

FORMATION CITOYENNETÉ COMMUNICATION AMÉNAGEMENT  
DES INFRASTRUCTURES ÉVOLUTION DES PRATIQUES RES-  
PECT DE L'ENVIRONNEMENT ÉDUCATION SENSIBILISATION  
RESPONSABILISATION FORMATION CITOYENNETÉ COMMUNI-  
CATION AMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES ÉVOLUTION  
DES PRATIQUES RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ÉDUCATION

# Manifeste

## POUR UNE MEILLEURE SÉCURITÉ DES MOTARDS ET UNE PRATIQUE CITOYENNE DE LA MOTO

SENSIBILISATION RESPONSABILISATION FORMATION CI-  
TOYENNETÉ COMMUNICATION AMÉNAGEMENT DES INFRAS-  
TRUCTURES ÉVOLUTION DES PRATIQUES RESPECT DE L'EN-  
VIRONNEMENT ÉDUCATION SENSIBILISATION RESPONSABILI-  
SATION FORMATION CITOYENNETÉ COMMUNICATION AMÉNA-  
GEMENT DES INFRASTRUCTURES ÉVOLUTION DES PRATI-  
QUES RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ÉDUCATION SENSIBI-  
LISATION RESPONSABILISATION FORMATION CITOYENNETÉ  
COMMUNICATION AMÉNAGE-  
MENT DES INFRASTRUCTURES



## SOMMAIRE

Pages 3 à 5 :

Développer des campagnes  
médiatiques

Pages 6 à 8 :

Faire évoluer  
les pratiques

Pages 9 à 11 :

Améliorer  
les aménagements routiers

Pages 12 et 13 :

Faire évoluer les  
réglementations

Pages 14 à 18 :

Comprendre l'accidentologie  
2RM pour la réduire

Page 19 :

Favoriser le respect  
de l'environnement

La sécurité routière constitue aujourd'hui un enjeu majeur de société auquel il convient de faire face collectivement en mobilisant toutes les énergies pour apporter des solutions.

La FFMC, Fédération Française des Motards en Colère (association Loi de 1901) agit depuis 1980 pour développer la pratique des deux-roues motorisés ou engins assimilés. Elle défend, sans corporatisme, leurs utilisateurs en tant qu'usagers de la route, en tant que consommateurs et plus largement en tant que citoyens.

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 et la prise de conscience plutôt que les mesures répressives.

La FFMC agit également pour promouvoir les valeurs de solidarité, d'égalité et de liberté, visant à permettre au plus grand nombre la pratique des deux et trois-roues motorisés, du cyclo au gros cube, dans un esprit de responsabilité et d'entraide.

Elle incite les motards à intervenir sur l'ensemble des questions qui les concernent et travaille à établir des liens avec les associations, organisations et syndicats qui défendent les mêmes objectifs et les mêmes valeurs que ceux qu'elle s'est donnés depuis sa création.

Devenue un interlocuteur reconnu des pouvoirs publics sur toutes les questions qui ont trait à la moto et à la sécurité routière, la FFMC reste profondément ancrée sur le terrain et fédératrice de l'action des motards.

Membre de la FEMA (Fédération Européenne des Associations Motocyclistes), la FFMC bénéficie de l'apport de cette organisation, des expériences et réflexions de ses membres et peut ainsi enrichir ses propositions. Elle participe également, de ce fait, à faire avancer la sécurité routière et les droits des motards au niveau européen.

L'affirmation de la sécurité routière, comme politique prioritaire du gouvernement, devrait créer une situation favorable au dialogue entre l'ensemble des acteurs concernés par la lutte contre l'insécurité routière. La FFMC, dans un esprit de concertation et de construction, souhaite apporter sa contribution pour une meilleure prise en compte des deux-roues motorisés (2RM) et la mise en place d'une réelle politique de sécurité routière, efficace et pérenne. C'est le but de cet ensemble cohérent de propositions, fruit de 25 ans de travail de la FFMC dans le domaine.

Ces propositions sont regroupées en 6 axes.

## Axe 1

# Développer les campagnes médiatiques de sensibilisation

Améliorer le comportement des conducteurs passe par des campagnes médiatiques de sensibilisation et de prévention développées de manière permanente sur les grands médias (TV, presse, ...), avec l'intervention des différents acteurs concernés : Etat, collectivités territoriales, assureurs, concessionnaires, associations.... Le véritable changement de comportement des individus 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 faible et le changement produit risque d'être de courte durée.

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

Une évaluation des campagnes récemment mises en œuvre permettrait de vérifier l'impact de celles-ci sur l'accidentologie.

### Pour faire évoluer les comportements et promouvoir les valeurs de solidarité et de respect

**Le comportement outrancier de certains usagers de la route dépasse largement les questions de sécurité routière.** Il relève de l'évolution de notre société qui fait apparaître une dissolution des solidarités au profit de pratiques égoïstes. Ainsi, des usagers de deux-roues à moteur ont des comportements qui posent un vrai problème (bruit, vitesse, agressivité, etc.). C'est le fait d'une minorité qui provoque auprès des autres usagers une mauvaise réputation des motards.



Il est important de bien comprendre les raisons de ces comportements si on souhaite les prévenir.

En s'attaquant à l'angle comportemental qui est souvent à l'origine de situations accidentogènes, des campagnes bien menées participeraient à la promotion des valeurs de tolérance et de partage ainsi qu'à une pacification des conduites en inscrivant dans l'espace public la place qui revient à chaque usager. Pour sa part, **la FFMC condamne ces comportements et tente de**

**promouvoir une meilleure compréhension et un respect mutuel entre les différentes catégories d'usagers de la route,** comme le montre la campagne « auto-moto, on s'engage on partage ». L'objectif de cette opération est de favoriser la cohabitation entre les différents usagers, afin que la route ne soit plus un lieu de compétition, ainsi que de former au respect des règles du Code de la route .

### Pour faire évoluer les représentations

La valorisation à long terme de l'image du motard passe avant tout par une plus grande connaissance du monde du 2RM de la part des autres conducteurs. Car, moins l'individu connaît une chose plus il tend à s'en faire une idée déformée, partisane et subjective par le recours principal à l'imaginaire. Dès lors que les conducteurs sont correctement formés, informés et pris en considération, ils peuvent devenir des usagers citoyens de la route.

La presse spécialisée, par ses articles, peut intervenir pour une part importante dans cette modification des comportements, en prenant l'exemple comme valeur pédagogique, en systématisant les échanges d'expériences et de bonnes pratiques entre les acteurs, mais aussi en suscitant un véritable esprit de responsabilité afin d'ancrer les comportements positifs sur la durée.

Aujourd'hui les notions d'individualisme, de compétitivité, de performances sont plus souvent développées, tandis que les notions d'égalité et de solidarité sont mises à mal. La FFMC essaye d'améliorer les conditions de la pratique de la moto pour tous afin de faire évoluer les comportements.

Le code de la route est indispensable et nécessaire car il faut définir des règles communes régissant la conduite de l'ensemble des usagers de la route. Cette nécessité est largement reconnue par les motards ; 77 % d'entre eux sont d'accord pour dire qu'être utilisateur d'un deux-roues motorisé, c'est respecter les autres usagers (étude IFOP DSCR 2004).

## **Pour favoriser le pluralisme des points de vue**

Il est important **que les médias et les associations véhiculent des images d'évasion, de liberté et de solidarité attachées à la moto et non exclusivement des images de compétition et de puissance**. C'est ce à quoi s'attachent, entre autres, les Editions de la FFMC et la FFMC Loisirs. Cette dernière, par exemple, organise chaque année la venue au Bol d'Or en cyclomoteurs d'adolescents en difficulté. Cette initiative les aide à intégrer des pratiques de sécurité routière et de citoyeneté.

