour la Formation Des Motards, FFMC Loisirs), elle entend bien continuer à défendre la pratique du deux-roues motorisé, reflet de valeurs de liberté et d'indépendance qui sont au cœur de l'action des « motards en Colère » dans un esprit d'ouverture aux nouvelles catégories de deux et trois-roues motorisés.



La FFMC évolue enfin d'un point de vue opérationnel en suivant la révolution numérique : depuis janvier dernier, la gestion des adhérents de la FFMC passe par le système GAEL MOTARD (pour Gestion des Adhésions En Ligne, Module Optimisé de Traitement des Adhésions et Rétributions Distribué) qui permettra également, sous peu, d'adhérer à la FFMC via internet.

Enfin, la FFMC investit le champ des réseaux sociaux internet avec la création d'un profil Facebook et Twitter.

LES GRANDES DATES DE LA FFMC

(ET QUELQUES DECISIONS ABERRANTES DES POUVOIRS PUBLICS FRANÇAIS QUI FONDENT SON ACTION)

1-2-3 février 1980 : Fondation de la Fédération Française des Motards en Colère lors de ses premières Assises Nationales au Havre devant 200 délégués venus de la France entière

8 février 1980 : publication au journal officiel. La création de la FFMC est officialisée.

1^{er} mars 1980 : Première manifestation nationale de la FFMC en protestation contre les nouveaux permis moto.

1980 : Boycott de la vignette moto par la FFMC avec création d'un collectif d'avocats afin de défendre les motards qui seraient inquiétés. Action pique-nique dans les résidences secondaires des personnalités qui ont voté la vignette : «devinez qui vient dîner ce soir»

1982 : La FFMC, après occupation des péages durant la période des départs et retours des grandes vacances de juillet-août, obtient une **réduction de 40% de tarif autoroutiers** pour les motos et les side-cars.

1983 : La FFMC participe à la **réforme du permis moto**. Jusqu'en 1983, les épreuves du permis moto n'étaient vraiment pas en phase avec les réalités de la conduite sur la route. Les différentes catégories A1, A2, et A3 obligeaient à passer jusqu'à trois permis consécutifs pour pouvoir conduire des «toutes cylindrées».

Septembre 1983 : Création de la Solidarité Mutuelle des Usagers de la Route (SMUR - qui deviendra la **Mutuelle des Motards**). La souscription nationale lancée par la FFMC a été suivie par 40 000 donateurs et permis de rassembler plus de 10 000 000 de francs.

Septembre 1983 : Création des **Editions de la FFMC** qui éditent « **le Pavé dans la Mare** » magazine d'information moto indépendant.

1984 : Création de la **FFMC Loisirs**. La revendication de la formation dès le plus jeune âge qui débouchera sur la commission ERJ2RM pour former les militants à investir dans les écoles. Elle aura contribué à la mise en place du BSR.

1985 : Création de **l'Association pour la Formation des Motards (AFDM)**. Elle propose des stages post-permis de perfectionnement à la conduite sur route et recommande des motos écoles pour la qualité de leur enseignement.

1^{er} janvier 1986 : La France instaure le bridage de toutes les motos neuves à 100ch.

25 juin 1988 : Création de **Fédération Européenne des Motards (FEM)** lors de la première Eurodemo (manif européenne de motards) à Strasbourg. La FFMC est membre fondateur. La FEM deviendra la FEMA le 10 janvier 1998.

Septembre 1991 : En collaboration avec les Directions Départementales de l'Équipement (DDE), les motards organisent des **relais sur la route des grands évènements moto**, afin de permettre à chacun de faire une pause et, si nécessaire, de bénéficier d'une assistance technique.

13 mars 1993 : Circulaire du ministère des Transports sur **les rails de sécurité**. Ils doivent désormais doublés sur le réseau national dans tous les virages de rayon inférieurs à 400 m.

1994 Création d'un poste de « Monsieur Moto » par département, au sein des DDE suite à une demande récurrente de la FFMC d'avoir des interlocuteurs au niveau local sur les infrastructures.

Avril 1994 : Sortie en kiosque du « Pavé dans la Mare » qui devient à cette occasion **Moto Magazine**

Juin 1994 : Publication de la norme **NF N°P98-300** permet de lutter contre les **ralentisseurs** non conformes. En cas d'accident causé par un tel dispositif, la responsabilité des municipalités est directement engagée.

13 Avril 1996: la **bataille du rail**. Grande manifestation contre les rails guillotine qui donnera lieu à la création de **nouveaux dispositifs de protection des motards** vis à vis des rails de sécurité.

1^{er} juillet 1996 : Mise en place de **l'équivalence 125** pour les possesseurs du permis auto et bridage à 34ch pour les conducteurs de moins de 21 ans. La FFMC a participé à la table ronde sur l'équivalence permis B. Elle demande qu'une formation soit proposée, lors de l'achat d'un 125.

Octobre 1997, une charte **Relais Motards Calmos** est signée entre la FFMC et la DSCR.

17 novembre 1997 : Mise en place du BSR – **Brevet de Sécurité Routière** à l'attention des conducteurs de Cyclomoteurs. Cela répond à une revendication récurrente de la FFMC qui s'attachera désormais à développer une offre de formations adaptées aux adolescents.

1996 : Création de la **Commission Juridique de la FFMC**. Rassemblant des avocats et juristes motards bénévoles, elle vise à défendre les motards dans les litiges (accidents, consommation, PVs) et à conseiller la fédération vis à vis des questions juridiques.

Juin 1999 : la **récidive de grand excès de vitesse devient un délit passible de prison**.

Septembre 1999 : la FFMC IDF s'invite à la fête de l'humanité. Elle déploie une banderole sur laquelle est inscrite : « La sécurité routière faisons-la vraiment », à l'occasion du discours de clôture de Jean-Claude Gayssot.

5 juin 2000 : Signature d'une convention entre la FFMC et l'Afnor pour la création d'une **«norme NF recommandée FFMC»** d'antivols moto.

