



Présentation de la F.F.M.C.

La Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) a été créée en 1980 en réaction d'une part à la volonté du gouvernement d'imposer une vignette moto, et d'autre part au monde des assureurs qui n'acceptaient d'assurer les motards qu'à un prix prohibitif.

La FFMC est à l'origine d'un Mouvement plus global qui a généré l'**Assurance mutuelle des motards (AMDM)**, l'**Association pour la formation des motards (AFDM)**, le mensuel Moto magazine, la commission Stop Vol à l'origine de la norme des antivols moto, la commission juridique, la commission **Education routière de la jeunesse (ERJ)**, les Relais motards calmos, les opérations Motard d'un jour (pour sensibiliser l'Etat et les Collectivités à la prise en compte des spécificités des 2-roues dans les opérations d'aménagements et d'entretien des infrastructures).

La FFMC siège et participe aux travaux du **Conseil national de sécurité routière**, en tant qu'expert reconnu des problématiques des 2 et 3 roues motorisés (2RM et 3RM).

A travers ses adhérents, les sociétaires et salariés de l'AMDM, les salariés de Moto Magazine, le Mouvement FFMC est fort de plus de 300 000 personnes ! C'est l'un des plus anciens et importants mouvements citoyens de France.

La FFMC conteste les mesures absurdes sans effets sur la « sécurité routière »

Toutes les dispositions proposées ou prises ne sont en aucun cas des mesures de sécurité routière : elles ne visent qu'à tenter de réduire les conséquences d'un éventuel accident, alors que l'objectif de la sécurité routière doit être de les éviter !

D'autre part certaines mesures prises en direction des motards en 2017, avec le port des gants « certifiés » obligatoire ou l'obligation du format unique de la plaque d'immatriculation à 21 X 13 cm... sont des mesures qui permettent évidemment de mettre des amendes, mais en aucun cas de sauver des vies de motards !

L'analyse de la FFMC sur les résultats de l'accidentalité 2017 :

Les chiffres de la SR de 2017 ont été publiés par la Direction de la sécurité routière (DSR) très tôt cette année ! C'est évidemment pour contre-argumenter sur les mobilisations croissantes de l'ensemble des usagers de la route contre l'abaissement de la vitesse.

La mortalité globale est en légère baisse (« grâce aux radars »), mais les accidents et les blessés sont en hausse.

Surtout, la mortalité « moto » est en hausse, de 9%, avec 56 tués de plus qu'en 2016. L'argument récurrent est alors de pointer le comportement des motards avides de vitesse...

Une fois encore, cet argument massue et fallacieux ne tient pas compte de la réalité de terrain ; on rappelle que :

- dans 2 accidents sur 3 impliquant un motard, celui-ci n'est pas responsable (enquête MAIDS au niveau européen);
- plus de la moitié des accidents qui tuent des motards est causée par des automobilistes inattentifs : téléphone au volant, utilisation du GPS...

Cette réalité découle du fait que la sensibilisation à la présence des 2RM (ou autres cyclistes) est très insuffisante et toujours inchangée depuis plus de 10 ans dans les formations au permis de conduire pour les automobilistes.

- Rappelons aussi que 35 % de la mortalité motocycliste concerne des accidents contre des obstacles fixes : glissières, soit 26 % des tués, poteaux pour 41 %, murs ou piles de ponts à 31 %... (chiffres ONISR 2016).

Et justement, la FFMC demande toujours que les recommandations du CEREMA répétées depuis plus de 15 ans soient appliquées et pour l'instant, cela n'a rien d'obligatoire et cela n'est même pas contrôlé !

L'abaissement de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central

L'impopularité de cette mesure incomprise :

Depuis le début de l'année, ce sont **plusieurs dizaines de milliers d'usagers** qui sont descendus dans la rue pour dire leur mécontentement sur la mesure d'abaissement de la vitesse de 90 à 80 sur la plus grande partie de notre réseau routier secondaire. Un mécontentement qui dit que l'immense majorité des usagers de la route refuse cette politique de sécurité routière qui exclut, réprime, sanctionne et règlemente, sans jamais que la concertation avec les spécialistes que nous sommes, ce qui est clairement reconnu à travers notre participation aux travaux du CNSR, ne soit prise en compte.

Par ailleurs, il y a également un grand nombre de parlementaires, lassés par des décisions prises sans consultation aucune par le gouvernement. Ainsi, le **Sénat a formé une commission d'étude** pour déterminer si cet abaissement de la vitesse est pertinent. Cette commission va auditionner la FFMC et 40 millions d'automobilistes pour prendre l'avis des experts que sont ces associations qui représentent l'ensemble des usagers de la route. En parallèle, **nombre de députés ont interpellé le gouvernement** et le Président Emmanuel Macron, en argumentant sur leur refus d'être mis devant le fait accompli d'une mesure incompréhensible et impopulaire.