Il faut également **favoriser les interventions des associations et structures représentatives** du monde du 2RM afin de transmettre un message efficace et compris (constructeurs, assurances...).

## **Pour favoriser la diversité des pratiques du 2RM (trial, cross, enduro, rallye raid,...)**

### **Ouvrir les circuits**

Ouvrir les circuits a une valeur pédagogique. C'est permettre à chacun de mesurer ses limites, de se « faire peur » dans des conditions sécurisées, avec le minimum de casse pour soi-même et sans porter atteinte à la vie des autres. La conduite sur la route ne peut que s'en trouver améliorée.

La FFMC en partenariat avec la Mutuelle des motards et la participation du pilote C. Guyot (Champion du monde 2004 d'Endurance moto) ont impulsé l'opération et élaboré un dossier pratique et technique d'aide à la réalisation de projet de circuits.

Plutôt que de réserver les circuits à la seule compétition, l'objectif de cette action est d'encourager leur ouverture par des journées « portes ouvertes », quelques jours par mois, afin de promouvoir des actions de prévention et de loisirs à l'exemple des circuits Carole en Seine Saint-Denis et Candie en Haute-Garonne

**La FFMC demande que :**

- **l'Etat exerce son droit de préemption lors de la vente de circuits privés**
- **les homologations aux entraînements motos pour les circuits qui ne le sont pas encore, soient accélérées**
- **la création et l'ouverture régulière de circuits soient rapidement mise en œuvre afin que dans chaque région un circuit au moins soit accessible au plus grand nombre de motards (course, runs, stunt..) et puisse consacrer des heures aux pratiques de formation.**

### **Mieux utiliser les PDASR**

Les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière regroupent des initiatives locales. Ils sont des éléments importants du dispositif national de lutte contre l'insécurité routière.

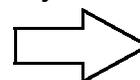
**La FFMC demande qu'un bilan exact des actions financées par ces plans soit réalisé afin d'avoir une vue nationale des différentes initiatives prises, de mesurer les inégalités, et à partir de là, envisager des mesures d'amélioration éventuelles. Elle demande également que leurs budgets soient réactualisés.**

Dans le même état d'esprit, **les chaînes publiques devraient s'ouvrir à l'ensemble des pratiques du deux-roues motorisé afin de promouvoir la moto comme moyen de découverte, de voyage et d'évasion.**

**En page 5 : suite de l'axe 1 :**

**Relais motards calmos**

**Les jeunes**



## Les Relais Motards Calmos

Les relais motards Calmos sont des haltes aménagées à l'occasion des grandes courses motocyclistes afin de délivrer aux motards un message de vigilance, de modération et de prudence, tout en leur octroyant un moment de détente dans une ambiance solidaire et chaleureuse.

Ils permettent d'utiliser le sentiment d'appartenance à un groupe spécifique d'usagers de la route pour communiquer sur les thèmes de la sécurité routière, de la tolérance et du nécessaire respect mutuel entre tous les usagers, autour de l'objet qui les unit : la moto.

Ils facilitent l'argumentation pour mettre en exergue l'adaptation des comportements aux conditions de circulation, ainsi que l'idée que l'on peut se faire plaisir sans mettre en danger sa vie, ni celle des autres.

Les motards expérimentés font partager leur expérience aux plus jeunes en apportant des conseils sur les comportements et les techniques de conduite, ainsi que sur l'entretien et le chargement de leur machine.

**En ce sens, ils sont une opération de sécurité routière qu'il est important de pérenniser.**

## Favoriser l'implication des usagers dans des actions locales de sécurité routière à destination des jeunes

### *Une communication en direction de publics ciblés : JEUNES et 2RM*

La sécurité routière est un sujet majeur qui concerne principalement les jeunes, sur-représentés dans les accidents de la route. Pour eux, les conduites à risque sont une manière de se heurter au monde et de se forcer un passage vers le monde adulte. La recherche de sensations fortes, l'attrait pour le danger, l'acceptation, voire la revendication du risque lié à une faible expérience de la conduite, sont des attitudes typiques d'un style de vie d'adolescent. Les jeunes éprouvent un besoin de démonstration vis-à-vis des autres et des pairs. Le risque pour leur identité est en effet perçu comme beaucoup plus grave que le risque physique. Les jeunes sont prêts à se mettre en danger. Et notre société, de plus en plus individualiste, renforce de tels comportements.

### *Faciliter l'exercice des pratiques bénévoles par une législation du travail adaptée.*

Il est important de bien comprendre les jeunes pour définir des actions de communication beaucoup plus appropriées. De plus, il s'avère que **les messages de prévention transmis par les pairs semblent souvent mieux intégrés.**

Les antennes FFMC mènent de nombreuses actions de prévention dans les collèges et lycées. Une action gouvernementale, facilitant les pratiques bénévoles de cet ordre, permettrait de les étendre. De plus, l'inscription de la sécurité routière dans les programmes scolaires permettrait de dégager les temps nécessaires à une telle sensibilisation. Pour leur part, les Éditions de la FFMC, avec la publication du magazine « Starter » et l'édition de la bande dessinée « Rouler n'est pas jouer », participent à l'effort nécessaire en direction des adolescents.

Ce discours ne doit pas uniquement s'adresser aux jeunes, mais aussi aux **parents**. Leur rôle est primordial car il ne doit pas s'arrêter à l'achat du véhicule (cyclo, scooter)... sans apporter une sensibilisation aux risques encourus et aux équipements adaptés.

Il doit également viser les **concessionnaires** qui ne devraient pas laisser partir le jeune sans un équipement adapté aux deux-roues et indispensable en cas de chute pour sa sécurité.

**Les formateurs, les assureurs, la presse spécialisée** ont également un rôle à jouer. Les actions et la politique tarifaire de la Mutuelle des Motards ont un caractère exemplaire en ce domaine.

## Axe 2

### Faire évoluer les pratiques pour une meilleure prise en compte des 2RM dans la formation et l'éducation

Une politique d'éducation et de prévention routière doit passer avant tout par une démarche participative impliquant tous les usagers des plus jeunes aux plus anciens, afin de modifier les comportements pour un meilleur usage partagé de la route. En commençant l'apprentissage **dès le plus jeune âge**, l'École forme de futurs citoyens responsables.

#### **Pour une éducation à la sécurité routière dès le plus jeune âge**

La FFMC œuvre, depuis de nombreuses années, pour une prise en compte de l'éducation routière comme un enseignement à part entière intégré dans les programmes scolaires.

Il est nécessaire de former très tôt les enfants à la sécurité routière. Leur faire découvrir le partage de la route, c'est leur permettre d'acquérir des comportements qui les aident à se protéger des dangers de la circulation. L'apprentissage de la conduite et des règles de sécurité doit s'effectuer progressivement par imprégnation. Ainsi, plus la sensibilisation à la sécurité routière sera commencée tôt, plus elle sera intégrée (jugement, système de valeurs, comportement normé...) et s'intellectualisera (raisonnement, discours...).

Parfois même, à l'étranger, cet enseignement est totalement incorporé dans les programmes scolaires. Presque tous les États des États-Unis offrent une formation à la conduite dans les écoles publiques. Ce principe d'éducation précoce est déjà adopté dans l'ensemble des pays européens. En France, l'apprentissage des règles de circulation et de sécurité routière n'a jamais réellement trouvé sa place dans les emplois du temps scolaire.