28 août 2001 : le Conseil National de La Sécurité Routière (CNSR) est créé par décret. Il sera installé officiellement le 25 octobre 2001, la FFMC y aura un siège avant d'en claquer la porte en avril 2004.

9 octobre 2001 : la FFMC est reçue, avec huit autres associations, par le président de la république Jacques Chirac.

2002-2003 : mise en place des actions de **«bombage» des infrastructures dangereuses**.

2003 Mise en place du **comité «droit et liberté»** composé de trois avocats pénalistes et deux membres du bureau national. Leur rôle : dénoncer le contrôle sanction automatique.

1^{er} avril 2004 : La FFMC claque la porte du Conseil national de sécurité routière, estimant que son objectif a été dévoyé en devenant *un appui à la politique de communication du gouvernement*.

30 septembre 2005 : Après un an de boycott et de manifestations de la FFMC, la mesure d'allumage des feux de croisement le jour par tous les usagers de la route est discrètement enterrée.

5 janvier 2006 : la revente d'un deux roues motorisé non strictement conforme à son homologation devient passible de 2 ans de prison et 30 000 euros d'amende...

12 janvier 2006 : Publication du **Manifeste de la FFMC pour une meilleure sécurité routière et une approche citoyenne de la moto**. Il rassemble les propositions de la FFMC issues de 25 ans d'expérience en matière de pratique et sécurité moto.

13 février 2008 : la FFMC fait échec à un projet de mise en place d'un **Contrôle technique moto**. Le projet est officiellement abandonné lors du CISR.

3 mars 2009: la FFMC, en collaboration avec d'autres organismes représentatifs du monde de la moto (FFM, CNPA, AMDM, ...) , fait échouer la mise en place de la **procédure « VE »** (Véhicule Endommagé) procédure bureaucratique inadaptée aux motos.

5 octobre 2009 : La FFMC est nommée au **Comité Supérieur de l'Education Routière** et au **Comité des Usagers du Réseau Routier**. La présence de la FFMC au sein de ces deux instances nouvellement créées consacrent la reconnaissance de la légitimité de la FFMC en tant que représentante des usagers de la route à deux roues.

LES COMBATS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

- **LOBBYING ET REGLEMENTATION**

- **LA CONCERTATION SUR LE DEUX ROUES MOTORISE : QUELLE MISE EN ŒUVRE POUR LES PROPOSITIONS FORMULEES ?**
- **LA CIRCULATION INTER-FILES**
- **LA MULTIPLICATION DES VERBALISATIONS ABUSIVES**
- **LA CIRCULATION DANS LES VOIES DE BUS**
- **LA LOI DES 100 CHEVAUX : UNE REGLEMENTATION DISSIDENTE ET DISCRIMINATOIRE**
- **LOI DU 5 JANVIER 2006 OU COMMENT RISQUER LA TAULE POUR AVOIR CHANGE SES CLIGNOTANTS !**
- **CONTROLE TECHNIQUE MOTO : UNE MESURE COUTEUSE ET INADAPTEE**

- **INFRASTRUCTURES**

- **UNE NORME EUROPEENNE ADAPTEE AUX MOTARDS POUR LES RAILS DE SECURITE**
- **PRISE EN COMPTE DES DEUX-ROUES MOTORISES DANS L'INFRASTRUCTURE : POUR DES ROUTES QUI PARDONNENT - AUSSI - AUX MOTARDS.**
- **LE CIRCUIT CAROLE MENACE DE FERMETURE**
- **LE SCANDALE DU TUNNEL DE L'A86 : LA PREMIERE INFRASTRUCTURE INTERDITE AUX DEUX-ROUES MOTORISES**

- **FORMATION & EDUCATION**

- **UNE FORMATION A LA SECURITE ROUTIERE RECONNUE PAR L'EDUCATION NATIONALE POUR LES ADOLESCENTS ?**
- **PRISE EN COMPTE DES DEUX-ROUES MOTORISES DANS LA FORMATION DES AUTOMOBILISTES.**
- **ENCOURAGER LE PORT D'EQUIPEMENT ADAPTES PAR UNE FISCALITE INCITATIVE (TVA A 5,5% OU CREDIT D'IMPOT POUR ACHETER DE L'EQUIPEMENT HOMOLOGUE)**

LOBBYING ET REGLEMENTATION

La concertation sur le deux-roues motorisé : Quelle mise en œuvre pour les propositions formulées ?

Depuis juin 2009, la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR) a lancé une vaste concertation pour étudier les mesures visant à infléchir la sinistralité routière des deux-roues motorisés (2RM). La FFMC y fait valoir ses revendications et s'oppose aux mesures visant à restreindre l'usage des 2RM et les droits des motards.

La concertation s'articule à travers cinq groupes de travail (GT) chargés d'étudier les propositions Guyot, ainsi que les propositions transmises par la FFMC et les autres participants. Les GT se sont réunis de trois à six fois dans les locaux la DSCR. Ils regroupent de 15 à 30 participants qui sont des représentants d'associations d'usagers, de fonctionnaires, de compagnies ou mutuelles d'assurances, préfectures, collectivités territoriales, équipementiers de la route et cadres de la DSCR. La FFMC est représentée par trois salariés du Secrétariat National qui se répartissent la tâche. Elle est également présente avec l'AMDM, l'AFDM et Solidarité Motards Accidentés (SMA).

Les cinq réunions plénières présidées par Michèle Merli (déléguée interministérielle à la Sécurité routière) ont acté les discussions et les propositions formulées dans les GT. C'est lors des plénières que se réaffirment les positions politiques respectives. Philippe Leduncq représente le Bureau National de la FFMC, assisté de Eric Thiollier et Marc Bertrand, pour la préparation des interventions et la rédaction des comptes-rendus qui sont publiés sur <http://blogs.motomag.com/concertation2RM> . On y trouve aussi les compte-rendu des GT.

Au sein de cette concertation, la FFMC est parvenue à faire échec aux propositions les plus motophobes telles que l'instauration d'une plaque à l'avant sur les motos, l'interdiction du casque jet ou relèvement à 16 ans de l'âge d'accès au cyclomoteur.