L'article L312-13 du code de l'Éducation énonce l'obligation de l'Éducation à la sécurité routière. Malheureusement, elle ne l'inscrit pas dans les programmes et ne définit pas les contenus, objectifs et situations pédagogiques propices à la construction des savoirs et des comportements attendus en matière de sécurité routière.

Les circulaires en instaurant L'APER (attestation de première éducation à la route ) pour le cycle primaire, ASSR (attestation scolaire de sécurité routière) et le BSR (brevet de sécurité routière) pour les collèges, ont défini les modalités d'une action continue globale assurée de l'école maternelle jusqu'au Collège. Ces circulaires constituent un élément de progrès à condition qu'elles soient appliquées à tous les élèves. Cela exige que **du temps et des moyens plus importants soient consacrés à former** et persuader les enseignants de s'approprier la sécurité routière comme un outil privilégié d'éveil et d'apprentissage des jeunes à la vie collective et à la responsabilité individuelle. Un effort d'information des parents sur la sécurité routière doit aussi être mené avec continuité pour pouvoir apporter des effets. Il est important que **des organismes indépendants soient chargés de contrôler l'application et d'évaluer les acquis APER, ASSR et BSR.**

Les enseignants eux-mêmes déplorent dans une enquête de janvier 2003, leur manque de formation (initiale et continue), l'insuffisance des moyens ainsi que les outils non adaptés aux différents publics concernés. Ces manques rendent difficilement crédibles leurs actions auprès des élèves, en particulier pour les jeunes du secondaire.

Pour réussir, il est important **que les enseignants et l'Éducation nationale puissent aussi s'appuyer sur les partenaires extérieurs qualifiés** (SAMU, pompiers mais aussi les associations comme la FFMC..) Depuis de nombreuses années, des bénévoles des antennes départementales FFMC interviennent dans les lycées et les collèges. Les jeunes sont souvent très sensibles et réceptifs aux messages de prévention des motards FFMC, qui peuvent apporter une expérience concrète de leur engagement personnel souvent militant.

La FFMC a aussi développé des outils pédagogiques adaptés aux jeunes des collèges, comme «rouler n'est pas jouer », afin d'accompagner l'enseignant dans cette éducation citoyenne. Ce type de support, sous forme de BD, par une approche ludique permet une sensibilisation immédiate du public.

En mettant en évidence ces propositions concrètes concernant l'éducation et la prévention à la sécurité routière, la FFMC espère qu'elles seront bientôt inscrites dans le cadre du système éducatif.

## Pour un meilleur apprentissage de la conduite

L'accidentologie des 2RM chez les jeunes démontre l'inefficacité de la formation actuelle à la sécurité routière pendant la scolarité ; c'est pourquoi la FFMC demande un suivi du contenu de la formation dispensée pour l'APER, l'ASSR et l'instauration de 12 heures de formation pour la préparation du BSR.

Pour parvenir à changer les comportements, il faut une politique d'éducation et de formation à la sécurité routière et à la conduite, conçue comme un véritable **continuum éducatif** tout au long de la vie des citoyens ; c'est-à-dire une **éducation à la sécurité routière tout au long de la scolarité obligatoire sous forme d'une heure par semaine** est un objectif à retenir . Ainsi, si on consacrait dès l'école maternelle une heure par semaine, chacun arriverait à l'auto-école avec déjà 400 à 500 heures de formation à la sécurité routière.

Si l'école constitue un lieu privilégié pour commencer un apprentissage, celui-ci doit se prolonger tout au long de la vie. C'est ce continuum éducatif que propose la FFMC car les enfants sont des usagers de la route en même temps que de futurs conducteurs. Ce continuum doit s'inscrire dans une politique éducative large, englobant le temps scolaire, les activités périscolaires et de loisirs.

Le temps de loisirs de l'enfant est un espace très largement sous-utilisé pour l'éducation à la sécurité routière, alors qu'il est particulièrement approprié à une sensibilisation ludique aux bons comportements. Il serait **nécessaire d'introduire un module de sécurité routière dans la formation des animateurs et directeurs des centres de vacances et mettre à disposition des centres de loisirs des moyens éducatifs et financiers pour favoriser cette sensibilisation.**

La FFMC Loisirs met en pratique ces idées, notamment dans les centres de loisirs où les jeunes de 6 à 16 ans sont initiés à la moto et à la sécurité routière.

La Mutuelle des Motards propose aussi un contrat « cyclomotard » qui intègre une journée de formation.



## Pour une meilleure formation initiale aux permis et à la conduite.

Le permis de conduire atteste tout d'abord de l'aptitude des personnes à la conduite. Dans notre société, il est considéré comme un élément fondamental de la liberté d'aller et venir, et surtout comme un outil d'insertion sociale et professionnelle. Il est important de le rendre accessible à tous par des aides financières, sans en abaisser la qualité.

Aujourd'hui, dans de trop nombreux établissements de formation à la conduite, le « bachotage » de parcours d'examens sans réels « savoirs » théoriques (cours de code, etc....) et techniques suffit pour obtenir un permis. Ne sont pas enseignés aux élèves les bases techniques du pilotage adapté à la conduite dans un environnement routier, ainsi que les justes comportements routiers face aux conditions réelles de la circulation. De plus, le fait que cette formation soit dispensée dans le cadre d'un secteur concurrentiel aboutit trop souvent à ce que la qualité de l'enseignement souffre des exigences de rentabilité de l'établissement.

Or, les formations à la conduite automobile et 2RM souffrent d'un manque de modules axés sur la prévention ; en particulier des **notions de base en accidentologie, de bonnes connaissances des principaux scénarios type d'accidents concernant les différents type de véhicules et les différents usagers**. Il paraît également important **que les formations initiales mettent en évidence les limites physiologiques des conducteurs**, notamment en matière de prise d'information générant la plupart des accidents entre les divers catégories d'usagers.

**La connaissance des différents types de véhicules et de leurs spécificités par les usagers de la route est un facteur d'amélioration de la sécurité routière.** Intégrer cette sensibilisation dans la préparation aux différents permis de conduire permettrait de réduire l'accidentologie. Par exemple : Sensibilisation au rayon de braquage des poids lourds et cars, aux angles morts de ces différents types de véhicules, à la fragilité des deux-roues motorisés et à leurs caractéristiques en matière de **mobilité, de visibilité, de perception, d'accélération, de freinage, de distance de sécurité...**

La FFMC souhaite une **formation réellement incitative pour les détenteurs d'un permis B voulant accéder à la conduite d'un deux roues motorisé de 125 cm<sup>3</sup>** avec la participation de l'ensemble des partenaires : État, importateurs et concessionnaires, établissements de formation, assurances et associations d'usagers.

La FFMC demande qu'un **bilan de l'application du PNF** (Plan National de Formation) en matière de préparation aux permis A et AL par les établissements d'enseignements de la conduite soit effectué, ainsi qu'un état des lieux exact des plateaux existants pour permettre la formation des élèves. L'absence d'infrastructures étant bien souvent compensée par l'utilisation de parkings de supermarchés ou places inadaptées à l'enseignement de la conduite. **Les pistes privées existent, mais leurs dimensions ne permettent bien souvent que de la répétition de parcours d'examen, quand elles ne sont pas surchargées par le nombre d'élèves par centre de formation. La FFMC demande également que certains textes réglementaires soient modifiés afin de limiter le nombre d'élèves par session de plateau ou de circulation.**

La FFMC propose la **création d'un organisme public d'évaluation de la qualité de formation dispensée dans les établissements d'enseignement de la conduite, en partenariat avec les associations de consommateurs.**

En partant du principe que chaque conducteur est unique, il devient indispensable de passer à l'apprentissage d'une conduite plus individualisée, qualitative, basée sur le savoir-vivre routier. C'est à partir de ces constats que plusieurs auto-écoles ont rejoint le réseau AFDM (Association pour la Formation des Motards), membre du mouvement FFMC.

Il s'agit d'un réseau d'écoles qui propose et dispense un apprentissage de qualité. Que cela soit en formation initiale ou en perfectionnement à la conduite, l'AFDM s'attache à promouvoir auprès des motards et futurs motards un comportement adapté par rapport à l'environnement dans lequel ils évoluent au quotidien. **Dans le cadre de la formation initiale au permis de conduire moto, le nombre d'élèves, par exemple, en leçon plateau est limité à trois par enseignant, pour favoriser un meilleur suivi des élèves en sécurité.** L'apprentissage des techniques routières de conduite, et de leurs limites, entraîne une prise de conscience et une mise en confiance. Ainsi la conduite devient-elle plus efficace, plus pertinente, plus sûre et donc plus plaisante. Les moto-écoles reconnues par l'AFDM s'engagent à respecter le rythme d'apprentissage adapté à chacun et les conditions pédagogiques, techniques et matérielles propices à une formation de qualité.

**La FFMC demande également que l'apprentissage des gestes de premier secours soit inclus dans la formation à la conduite.**



### **Pour une formation à la conduite tout au long de la vie**

Actuellement, la formation post-permis est quasi inexistante or, ces formations devraient être considérées comme un élément essentiel du dispositif de lutte contre l'insécurité routière, car les compétences en matière de conduite, demandent une actualisation permanente. C'est pourquoi la FFMC soutient l'instauration d'un rendez-vous d'évaluation post-permis tous les 10 ans.

Inviter les conducteurs à vérifier périodiquement leur **aptitude physique** à la conduite (notamment la vision) et sensibiliser, pour ce faire, le corps médical à la sécurité routière

**La FFMC souhaite que les usagers des 2RM qui utilisent ce type de formation post-permis puissent bénéficier de réduction sur le taux de leur police d'assurance.**

## Axe 3

### Améliorer les aménagements routiers

Comment concilier aménagements routiers et spécificités des usagers des deux-roues motorisés ? Plus généralement, comment assurer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route dans la conception et l'aménagement des infrastructures routières, alors que les véhicules en circulation présentent des caractéristiques très différentes ?

De 1996 à 2003, on constate que le nombre de deux-roues motorisés est passé de 738 000 à 1 092 000, soit une augmentation de 48%. Le parc seul des MTL(<125cc) ayant, pour sa part, augmenté de 55 %. Les routes sont de plus en plus encombrées, les véhicules à 2 roues contribuent fortement à la fluidité du trafic. Grâce à leur encombrement relativement réduit et leur faible coût ils peuvent se fondre dans le trafic et nécessitent moins de place que les autres véhicules.

Les atouts du deux-roues : mobilité, gabarit et coût, ont rendu son usage attirant pour nombre d'usagers. Les conséquences en sont un nombre de plus en plus important de deux-roues motorisés dans la circulation et donc sur les réseaux routiers.

Les " M. et Mme moto " de chaque Direction départementale de l'équipement permettent d'assurer localement un dialogue permanent entre les services de l'État, les collectivités territoriales et les représentants associatifs.

La connaissance des particularités des 2RM est un préalable à la prise en compte de ce type de véhicule lors d'aménagement routier. **La participation des motocyclistes, en tant qu'usagers, dans toutes les instances décisionnaires est indispensable, qu'il s'agisse d'aménagement ou de déplacement.**

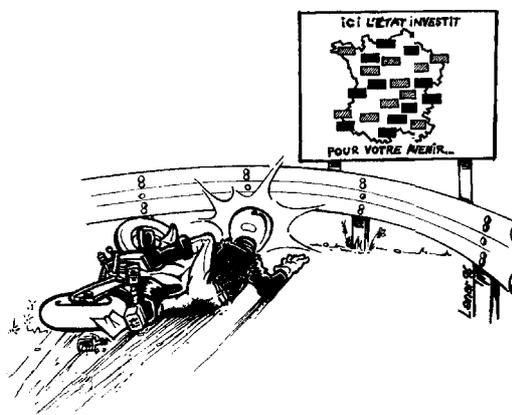
La moto n'est pas un moyen de transport comme les autres, son utilisation induit des spécificités : la vulnérabilité - l'équilibre - le besoin d'anticipation visuelle - une plus grande dépendance par rapport aux conditions météorologiques, ainsi qu'une implication physique et technique plus importante par rapport à la conduite automobile. Les caractéristiques mécaniques des 2RM sont aussi différentes : plus petit profil, absence de carrosserie, accélération et freinage non comparables à ceux d'une voiture. Le placement sur la chaussée est lui aussi très différent.

D'autres spécificités sont plus liées à la conduite même du 2RM (cinématique, dynamique), les problèmes d'adhérence (déformation de la couche de roulement, rainurage, gravillons, usure des marquages...), les masques à la visibilité (arbustes, balises, signalisation) qui peuvent également cacher le motard par rapport aux autres usagers ou devenir des dangers potentiels (glissières de sécurité, mobiliers anguleux, giratoires....).

### Faire évoluer et appliquer des textes législatifs réglementaires ou juridiques.

Les infrastructures existantes sont avant tout conçues pour l'automobile et ne prennent pas en compte le motard. Il aura fallu plus d'une dizaine d'années pour faire valoir le bien fondé d'un écran inférieur de protection sur les rails de sécurité, et celui-ci n'est encore installé que partiellement.

L'étude MAIDS indique que les glissières le long des routes et autoroutes présentent toujours «des dangers peu fréquents mais substantiels aux motards, provoquant de sérieux dommages», notamment au niveau de la moelle épinière. En France, chaque année, *200 motards sont gravement blessés et 70 tués par les rails « guillotines »*. Les programmes d'installation de **lisses inférieures** sur les glissières de sécurité existantes doivent être accélérés.



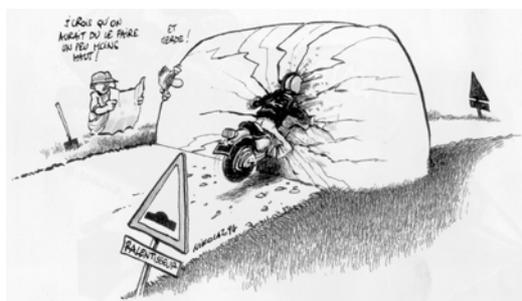
**La FFMC demande la modification de la norme EN 1317 sur les glissières de sécurité afin qu'elle prenne en compte les deux-roues motorisés.** Elle demande à systématiser les glissières doublées sur les nouvelles installations et que soit engagé un programme national de transformation des glissières centrales en ligne droite, soit en installant des lisses inférieures, soit en les remplaçant par des glissières bétons.

**La FFMC demande que le programme de doublement des rails soit accéléré, que le montant spécifique de ces investissements ainsi que le nombre de kilomètres équipés, soient publiés.**

Les infrastructures routières entrent en cause dans 42 % des accidents, tous véhicules confondus. Il paraît donc essentiel que soient rassemblées des données précises, fines et actualisées sur cet élément de l'insécurité routière, tant en matière de localisation géographique que de type de défaillance de l'infrastructure.