La DSCR a également reconnu sa méconnaissance sur les 2RM dans tous les domaines : distinction des différents types de 2RM, insuffisance des renseignements dans les PV d'accidents, imprécision des statistiques.

Nos préconisations en matière de formation des conducteurs 2RM semblent prises en compte. Elles s'inscrivent dans l'implémentation de la directive européenne sur le permis qui s'oriente vers la formation continue, avec un accès échelonné en tranches de permis en fonction des types de 2RM.

Reste que sur des propositions plus novatrices comme la reconnaissance de la circulation entre les files par les 2RM dans les embouteillages, il n'y a pas d'avancées concrètes (voir plus loin).

Au motif de lutte contre le débridage des cyclos, le contrôle technique (CT) est proposé pour les cyclomoteurs en cas de revente du véhicule... Mais le CT pour les cyclos, c'est déjà « un pied dans la porte » pour un CT généralisé, dans l'avenir, à tous les 2RM. Méfiance !

Notre demande pour une fiscalisation allégée des équipements corporels de sécurité a été repoussée. Par contre, les technocrates, les assureurs et les associations de victimes insistent pour rendre obligatoire un équipement de protection qui reste à définir.

Notre demande pour obliger les collectivités territoriales et les aménageurs urbains et routiers à appliquer les recommandations du CERTU en matière d'infrastructures a été écartée.

Notre demande pour le doublement systématique de toutes les glissières de sécurité a également été bottée en touche.

La concertation sur les 2RM est encore trop peu relayée dans les médias qui continuent à communiquer selon le seul angle indiqué par les Pouvoirs publics.

• La Circulation inter-files

Depuis 10 ans, la FFMC bataille pour faire reconnaître officiellement la pratique largement répandue de la circulation entre les files par les 2RM dans les embouteillages.

Elle est également couramment pratiquée dans de nombreux pays, contribuant ainsi à fluidifier la circulation : **cette pratique est ainsi autorisée dans certains pays (Autriche, Belgique, Pays Bas,...) sous certaines conditions.**

Cette pratique s'est développée parallèlement à l'accroissement important du parc circulant de 2RM, et à l'augmentation des difficultés de circulation en ville pour les voitures.

N'étant pas défini dans le Code de la Route (qui n'évoque pas les problématiques 2RM), les tenants de l'application stricte des textes rejettent cet usage.

Devenue cependant d'usage courant, cette pratique n'est pas toujours comprise par les autres usagers qui perçoivent mal les 2RM. De plus, certains utilisateurs de 2RM ont une conduite hasardeuse et ne se rendent pas compte des risques qu'ils prennent.

A défaut de réglementation, l'établissement dans ce domaine d'un « code de bonnes pratiques » à partager avec les autres usagers serait de nature à faciliter une compréhension réciproque conduisant à un apaisement de la conduite et à une plus grande sécurité.



La FFMC propose donc quelques règles simples et de bon sens pour la circulation inter files.

Cette pratique doit en effet respecter un certain nombre de règles de sécurité, et s'accompagner d'un comportement responsable de chacun, afin de permettre de ne pas augmenter l'accidentalité.

- La circulation entre les files ne peut s'appliquer qu'en cas de **files ininterrompues** et non dans les conditions d'un trafic fluide.
- Le respect des autres usagers de la route est primordial à tout moment, la modération des vitesses est indispensable en conservant un **différentiel de vitesse raisonnable** avec les files au ralenti.
- Cet usage n'est pas un droit, il est hors de question de forcer le passage, notamment lorsqu'un automobiliste a manifesté son intention de changer de file en utilisant son clignotant
- La circulation sur la bande d'arrêt d'urgence ou le franchissement de ligne blanche ne sont pas autorisés par le code de la route.

- La voie empruntée pour la circulation entre les files sera, sur les VRU (Voies Rapides Urbaines), celle située **entre les deux files les plus à gauche de la voie**, à l'exclusion des autres, afin de ne pas causer de confusion parmi les automobilistes.

La circulation entre les files par les motocyclistes doit se pratiquer

- En prévenant suffisamment à temps de tout changement de direction,
- En étant attentif aux changements de direction des autres véhicules et en conservant en permanence les pieds et mains sur les commandes,
- En remerciant d'un petit geste les automobilistes qui facilitent leurs manœuvres.

Les automobilistes peuvent favoriser la circulation entre les files (qui permet de limiter les embouteillages, car chaque 2RM représente une voiture en moins sur la chaussée)

- En se déportant légèrement latéralement dans leur file de circulation pour permettre une marge de sécurité,
- En faisant usage systématique des rétroviseurs et clignotants (attention aux « angles morts » !), en cas de changement de file,
- En n'ouvrant jamais intempestivement une portière dans les embouteillages,
- En conservant une distance de sécurité suffisante avec le véhicule qui précède.

En généralisant ces règles de bonne conduite, on pourrait l'officialiser et ainsi l'enseigner dans les écoles de conduite. Cela serait gage de plus de sécurité, de moins de pollution, d'une fluidification de la circulation, et d'une meilleure compréhension entre usagers de la route.

Un tel « code de bonne conduite » permettrait également de réaffirmer les valeurs de respect mutuel et de partage de la route que défendent unanimement les associations de motards.

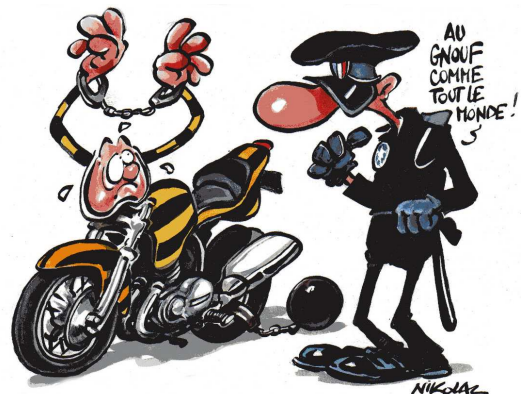


Malheureusement, de projet de décret en tables rondes avortées, de charte de bonne conduite non reconnue par les pouvoirs publics aux verbalisations désormais régulières dont font l'objet les motards, force est de constater qu'il n'y a aucune avancée en France sur ce dossier.