**La FFMC demande la réalisation d'une carte des zones dangereuses,** en collaboration avec les associations de défense des usagers de la route et la mise en place des plans d'aménagement pour y remédier, ainsi qu'une politique de suivi et d'amélioration.

Les infrastructures extra urbaines étant déjà pour la plupart normées, **la FFMC demande la création d'une norme pour le mobilier urbain,** et tient à rappeler les risques encourus par les aménageurs en cas d'accidents, et notamment les poursuites judiciaires en cas d'accidents corporels.



Elle sollicite aussi la création d'un groupe de travail sur la surveillance des infrastructures, ainsi que l'institution d'un **contrôle par l'État de la conformité aux normes des infrastructures routières,** notamment pour le réseau secondaire.

### ***Améliorer la signalisation***

Une mauvaise lecture de la signalisation verticale, comme de la signalisation horizontale, peut être à l'origine d'accidents. Or, on assiste souvent à une débauche de panneaux publicitaires qui parasitent la lecture de la signalisation verticale.

On assiste également, dans de nombreuses villes, à des signalisations horizontales utilisant des couleurs et signaux variés qui ne figurent pas dans le code de la route. Même si l'objectif recherché est une meilleure information, le résultat est un manque de lisibilité qui peut constituer un danger pour les 2RM. Il est urgent de faire respecter les normes.

**La FFMC demande une meilleure lisibilité des panneaux routiers et de la route en général, ainsi que l'application des normes existantes, en particulier pour la signalisation au sol (normes de glissance).**



### **Augmenter des budgets et des moyens attribués à l'équipement et à la sécurité routière**

#### ***Entretien de la voirie.***

La définition d'une politique de gestion du patrimoine routier, dans une réflexion globale soulignant l'entretien préventif indispensable des réseaux, nécessite une coordination entre les différents financeurs et aménageurs.

Un bilan de la Cour des comptes (2002) dénonçait de graves dégradations concernant l'entretien pour :

- 22 % du réseau national (globalement),
- 11 et 12 % des voies rapides urbaines et des voies à caractère autoroutier,
- 39 % des routes nationales ordinaires non renforcées,
- 48,5 % des routes nationales de liaison non renforcées.

Mauvais revêtement routier, gravillons, bandes glissantes,... Remédier à ces situations passe impérativement par **une augmentation des budgets** ou le déblocage de crédits.

**La FFMC souhaite :**

- **Maintenir et développer le service public de l'Équipement ;**
- **Accorder des aides aux départements les moins riches afin d'améliorer les infrastructures et l'entretien du réseau routier. Contrôler la mise en œuvre par des organismes indépendants ;**
- **Soutenir et valoriser le travail des Mr et Mme Moto en leur accordant un budget temps et financier ;**
- **Mettre en place un véritable plan de recherche sur la réalisation d'études sur les infrastructures et les réseaux routiers ;**
- **Organiser la collecte des données précises, fines et actualisées concernant les infrastructures et les accidents qui y sont liés.**

### **Améliorer l'intervention des services de secours routiers**

Les services existants sur les autoroutes et voies express, tels que les bornes d'appel et les patrouilles de véhicules d'assistance, devraient progressivement être **généralisés aux routes nationales et départementales**.

### **Communiquer et faire circuler l'information existante**

Comment capitaliser et diffuser aux aménageurs d'infrastructures routières l'ensemble des expériences locales en matière d'aménagements spécifiques pour les motos ?

**La FFMC souhaite promouvoir des actions favorables à la sécurité routière en collaboration avec les associations d'usagers, la presse spécialisée, les Messieurs Moto des Directions départementales de l'équipement et les collectivités locales afin de trouver les manières de rendre l'infrastructure routière moins dangereuse pour les motos.**

Elle organise des journées « motards d'un jour » en direction des décideurs et aménageurs afin de leur faire prendre conscience que certains aménagements peuvent être dangereux pour un 2 RM.

Que les éléments métalliques des routes, tels que : les rails de tramway, les passages à niveaux, les plaques d'égout... ne soient pas positionnés dans la trajectoire des véhicules à 2 roues, ou qu'un passage piéton ne soit pas situé en zone de virage ou de freinage.

Par l'intermédiaire de la FEMA, la FFMC peut échanger sur les différentes politiques d'aménagement routier mises en œuvre en Europe.

## Axe 4

# Faire évoluer les réglementations pour une prise en compte des 2RM sur le plan législatif et fiscal

### Faire évoluer les réglementations sur le plan fiscal

La FFMC demande une réévaluation nécessaire des barèmes moto afin de parvenir à une prise en compte du coût réel des 2RM dans les barèmes fiscaux, car la pratique du deux-roues motorisé sur les trajets domicile-travail et à des fins professionnelles s'est largement accrue.

### Garantir un accès pour tous à la sécurité

La FFMC demande une application du taux de TVA de 5.5% sur les équipements de sécurité obligatoires, comme les casques ou les sièges bébé. Cette baisse encouragerait l'utilisation et le renouvellement de ces équipements et faciliterait l'acquisition de matériel de qualité. L'ensemble des fabricants a été sensibilisé à cette action.

Gratuité des autoroutes :

Le constat est clair : le réseau autoroutier est le moins accidentogène (de 4 à 7 fois moins meurtriers que les réseaux secondaires). Sa gratuité pour les véhicules légers ne peut que favoriser une diminution des accidents. **La FFMC demande que des tarifs spéciaux jeunes conducteurs & motards soient proposés afin d'encourager l'utilisation ces itinéraires plus sûrs que sont les autoroutes.**

Il est également indispensable d'établir un partenariat État – « Assurances afin que ces dernières pratiquent une politique tarifaire qui incite à la sécurité routière : inciter les jeunes à choisir des motos à caractère non sportif, inciter l'ensemble des conducteurs à la formation post-permis, incorporer la « corporelle conducteur » dans le contrat de base, rembourser les équipements de sécurité obligatoires en cas de sinistre. L'Assurance Mutuelle des Motards a déjà mis en pratique ces éléments.

**Proposer des chartes** où l'ensemble des acteurs de sécurité routière (État, collectivités territoriales, assureurs, formateurs, presse) et les usagers s'engagent mutuellement à un meilleur partage de la route, serein et responsable, devrait être retenu comme objectif.

### Garantir un accès pour tous à la formation

**Le taux de TVA sur les heures de formation pré et post-permis devrait être abaissé à 5,5%**, permettant ainsi que les coûts soient accessibles à tous.

En effet, la formation au permis de conduire concerne, pour la grande majorité, les jeunes dont le pouvoir d'achat est très limité. Pour obtenir le précieux sésame qu'est le permis, ils sont à la recherche du coût le plus juste, ce qui, compte tenu du milieu très concurrentiel, ne garantit pas forcément le meilleur enseignement. Baisser les charges de ces établissements tout en menant une action de contrôle de la qualité de l'enseignement dispensé permettrait de progresser.

#### ***Taxe sur les carburants***

La FFMC souhaite une information sur la répartition des taxes sur le carburant et surtout connaître la part qui est réellement consacrée en retour à la sécurité routière.

*Inciter aux formations post-permis*

**Des dispositions financières et réglementaires peuvent y contribuer de la part de l'État et des assureurs.**

## Faire évoluer les réglementations sur le plan législatif

**Abandonner la recommandation d'allumage des feux de croisement automobiles de jour et la remplacer par :**

- le développement de l'allumage automatique des feux de croisement automobiles en fonction de la baisse de luminosité ;
- un contrôle régulier de la vision des conducteurs (700 000 d'entre eux ne sont pas aptes à prendre un volant selon l'Agence nationale pour l'amélioration de la vue) ;
- une sensibilisation de la population et du corps médical au problème de la vue au volant et au guidon ;
- l'obligation pour toutes les petites cylindrées 2RM d'allumer leurs feux de croisement en permanence comme c'est le cas pour les autres 2RM.

### **Réglementer la remontée de file**

Le code de la route fixe des règles de cohabitation entre les différents usagers dans une optique de sécurité maximale mais, parfois, celui-ci ne semble pas toujours adapté aux pratiques actuelles.

Ainsi la pratique des « remontées de file » s'est développée, parallèlement à l'application de l'équivalence B -125 cm (MTL), ainsi qu'à l'accroissement spectaculaire du parc circulant de deux-roues motorisés. L'augmentation des difficultés de circulation en ville pour les voitures a favorisé l'émergence de cette pratique, surtout développée dans les grandes agglomérations et sur les voies péri-urbaines de celles-ci. Des pays comme l'Autriche ont déjà adopté cette pratique.

Pour la FFMC, la **légalisation permettrait à la fois de diffuser des messages de prévention à destination des différentes catégories d'usagers, mais aussi d'enseigner cette pratique en insistant sur les comportements et notamment sur le différentiel de vitesse à respecter (20 km/h quand il s'agit des voies express) ainsi que l'utilisation attentive et scrupuleuse des rétroviseurs et clignotants.**

### **Autoriser le stationnement gratuit des 2RM en ville**

Le 2RM fluidifie la circulation. Il optimise l'utilisation de l'espace urbain.

**La FFMC demande que le stationnement gratuit des 2RM en ville soit autorisé. Le nombre d'emplacements dédiés aux 2RM doit être largement développé.**

Il doit l'être en priorité en surface (et non dans des emplacements de parkings souterrains) pour des raisons de lutte contre le vol.

Augmenter les emplacements dédiés aux 2RM permettra de réduire les stationnements « sauvages » et inciviques.



## Axe 5

# Mieux comprendre l'accidentologie 2RM pour la réduire

### Comprendre la mécanique d'un accident et ses implications

La réduction de l'accidentalité par la voie uniquement de la répression exercée sur l'usager reste foncièrement limitée et les résultats sont d'autant plus à court terme, que les mesures sont imposées de manière directive sans la participation volontaire, affirmée et motivée des usagers.

#### **La Recherche.**

La France souffre d'un manque important de connaissances sur les accidents en général. La recherche, publique comme privée, s'est plus intéressée à l'automobile qu'aux deux-roues motorisés. Cette situation est sans doute en partie liée à la faible présence de constructeurs de deux-roues sur le marché français. De nombreuses recherches existent dans le domaine automobile, mais les études spécifiques deux-roues motorisées (ou non) sont rares, voire inexistantes. Certains laboratoires, comme L'INRETS, font partie des acteurs qui se sont préoccupés avant 2000 de la problématique « accident deux-roues ».

C'est un paradoxe que ce soit les usagers les plus vulnérables qui soient l'objet du moindre effort de recherche. La méconnaissance de l'accidentologie des deux roues motorisés est donc importante.

#### **Faire évoluer les outils.**

Les seuls outils mis à disposition pour travailler sur l'accidentologie sont soit les fichiers nationaux des accidents (BAAC, TRANSPV), soit des procès-verbaux d'accidents mortels. Cela donne un bilan global de l'accidentologie, non sans erreur, et des conclusions trop hâtives. Les politiques de sécurité routière se trouvent alors orientées vers une augmentation des sanctions visant à réprimer une « pseudo-délinquance routière » au lieu d'agir sur les origines et les causes des accidents.

La méconnaissance de l'accidentologie des deux-roues à moteur, par l'absence de données plus complètes sur l'exposition au risque et les mécanismes d'accidents, rend urgente l'acquisition d'une base de données spécifiques deux roues prioritaire avant tout lancement d'étude. Il est indispensable de disposer d'un système d'information aussi complet que possible afin d'identifier et de caractériser les problèmes et de proposer des solutions adéquates.

La mise en place d'études poussées, dites « cliniques », permettent de mieux appréhender les véritables causes de l'accidentologie. Plusieurs études vont dans ce sens, comme le rapport européen MAIDS ou des études menées par le CEESAR et l'INRETS pour la France. Elles font appel à des études détaillées d'accident (EDA), mais elles sont encore insuffisantes et leurs conclusions ne sont pas prises en compte à l'heure actuelle. La connaissance spécifique des accidents moto est un enjeu national de sécurité routière.

### Propositions

- **Développer des études détaillées d'accidents et en tenir compte dans les orientations des politiques de sécurité routière.**
- **Donner les moyens à la recherche pour permettre le lancement d'études spécifiques.**
- **Uniformiser les données en accidentologie avec nos partenaires européens.**

#### **Les données statistiques.**

Le recueil des données de l'accidentologie (issu des BAAC) en France doit être amélioré. Les données de base issues des fiches BAAC, renseignées par les forces de l'ordre au moment de l'accident, comportent des marges d'erreurs importantes, inacceptables sur le long terme pour les décideurs politiques qui ont la responsabilité devant l'opinion publique d'un choix toujours mieux adapté des mesures.

De nombreuses publications critiquent cet outil et plusieurs mises à jour ont eu lieu ces dernières années. Le principal souci vient du manque d'exactitude des données relevées par les forces de l'ordre sur le terrain, source principale d'alimentation de cette base, ce qui en fait un outil lourd et imprécis.

Le minimum est de connaître précisément le nombre de tués, de blessés graves et légers, la localisation de l'accident. D'autres données sont nécessaires pour comprendre les facteurs de l'accident.

En France, le nombre de tués publié est sous-estimé par rapport à la réalité. Ainsi le voit-on avec la mise en place d'un coefficient correcteur (1,057) pour passer des morts dans les six jours aux morts dans les 30 jours, pour coller aux chiffres officiellement retenus sur le plan international. Ainsi, une étude menée dans le département du Rhône a mis en évidence l'intérêt d'utiliser d'autres remontées de données d'accidents, telles que le RVAC (Registre exhaustif des victimes d'accidents corporels de la route), afin d'avoir un suivi précis du nombre de décès sur la route en France.

#### **Propositions :**

- **Retravailler les fiches BAAC avec l'objectif que les données consignées visent à déterminer les facteurs d'accident et pas seulement le responsable du sinistre.**
- **Réformer les critères d'identifications afin de pouvoir renseigner ces fiches le plus précisément possible en ce qui concerne les victimes, les véhicules et le lieu.**
- **Réformer le système de remontées des données d'accidents en se basant sur le RVSC.**
- **Créer des services spécifiques indépendants enregistrant sur le terrain les victimes d'accidents de la route.**
- **Uniformiser les méthodes de comptages et d'analyses en utilisant les critères officiels retenus sur le plan international.**

## **Développer une expertise spécifique au 2RM**

### ***Les deux-roues motorisés sont mal connus***

L'outil statistique ne permet pas, par exemple, de différencier un scooter 50 cm<sup>3</sup> d'un cyclomoteur à boîte de vitesses. La distinction est pourtant loin d'être négligeable.

De même, le port du casque et la nature de celui-ci est insuffisamment renseigné. Quel type de casque (jet, modulaire, intégral), attaché ou pas, adapté ou pas (taille de la tête), sont des données qui ne sont pas renseignées dans les fiches BAAC. Seul le pourcentage de port du casque est renseigné, alors que la plupart des usagers de 2RM décèdent suite à des blessures à la tête.