• La multiplication des verbalisations abusives

Si la réglementation sait se montrer parfois étouffante, ses lacunes, dans certaines matières, laissent aux forces de l'ordre toute latitude pour **verbaliser à outrance les usagers de 2RM**.

La circulation entre les files fait l'objet, ces dernières années, de sévères campagnes de répression. Que ce soit avec ou sans interception, les motards reçoivent, le plus souvent, trois PV pour une même infraction ! Les forces de l'ordre profitent de l'absence de qualification spécifique pour les « charger ». Ainsi, **la remontée de files est appréhendée à la fois comme un**



dépassement par la droite, un changement de voie non motivé par un changement de direction et un non-respect des distances de sécurité.

Le même type de verbalisation excessive sévit actuellement pour réprimer les échappements bruyants. Leurs propriétaires se voient, là encore, remettre trois PV : un pour bruit gênant, un pour échappement non conforme et un troisième pour véhicule non conforme !

Le stationnement des motos est aussi prétexte à la verbalisation, surtout à Paris. Si le code de la route interdit le stationnement sur le trottoir, le bon sens voudrait que les larges trottoirs qu'abrite la capitale autorisent la cohabitation entre piétons et motards. D'autant plus que ces derniers **n'ont pas le choix de stationner leur véhicule ailleurs !** Les places qui leur sont dédiées et qui sont, très souvent, mal conçues, sont surtout en nombre insuffisant pour accueillir les milliers de 2RM qui circulent en région parisienne.

En attendant le développement de ces infrastructures, les PV pleuvent.

A croire qu'il n'est plus question aujourd'hui de partager l'espace public !

La problématique est éminemment symbolique : les villes ne semblent plus vouloir des motards, peu importe que le 2RM participe largement au désengorgement des centres urbains. La moto est en effet un moyen idéal pour se déplacer dans la circulation d'aujourd'hui. Parade efficace aux problèmes d'embouteillage, le 2RM permet de fluidifier le trafic tout en émettant moins de gaz à effet de serre et en ayant une consommation de carburant plus faible que les autres moyens de transports.

Les français ne s'y sont d'ailleurs pas trompés puisque le parc des 2RM est en constante augmentation depuis 10 ans (+60%).

- **La Circulation dans les voies de bus**

En cas de forte congestion urbaine, la FFMC estime que l'accès aux voies de bus doit pouvoir être autorisé dans certains cas.

Les usagers de 2RM sont en effet particulièrement vulnérables de par leur absence de carrosserie.

Dans les grandes villes, les voies de bus se sont multipliées pour améliorer la fluidité des bus et des taxis pour un meilleur service rendu aux usagers de ces modes de transports. Les chaussées urbaines n'étant pas extensibles, ces aménagements ont été réalisés en prenant la place nécessaire sur les chaussées, ce qui en raison du trafic toujours croissant de l'ensemble des véhicules, a augmenté les congestions, entraînant davantage de report d'usage des automobilistes et des utilisateurs des transports en commun (TC) vers l'usage du 2RM (augmentation du parc 2RM de 60% ces dix dernières années).

L'avantage indéniable des voies du bus pour favoriser l'usage des TC se fait donc au détriment de la facilité d'évolution des 2RM, donc de leur sécurité car contraints actuellement d'évoluer dans des voiries d'autant plus rétrécies, avec des inter-distances entre tous les véhicules beaucoup trop réduites.

De plus, **pour un 2RM, la situation la plus dangereuse se retrouve aux intersections, lors des manœuvres de « tourne à droite »** du 2RM qui doit couper la voie de bus : dans ce cas, le 2RM est exposé à deux dangers.

Le premier, c'est le risque d'être percuté par l'arrière lorsqu'il s'arrête (ou ralentit) sur sa file de circulation pour contrôler qu'il ne va pas couper la file d'un véhicule circulant dans la voie de bus. Le deuxième, c'est précisément d'être percuté par un véhicule circulant (légalement ou pas) dans la voie de bus.

Pourquoi un 2RM devrait pouvoir circuler sans encombre dans les voies de bus ?

Parce que de par sa **grande mobilité et son faible encombrement**, un 2RM n'est pas une entrave à la circulation des véhicules actuellement autorisés dans les voies de bus.

Quel est le principal problème à la coexistence des 2RM et des bus ?

La sécurité des piétons et celle des usagers descendant des bus en allant traverser devant le bus. Ce problème peut être circonscrit par l'étude d'une réglementation adaptée et en renforçant les **conseils de conduite auprès des conducteurs de 2RM** sur les spécificités de circulation et d'usage des bus.

Quant à la mixité 2RM/cyclistes (qui partagent en fait des risques similaires en raison de leur vulnérabilité corporelle), elle est moins problématique que celle qui prévaut actuellement par la coexistence cyclistes/bus/taxis à partir du moment où **l'usager du 2RM adapte sa vitesse** aux circonstances (respect des usagers les plus fragiles, non-dépassement dangereux).

Les forces de l'ordre verbalisent régulièrement les 2RM empruntant les voies de bus : rien ne devrait s'opposer à ce que, si les voies de bus devaient demain être accessibles aux 2RM, la police verbalise les 2RM manifestant des comportements inadaptés, dangereux et irrespectueux à l'égard des autres usagers.

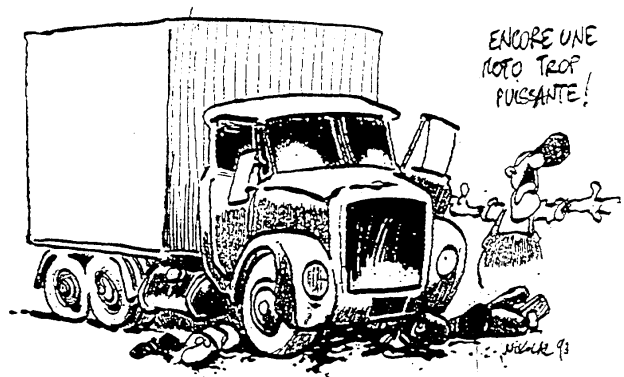
Favoriser le 2RM en le reconnaissant comme véhicule urbain par excellence constitue sans aucun doute une alternative à privilégier pour réduire les problèmes de mobilité associés à l'usage des transports individuels motorisés dans les grandes villes, en corolaire à l'offre insuffisante des TC dans certaines zones péri-urbaines.

- **La loi des 100 chevaux : une réglementation dissidente et discriminatoire**

On parle d'une loi mais c'est, en fait, un décret daté du 30 novembre 1984, qui a interdit l'immatriculation, sur le territoire français, de toute motocyclette dont la puissance serait supérieure à 73,6 kilowatts, soit 100 chevaux.

Vingt-trois ans plus tard et **malgré la mise en place du marché commun censé permettre la libre circulation des marchandises, cette réglementation unique au monde est toujours en vigueur.**

Pourtant, lorsque l'homologation des deux-roues à moteur est entrée dans le domaine de compétence de l'Union Européenne, la **dérogation accordée à la France pour le maintien de sa réglementation nationale ne devait durer que deux ans.** Entre-temps, la Commission Européenne devait vérifier si cette restriction de puissance était légitimée par un enjeu de sécurité routière. Une étude d'accidentologie a donc



été commandée auprès d'un laboratoire néerlandais (le TNO) et ses conclusions, parues en 1998, ont été accablantes de bon sens.

Cette étude a démontré que les principaux facteurs d'accident étaient liés au motard (âge, expérience, attitude au guidon) ou aux circonstances de l'accident (infrastructure, météo), et non à la capacité du moteur de la motocyclette. Ainsi, on peut y lire que **« la puissance du moteur de la motocyclette n'est pas directement la cause d'un accident. C'est l'application de cette puissance par le motocycliste qui peut être un facteur du « développement » d'un accident ».**

Malgré les résultats de cette étude, la Commission Européenne n'a pas enjoint la France à modifier sa réglementation. En 2007, la FFMC a donc porté plainte, avec 15 399 motards, contre l'Etat français pour manquement à ses obligations communautaires. Cette plainte a malheureusement été classée sans suite, tout comme celle adressée au Parlement européen.

Plus de dix ans après la parution du rapport TNO, les mentalités commencent à évoluer. Dans un rapport publié le 10 janvier 2008 sur la mise en place d'un contrôle technique pour les deux-roues motorisés, **le Conseil général des ponts et chaussées reconnaît le manque d'intérêt en terme de sécurité routière du bridage à 100 chevaux.** Le rapport confirme qu'en France, *« le bilan des accidents de motos n'est pas meilleur (...) que dans des pays qui n'appliquent pas [la limitation] »*

Il indique également que : *« Les vrais facteurs de risque, bien connus chez les motards, reposent sur le comportement et l'utilisation non réfléchie qui est faite des performances. Or, ce comportement se manifeste dans la conduite d'engins de puissance bien inférieurs à la limite arbitraire de 100 chevaux. »*

En résumé, **qu'on roule sur une moto de 60 ou de 160 chevaux, les vitesses maximales autorisées sont les mêmes pour tous.** Dans les deux cas, les performances de la moto sont suffisantes pour les dépasser et la loi est là pour sanctionner les contrevenants sans distinction.

Le rapport du Préfet Guyot sur les « Gisements de sécurité routière des deux-roues motorisés », paru en juillet 2008, va dans le même sens. Il admet que « la réglementation actuelle ne paraît pas constituer un apport significatif à la sécurité ».

Malgré ces constats, le bridage est toujours en vigueur.

Pire, il a légitimé, en 2006, un durcissement considérable de la loi, uniquement à l'égard des deux-roues motorisés !

- **Loi du 5 janvier 2006 ou comment risquer la taule pour avoir changé ses clignotants !**



Plusieurs articles du code de la route ont été modifiés par cette **loi du 5 janvier 2006** sur la sécurité et le développement des transports, officiellement pour lutter contre le débridage des 2RM. Mais le législateur, en créant l'article L321-I du code de la route, a été beaucoup plus loin. Il a, en effet, érigé en délit le fait *« d'importer, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est*

plus conforme à celle-ci ». Concrètement, **cette nouvelle réglementation aboutit à punir de lourdes sanctions toute personne qui vendrait une moto qui n'a plus ses clignotants ou ses rétroviseurs d'origine !**

Piètrement rédigé, cet article de loi a été modifié à deux reprises.

Une première fois, par la loi du 5 mars 2007 sur la prévention de la délinquance, pour alléger les sanctions encourues par les particuliers (6 mois de prison et 7500 € d'amende au lieu de 30000 € d'amende et 2 ans de prison pour les professionnels).

Et une seconde fois, par une loi du 26 mai 2008, pour limiter son champ d'application aux seuls 2RM destinés à circuler sur la voie publique.

Malgré ces retouches, le texte place sur la tête des motards une lourde épée de Damoclès. La référence à la conformité du véhicule réceptionné dépasse largement les seuls cas de débridage. C'est pour cela que la FFMC demande, depuis quatre ans maintenant, que l'article soit réécrit et **exige, plus généralement, un traitement législatif équitable des motards par rapports aux automobilistes.** Ces derniers n'encourent en effet, pour la même infraction, qu'une contravention de 4^{ème} classe (135 € d'amende).



- **Contrôle technique moto : une mesure coûteuse et inadaptée**

Alors que le secrétaire d'état aux transports Dominique Bussereau s'est déclaré « très favorable » à la mise en œuvre d'un contrôle technique pour les deux roues motorisés (2RM), la FFMC rappelle son opposition à cette mesure inutile et coûteuse. Dominique Bussereau semble ignorer les études d'accidentologie qui démontrent que les défaillances techniques n'interviennent que dans moins de 1% des cas d'accident de 2RM . La FFMC réaffirme pour sa part que c'est par la formation et la responsabilisation des usagers, notamment des plus jeunes et de leurs parents que l'on pourra endiguer la sinistralité routière.