De plus, un manque de données fiables sur le rôle de l'infrastructure dans l'accident a été relevé, notamment en ce qui concerne le lieu précis de l'accident. La localisation des accidents en milieu interurbain est largement faussée (entre 100 et 1000 mètres de différence) et la remise en cause des conclusions d'une enquête de gendarmerie ou de police pose souvent problème.

Les deux-roues (motorisés ou non) sont plus sensibles que les autres véhicules à une défaillance de l'infrastructure ou de son entretien. L'absence de données spécifiques au moment de l'accident ne permet pas d'analyser celui-ci correctement. Des recherches sur les deux-roues sont nécessaires en ce qui concerne l'adhérence et les revêtements, l'influence des marquages au sol, notamment dans des conditions météo défavorables, la vision de la signalisation, les conséquences des différents moyens de retenue (glissières de sécurité métalliques, avec ou sans lisse inférieure, glissières béton...) et des obstacles latéraux en cas de choc, les spécificités des réactions de deux-roues en virage.

Le manque de connaissances sur le comportement de l'utilisateur de deux-roues motorisé est également un souci. Trop souvent il conduit à faire apparaître celui-ci comme un délinquant en mal de vitesse et de risque.

Tous les accidents impliquant des deux-roues motorisés doivent relever d'un traitement d'analyse particulier. La connaissance du mécanisme de l'accident moto et son déroulement sont primordiaux.

Type de machine (trail, routière, sportive, custom...), déformations du véhicule et lésions du conducteur, obstacles rencontrés déterminent la trajectoire du véhicule et les manœuvres d'urgence effectuées pour éviter la collision. Cette analyse n'est pas menée par les forces de l'ordre. La détermination des responsabilités en est faussée.

#### Propositions :

- **Mettre en place un système identifiant les accidents de deux-roues en circulation afin de mieux comprendre leurs mécanismes.**
- **Mettre en place dans chaque département des « groupes moto » composés des M. Moto, de représentants des DDE et des services de l'Etat avec les associations représentatives des usagers de deux-roues motorisés afin de réduire l'accidentologie des deux-roues.**
- **Développer la notion d'« expertise moto ». Les accidents des 2RM ne peuvent être analysés sans une connaissance spécifique de la machine et des particularités de sa conduite, la FFMC demande que l'on permette aux associations représentatives du monde du 2RM de présenter dans les organismes d'étude, des « experts moto » au même titre que des experts auto.**

#### *Accidentologie*

La nature transversale de la sécurité routière fait d'elle **un problème de santé publique** qui n'est pas intégré dans les politiques publiques. C'est la résultante d'une faible mise en commun des savoirs entre le monde de la sécurité routière et celui de la santé publique (en particulier sur l'addictologie).

Conduire n'est pas un acte banal. Le conducteur doit posséder de bonnes capacités techniques, sociales mais aussi médicales. Le dernier arrêté sur les contres indications date de 1997, et découle d'une directive de 1991. Depuis la loi Kouchner, les médecins ont un devoir d'information de leurs patients sur les maladies, les médicaments utilisés et leurs conséquences dans la vie quotidienne.

#### Propositions :

- **Des campagnes d'éducation et de sensibilisation à destination des jeunes usagers et des personnes âgées sur l'étiquetage des médicaments qui ont un effet néfaste sur l'aptitude des conducteurs ainsi que sur les risques liés à la prise de certains médicaments, de psychotropes, stupéfiants, d'alcool.... doivent être développées.**
- **Une communication croisée dans les lieux de vie des jeunes faciliterait la circulation de ces informations.**

#### **Prendre en compte la vulnérabilité de l'utilisateur et améliorer la perception des deux-roues**

Un équilibre peu stable et une absence de carrosserie rappellent constamment au motard le risque de chute et les conséquences du choc. Le motard voit tous ses sens mobilisés en permanence, il doit constamment analyser le comportement des autres usagers sans cesser d'anticiper les difficultés. Son corps fait partie intégrante de sa conduite, le physique et l'équilibre étant des éléments essentiels de la pratique du deux-roues. Les usagers des 2RM déploient une vigilance d'autant plus forte qu'ils se sentent plus souvent en danger que les automobilistes. Ce **sentiment de vulnérabilité** est accru par la sensation du motard d'évoluer sur un réseau qui est peu adapté à son véhicule.

Il est indéniable que le conducteur du deux-roues subira des lésions graves, voire irrémédiables, là où le conducteur d'automobile n'aura que de simples séquelles voire aucun traumatisme. S'il est vrai que la tête est le segment le plus vulnérable, d'autres lésions peuvent engendrer des handicaps graves. Aucune information sur l'équipement spécifique du motard ou de son passager est renseigné dans les procès-verbaux d'accidents. Pourtant cela peut faire la différence.

La **moindre perception** des 2R motorisés par les autres usagers, ainsi que leur manque de visibilité sont identifiés comme un facteur majeur d'accident. Selon les chiffres des assurances, 50% des accidents entre un deux-roues motorisé et une voiture sont dus à une erreur de l'automobiliste qui dans 70% des cas n'a tout simplement pas vu le deux-roues.

Les automobilistes sont peu sensibles et sensibilisés à la conduite des 2RM car ils en connaissent mal la spécificité, d'où un manque d'attention. L'esprit de l'automobiliste n'est pas prêt à voir le 2RM et le faible nombre de deux-roues dans le flux routier diminue l'attention de l'automobiliste à leur égard.

**La FFMC propose :**

- **que soit incluse dans la formation des conducteurs la connaissance des autres types de véhicule ;**
- **que soient développées régulièrement des campagnes de sensibilisation sur les dangers du téléphone portable au volant. De même, Il faudra prévoir une action de sensibilisation pour accompagner le développement des nouvelles technologies (de trop nombreux automobilistes utilisent déjà leur ordinateur portable en voiture).**



### ***Encourager l'utilisation des équipements de protection adéquats***

La recherche de vêtements adaptés plus sûrs ne parviendra jamais à remplacer une carrosserie automobile. Par contre, des recherches sur les zones de chocs spécifiques des utilisateurs de deux-roues permettraient d'améliorer la conception de l'équipement du motard. Des normes existent sur les protections épaules, coudes et dos, mais ces équipements restent encore sous employés par les fabricants de vêtements spécifiques moto.

La seule règle à respecter, en France, en terme d'équipement pour un 2RM est le casque.

Selon l'étude Maids, neuf motards sur dix (91%) portaient un casque au moment de l'accident. Les campagnes d'information sur l'importance du port du casque et de son bon attachement ont porté leurs fruits, Les centres de recherche & développement devraient pousser leurs études sur les casques pour obtenir un meilleur maintien car, toujours dans MAIDS, sur la totalité des accidents, dans 9,1% des cas le casque a été éjecté, sans que l'étude ne précise si cela est essentiellement imputable au non-bouclage de ce dernier.

Afin que les motards changent de casque, notamment après une chute, la FFMC demande depuis plusieurs années que le taux de TVA soit réduit.

Des actions de sensibilisation à l'utilisation d'équipements de protection (blouson, vêtements de cuir, renforts cervicaux et lombaires, bottes, gants...) devraient être mises en œuvre et l'enseignement de la conduite d'un 2RM devrait davantage accentuer l'effort sur ce point.

Les études en traumatologie (MAIDS, UMRETTE...) notent aussi que la majorité des conducteurs (ou passagers) de deux-roues accidentés ont été blessés aux membres supérieurs ou inférieurs.

Il est important, pour faciliter leur utilisation, d'adapter les vêtements aux conditions climatiques, en particulier lors de la période estivale, tout en assurant confort et sécurité, par exemple en plaçant sur les vêtements des filets ou des éléments fluorescents (ainsi que sur la moto).