Pour la FFMC ce contrôle technique moto n'aura d'autre intérêt que le profit des sociétés de contrôle. De l'aveu même des futurs contrôleurs moto, la mise en place sera coûteuse et difficile. Le contrôle se cantonnerait donc à une simple vérification visuelle de quelques éléments de sécurité. En gros, ce que fait tout conducteur de 2RM juste avant de mettre la clé dans le contacteur (pneus, freins, éclairage, ...). 50 euros pour un coup d'œil... mais une ponction supplémentaire sur l'utilisateur !

En matière de sinistralité routière, un contrôle technique moto n'est qu'un emplâtre sur une jambe de bois.



INFRASTRUCTURES

- **Une norme européenne adaptée aux motards pour les rails de sécurité**

Depuis ses premiers combats contre les rails de sécurité guillotine qui tuent chaque année des dizaines de motards en France, la FFMC bataille pour que soit reconnu le danger que fait peser cette infrastructure routière sur les 2RM et que des solutions soient apportées.

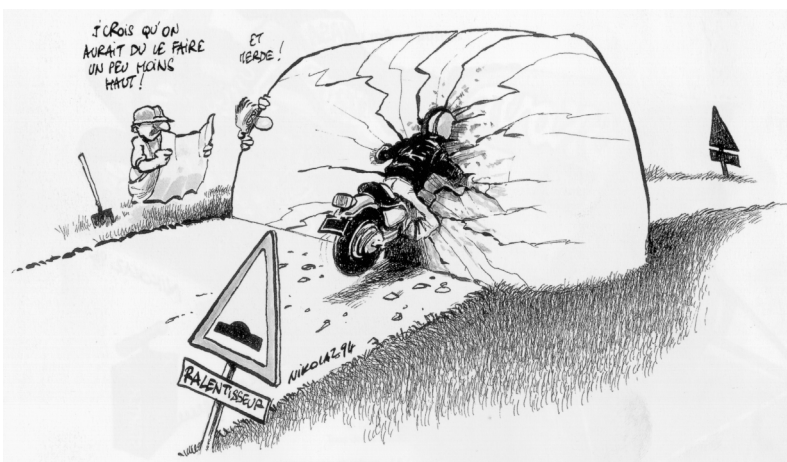
Si le doublement des rails de sécurité est une timide réalité en France, la FFMC a maintenant porté ses revendications au niveau européen et demande que le Comité Européen de Normalisation (par le biais du TC226) prenne en compte au sein de la **norme EN1317 sur les rails de sécurité** la problématique des motards.



- **Prise en compte des deux-roues motorisés dans l'infrastructure : pour des routes qui pardonnent - aussi - aux motards.**

Si des avancées timides ont été faites au cours des 30 dernières années (normalisation des ralentisseurs, des marquages au sol, doublement des rails de sécurité, ...), il reste patent que les infrastructures routières en général et les mobiliers urbains ne prennent pas suffisamment en compte les 2RM.

Des recommandations existent (notamment en 2000 : publication d'un guide du SETRA CERTU intitulé « Prise en compte des motards dans la gestion et l'aménagement des infrastructures »), mais elles n'ont aucun caractère obligatoire.



A ce titre, les motards sont les plus mal lotis, et la FFMC milite pour une prise en compte

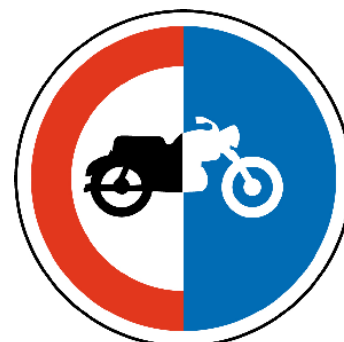
systématique et obligatoire des problématiques motardes, et la conception et l'homologation de dispositifs adaptés au risque routier spécifiques des 2RM.

- **Le scandale du tunnel de l'A86 : la première infrastructure interdite aux deux-roues motorisés**

Après 10 ans de construction, le premier tronçon du tunnel de l'A86 reliant Rueil-Malmaison à l'échangeur de l'A13 a été ouvert à la circulation le 27 juin 2009.

Pour la première fois en France, une infrastructure routière est interdite aux deux-roues motorisés !

Aucune explication raisonnable n'a été fournie pour légitimer cette interdiction si ce n'est que les motards étaient un facteur de stress pour les autres usagers de la route et que leur gabarit risquait de dépasser les deux mètres s'ils conduisaient debout sur les repose-pieds. Cela fait maintenant plus de quatre ans que la FFMC se bat pour



obtenir l'ouverture du tunnel aux motos. Face aux fausses promesses des institutionnels, elle a engagé, en août dernier, un recours pour excès de pouvoir contre les deux arrêtés qui réglementent la circulation dans l'infrastructure litigieuse. Elle compte sur la Justice pour sauvegarder la liberté de circulation des motards.

Car le recours au juge est devenu incontournable aujourd'hui pour défendre les intérêts des motards.

- **Le circuit carole menacé de fermeture**

Ouvert à la suite du décès accidentel de Carole Le Fol à Rungis lors de runs sauvages, le circuit Carole permet aux motards de pratiquer leur passion en toute sécurité et sert de piste d'apprentissage et d'examen pour le permis de conduire.

Rendez-vous incontournable des motards parisiens, cette infrastructure vieillissante est depuis plusieurs années menacée de disparition.

L'investissement important nécessaire à sa remise en état et la pression des promoteurs immobiliers pour récupérer les terrains convoités ont amené les pouvoirs publics à annoncer, à plusieurs reprises, son déménagement.

Depuis 2007, la FFMC suit de très près ce dossier, aux cotés de la FFM. Il est hors de question d'accepter le déménagement du circuit, sans obtenir au préalable la construction d'une nouvelle infrastructure ayant les mêmes vocations sportives, éducatives et sociales.

En attendant, la FFMC a pris contact avec ses propriétaires pour que des budgets soient votés pour la réfection du circuit.

A défaut d'avancées significatives dans les prochains mois, nous ne manquerons pas de mobiliser les motards pour la défense de ce qui a toujours été et restera LEUR circuit.