Les équipements de sécurité devraient aussi bénéficier d'un taux réduit de TVA. En effet, le coût non négligeable de cet équipement, le peu de normes existantes (2 seulement : NF EN 1621-1 et PR EN 1621-2) et leur non prise en compte par la plupart des assurances en limitent bien souvent l'utilisation.

**Propositions :**

- **Maintenir l'obligation d'allumage des feux de croisement de jour pour les 2RM et ne pas l'étendre aux autres véhicules.**

- **Inscrire la connaissance des autres véhicules dans la préparation aux permis.**
- **Encourager les équipementiers à prévoir des filets rétro-réfléchissants sur les vêtements de protection (blousons, pantalons, bottes et chaussures montantes).**
- **Encourager les constructeurs et accessoiristes moto à avoir la même démarche pour les véhicules.**
- **Contrôler régulièrement la vision de l'ensemble des conducteurs.**
- **Mettre en place des groupes de travail afin de faire évoluer et d'adapter les normes de vêtement.**

***Prendre en compte de la vulnérabilité du véhicule***

**Sécurité passive :**

La FFMC demande qu'une analyse sur les **systèmes de sécurité passive et d'assistance** à la conduite soit réalisée car, si l'objectif est de garantir une meilleure sécurité des usagers, il semble qu'il existe en même temps des effets pervers qui vont à l'inverse de l'objectif recherché.

Ainsi, par exemple, les motos disposant de l'**ABS** sont plus accidentées que les mêmes modèles sans ABS, les conducteurs ayant trop souvent l'opinion fautive que ce dispositif permet de réduire la distance de freinage alors qu'il évite simplement le blocage des roues. L'industrie moto s'est engagée à développer le nombre de modèles équipés de l'ABS de manière à ce qu'en 2010 une majorité des nouveaux modèles vendus en Europe soit dotée de systèmes de freinage évolués (ou puissent l'être en option).

Sur l'**e-safety** (système électronique d'assistance à la conduite), la possibilité d'améliorer la détectabilité des motos par les autres véhicules doit être recherchée.

De même, le **GPS** installé dans les voitures n'est-il pas un élément susceptible de détourner de la route l'attention du conducteur tout comme l'est le téléphone ?

En tout état de cause, il semble indispensable pour la FFMC de disposer d'études précises sur les avantages et inconvénients de ces différents systèmes.

## Axe 6

### Favoriser le respect de l'environnement

La trop grande densité du trafic automobile en milieu urbain et l'effet de la chaleur sur la production d'ozone provoquent des pics de pollution.

La FFMC ne nie pas la contribution des deux-roues à moteur à la pollution et souhaite favoriser sa diminution. La FFMC a ainsi contribué à l'élaboration des normes européennes euro 2 et euro 3 actuellement mises en place.

Les deux-roues à moteur permettent d'optimiser l'espace urbain en diminuant les temps de parcours et en facilitant le stationnement, ce qui, de fait, limite les émissions polluantes.

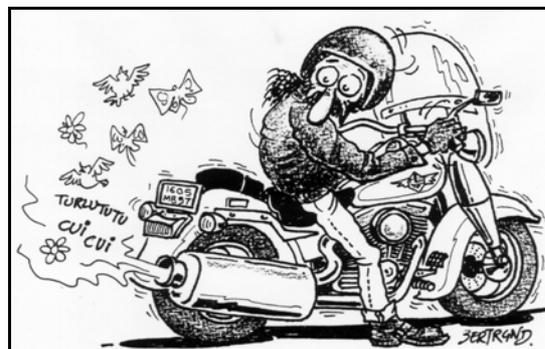
La FFMC demande que :

- cette prise en compte soit effective dans les mesures de l'ADEME ;
- les pouvoirs publics incitent par des encouragements significatifs l'ensemble des usagers de véhicules à moteur à utiliser des carburants moins polluants ;
- comme en son temps pour l'automobile, la moto puisse bénéficier d'incitations fiscales qui encouragent au renouvellement du parc, sans que cela remette en cause un moyen de transport économique et accessible, aux plus jeunes, comme aux moins fortunés.

Elle souhaite que des efforts soient consentis pour étudier la mise en place d'énergies alternatives sur les deux-roues à moteur.

Par ailleurs, la FFMC va développer :

- en partenariat avec les acteurs du monde de la moto et les pouvoirs publics, une **campagne visant à diminuer davantage les émissions polluantes des deux-roues à moteur** ; dans ce but, elle va produire un ensemble de conseils de conduite et de préconisations tant en direction des motards que des réparateurs ;
- une campagne pour l'utilisation d'huile de synthèse dans les moteurs deux-temps, qui peut réduire jusqu'à 50 % les émissions de particules.



**Ce manifeste a été rédigé en 2005.**

**Il sera actualisé en fonction des données de la sécurité routière,  
de l'évolution du monde du deux-roues motorisé,  
des modifications législatives effectuées ou en projet au plan national et européen.**

**Pour faciliter la prise d'informations, nous publions ci-dessous les contacts utiles.**

### **Contacts nationaux**

#### **Fédération Française des Motards en Colère**

**35 bis rue des Messiers 93100 Montreuil**

**Tél. : 01 48 18 03 20 du lundi au jeudi de 14h30 à 19h00 et le vendredi jusqu'à 18h**

**Fax : 01 48 18 03 19**

**E-mail : [contact@ffmc.asso.fr](mailto:contact@ffmc.asso.fr) - Site internet : [www.ffmc.asso.fr](http://www.ffmc.asso.fr)**

#### **Assurance Mutuelle Des Motards**

**Parc Euromédecine, rue de la croix verte 34294 Montpellier Cedex 5**

**Tél. standard : 04 67 04 72 04**

**E-mail : - Site internet : [www.amdm.fr](http://www.amdm.fr)**

#### **Association de Formation Des Motards - Secrétariat National**

**Z.A. du Rieucoulon 90 rue Pierre et Marie Curie 34430 Saint-Jean de Vedas**

**Tél. : 04 67 69 29 01 du lundi au vendredi de 10h à 12h**

**Fax : 0467 0448 04**

**E-mail : [anne.easyrider@libertysurf.fr](mailto:anne.easyrider@libertysurf.fr) - Site internet : [www.afdm.org](http://www.afdm.org)**

#### **Editions de la FFMC**

**35 rue des Messiers 93100 Montreuil**

**Tél. : 01 55 86 18 00 du lundi au Jeudi de 9h à 19h – vendredi jusqu'à 18h**

**Fax : 01 48 58 02 98**

**E-mail : [ypicard@motomag.com](mailto:ypicard@motomag.com) - Site internet : [www.motomag.com](http://www.motomag.com)**

#### **FFMC Loisirs**

**CLAM 390 route des charretiers BP 50 – 82400 Valence d'Agen**

**Tél. : 05 63 29 13 66 du lundi au vendredi 9h-12h 14h-18h**

**Fax : 05 63 29 13 65**

**E-mail : [ffmcloisirs@yahoo.fr](mailto:ffmcloisirs@yahoo.fr)**

### **Contact européen**

#### **FEMA**

**62 rue des Champs 1040 Bruxelles Belgique**

**Tél. : + 32 2 736 9047**

**Fax : + 32 2 736 9401**

**E-mail : [fema@chello.be](mailto:fema@chello.be) - Site internet : [www.fema.ridersrights.org](http://www.fema.ridersrights.org)**

### **Contact local**

#### **FFMC**

**Adresse**

**Tel**

**Fax**

**site**