FORMATION ET EDUCATION

- **Une formation à la Sécurité Routière reconnue par l'Education Nationale pour les adolescents ?**

La Commission permanente « *Éducation Routière de la Jeunesse et Deux-Roues Motorisé* » (ERJ2RM) est née, lors des Assises 2006 de la FFMC, de la volonté commune des structures de son Mouvement (FFMC, FFMC-Loisirs, Assurance Mutuelle des Motards, Association pour la Formation Des Motards, Éditions de la FFMC) de promouvoir ensemble le développement d'une politique d'éducation à la sécurité routière cohérente. En effet, depuis la création de la FFMC en 1980, chacune de ses structures a investi le domaine de la sensibilisation et de l'éducation de la jeunesse au travers de ses propres activités. Au sein des antennes FFMC, des militants sont régulièrement intervenus auprès d'adolescents en collège pour leur présenter leur vision du partage de la route et de la prévention du risque routier, en appuyant leurs interventions sur « Rouler n'est pas jouer », fascicule pédagogique conçu et réalisé par les Éditions de la FFMC en collaboration avec l'AFDM.

L'ambition d'ERJ2RM est de pouvoir proposer à chaque tranche d'âge scolaire, de la maternelle au lycée, un ensemble d'actions de sensibilisation à la sécurité routière cohérentes et adaptées. Compte tenu de l'expérience acquise depuis 30 ans, il a été décidé que le premier public visé serait constitué par les jeunes scolarisés et/ou en apprentissage.

Pourquoi eux ? Ce sont les moins formés à la sécurité routière, ils n'ont pas encore de permis de conduire et, très souvent, ils roulent en cyclomoteur... De plus, ils sont malheureusement fortement représentés dans les statistiques d'accidents de la circulation, ce que reprochent les pouvoirs publics à l'ensemble de la communauté des motards.

Pour mieux sensibiliser ces ados, la commission ERJ2RM s'est engagée à former les militants du Mouvement FFMC pour mieux les préparer à intervenir dans les collèges. Cette formation est dispensée au cours de deux sessions de deux jours (en weekend) accessibles à tout adhérent volontaire de la FFMC et de son Mouvement présenté par son antenne locale ou par une structure du Mouvement FFMC. La formation est dispensée par des enseignants à la conduite qui sont d'abord des animateurs de l'Association pour la Formation Des Motards (AFDM).

L'obtention de l'agrément « Education Nationale » pour ces formations est l'une des priorités de la FFMC pour l'année 2010.

- **Prise en compte des deux-roues motorisés dans la formation des automobilistes.**

Aujourd'hui, toutes les études menées sur l'accidentalité des 2RM conduisent au même diagnostic : dans plus de 50 % des cas d'accidents analysés, les accidents 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, ce que confirme 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.

La FFMC estime donc primordial de **renforcer la formation de TOUS les usagers**, quel que soit le véhicule appréhendé. Pour les candidats au permis B, nous demandons qu'ils soient **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.

- **Encourager le port d'équipement adaptés par une fiscalité incitative (TVA à 5,5% ou crédit d'impôt pour acheter de l'équipement homologué)**

Comment inciter les motards à investir dans ces équipements protecteurs dont tout le monde, pouvoirs publics en tête, reconnait l'efficacité ?

Deux outils sont envisageables : octroi d'un crédit d'impôt ou baisse du taux de TVA applicable.

La baisse du taux de TVA applicable

Les équipements moto sont taxés, comme la plupart des biens de consommation, à 19,6%.

Pour faire baisser leur prix, la FFMC réclame que l'Etat leur applique un taux réduit de TVA à 5,5%.

C'est cependant une fin de non recevoir qui a accueilli les demandes répétées de la FFMC sur ce sujet.

Le crédit d'impôt

Le crédit d'impôt est un dispositif fiscal qui permet aux ménages de déduire de leur impôt sur le revenu certaines dépenses.

Ces dernières années, il a surtout été utilisé dans un but environnemental.

L'avantage est que son montant ne dépend pas des revenus du ménage et qu'il profite même aux ménages qui ne sont pas imposables. Dans ce dernier cas, le Trésor Public leur versera directement le montant du crédit d'impôt.

Cette mesure peut aisément être mise en place sans requérir l'aval de Bruxelles.

Bien entendu, de telles mesures ne sont pas suffisantes en elles mêmes. Elle doivent s'accompagner de campagnes d'information ciblées voire d'opérations promotionnelles en partenariat avec les professionnels de l'équipement.

Le programme des festivités des 30 ans

- **Actions de terrain :**

Présence renforcée sur les salons de Niort, Limoges, et Villefranche-sur-Saône.

A l'occasion de ses 30 ans, la FFMC renforce sa présence sur des événements organisés par des antennes départementales ou dans lesquelles elles sont fortement impliquées.

- Moto puces de Niort : les 20 & 21 Mars 2010 au parc des expositions de Niort
- Salon de Villefranche sur Saône (12-13-14 mars)
- Salon de la moto de Limoges (27 mars)

- **Faites de la moto 2010**

Nous renouvelons cette année l'opération "faites de la moto", du 5 au 13 juin , avec une tonalité particulière à l'occasion des 30 ans de la FFMC.

L'objectif de ces événements organisés partout en France par les antennes départementales de la FFMC avec des partenaires locaux est de **promouvoir la pratique du deux-roues motorisé**. Elles réunissent sur une dizaine de jours des événements divers qui montrent les **aspects positifs des deux-roues motorisés et le travail de la FFMC** : baptêmes moto, opérations points noirs, relais motards, opérations de solidarité (type jumbo run ou don du sang). Bref, montrer le volet citoyen de nos initiatives qui ne se limitent pas, loin de là, à l'organisation de manifestations revendicatives qui ne sont que la partie visible de l'iceberg.

L'année dernière, environ 25 antennes s'étaient inscrites dans cette démarche. Le détail des événements qui s'échelonneront du 5 au 13 juin 2010 sera communiqué ultérieurement.

- **Mention spéciale journée Carole 29-30 mai 2010**

Le Week end des 29-30 mai, un collectif d'antennes FFMC du bassin Parisien ouvre le bal des fêtes de la moto au circuit Carole, lieu emblématique de la moto au Nord de la Loire

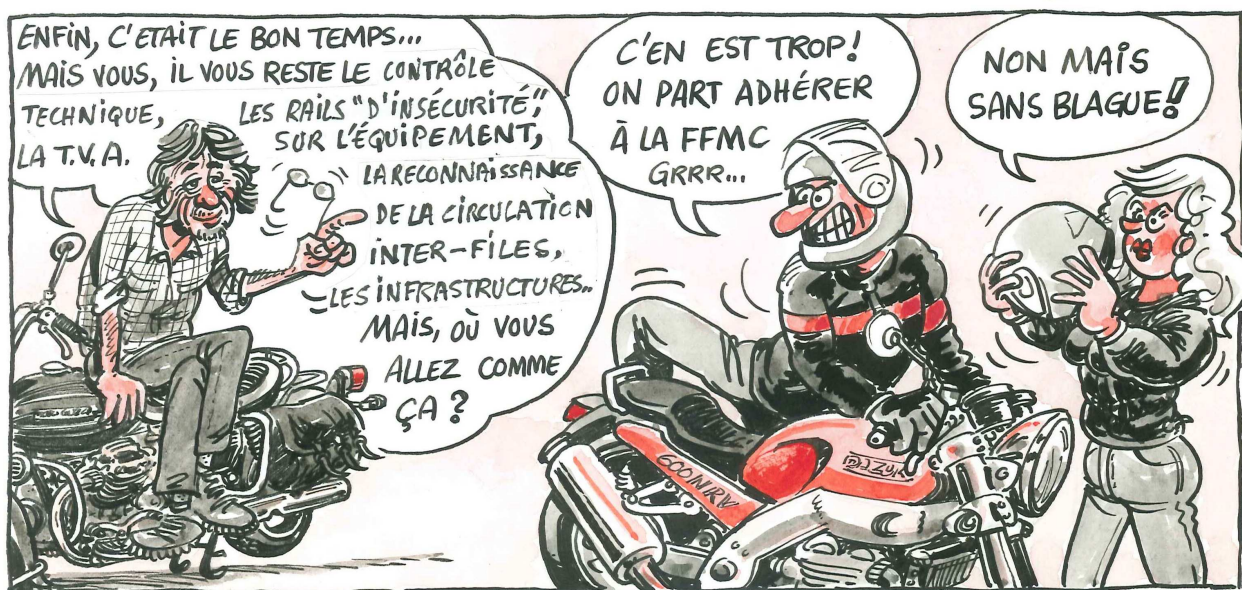
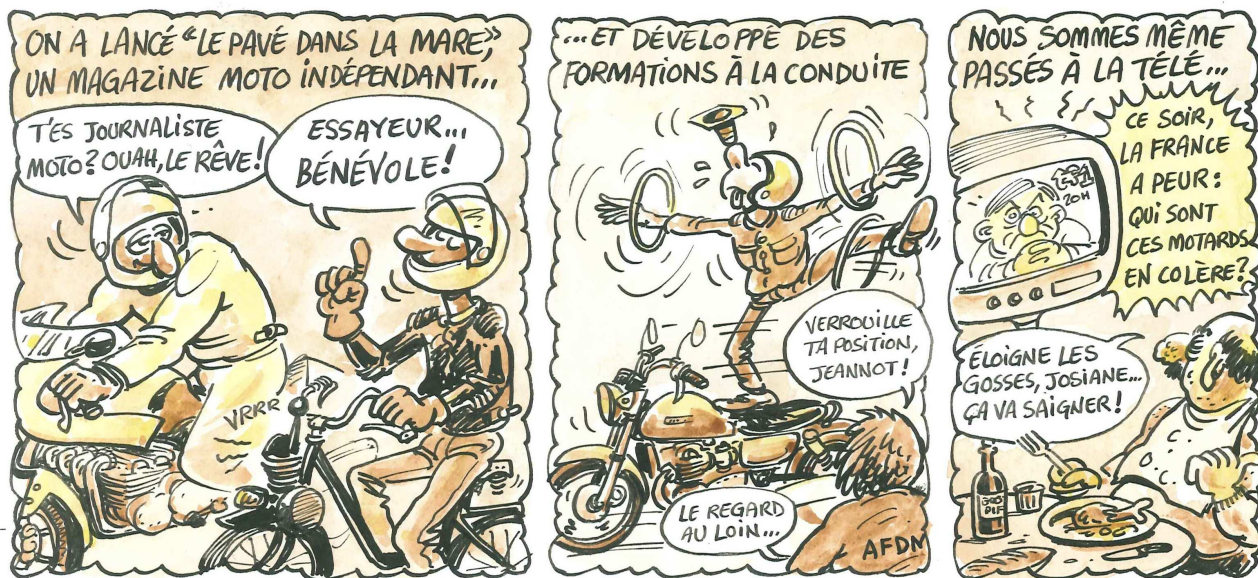
- **Assises Nationales de la FFMC 2010 – les 21-22-23 mai 2010 au Cap d'Agde**

Les Assises Nationales de la FFMC réunissent chaque année les représentants des 79 antennes départementales de la FFMC. Lieu de débat et de décisions sur les orientations stratégiques de la FFMC, elles accueillent également l'Assemblée générale de l'Assurance Mutuelle des Motards, des Editions de la FFMC, de l'Association pour la Formation Des Motards et de la FFMC Loisirs. Elle prendront un tour plus festif cette année avec notamment une jam session géante impliquant tous les musiciens du mouvement, dans une grand élan de partage musical.

- **Bol d'Or 2010**

Le Bol d'Or a toujours représenté un événement important dans le calendrier de la FFMC.

C'est là qu'on été signés les premiers contrats de la Mutuelle des Motards. Cette année plus que jamais, le Bol d'Or rassemblera tous les passionnés de la moto qui ont a coeur de défendre leur passion.



30/12/2011



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