La propagande de la DSR

Dans le même temps, alors que le Sénat avait demandé à votre gouvernement de suspendre cette décision en attendant que le groupe de travail formé dans ce but ait rendu

ses résultats, la DSR lançait, le dimanche 16 février dernier, une grande campagne de propagande dans la presse quotidienne régionale pour convaincre du bien-fondé de cette mesure pourtant rejetée par 4 français sur 5.

L'argent public utilisé - 1,6 million d'euros ! - pour cette « opération pédagogique », comme l'appelle la DSR, aurait certainement mérité un meilleur usage. D'autant que le message relayé dans cette communication, qui s'appuie sur des « vieux » chiffres d'accidents de 2002 à 2005, manque singulièrement de clarté... La baisse constatée de 7% de la vitesse moyenne (grâce aux radars) expliquerait la baisse de 37% de la mortalité sur le réseau secondaire ! C'est gommer un peu vite beaucoup d'autres facteurs explicatifs comme l'amélioration de la sécurité passive des véhicules par exemple.

Ce qui est clair en revanche, c'est le mépris qui caractérise cette campagne pour l'opinion publique qui s'est fortement mobilisée pour dire son opposition, comme le mépris pour le Sénat et sa demande de suspension. Si c'est ce que les services de l'Etat entendent par concertation et pédagogie, ce message-là est clair.

Une pseudo expérimentation :

Les zones d'expérimentation du 80 km/h (soit 3 portions de route pour un total de seulement 81 km !) ont bénéficié de resurfacement, élargissement et autres facteurs visant à sécuriser davantage ces portions « expérimentales », faussant au passage l'expérimentation !

L'inutilité de la mesure :

Les usagers fragiles, non seulement nous motards et scootards mais aussi piétons et cyclistes, sont victimes de nombreux accidents. **Ces accidents surviennent majoritairement en zones urbaines et péri-urbaines, dans lesquelles l'abaissement de la vitesse à 80 n'aura aucune influence.**

N'aurait-il pas été plus judicieux de lancer une grande campagne de sensibilisation vers le partage de la route entre tous, plutôt que de défendre un 80 qui n'aura aucun effet sur ces usagers ?

Conclusion : la politique de sécurité routière est un échec qui n'a pas permis de produire les résultats escomptés, notamment en ce qui concerne les 2 et 3RM ; par contre on peut affirmer que ces mesures constituent plutôt une politique de « sécurité rentière » au travers de mesures aussi démagogiques que peu productives.

La FFMC force de propositions

Comment éviter les accidents ? Les accidents ont deux causes principales : le comportement des usagers et l'état des infrastructures.

Pour améliorer les comportements, il faut un continuum éducatif que nous réclamons depuis nos débuts. D'ailleurs, nous n'avons pas fait que proposer, nous avons mis en place un **programme d'éducation routière de la jeunesse (ERJ)**, d'ailleurs agréé par

l'Éducation nationale, et l'AFDM dispense depuis plus de 30 ans des formations post-permis aujourd'hui labellisée par l'Europe pour leur qualité. Et ça marche !

Côté infrastructures, l'état des routes qui ne cessent de se détériorer devrait faire l'objet d'une priorité pour nos élus nationaux et locaux ! Consacrer l'argent des radars aux blessés au lieu de le consacrer, en amont de l'accident, à proposer un réseau routier en bon état, est une faute grave ! Sans compter que le réseau le plus sûr, celui des autoroutes, devrait être rendu gratuit aux usagers puisque plusieurs fois amorti !

Des propositions concrètes :

Si votre gouvernement veut faire de la sécurité routière :

- Qu'il fasse **doubler toutes les glissières de retenue** (glissières de sécurité) qui transforment une dizaine de motards par an en steak haché (cela fait juste des décennies qu'on le demande).
- Qu'il légifère ou réglemente pour que les **recommandations du CEREMA** sur la prise en compte des 2RM dans la conception des infrastructures routières **soient enfin rendues obligatoires** (cela fait des années qu'on le demande).
- Que les **professions de l'enseignement de la conduite soient revalorisées** au lieu de les faire disparaître par la concurrence des formations par Internet (permises par la Loi Macron !).
- Qu'il rende les **autoroutes gratuites** : c'est le réseau le plus sûr (sur lequel on constate 5 fois moins d'accidents) mais également le plus cher ! Un réseau largement payé par les contribuables, pourtant toujours aux mains d'argentiers qui ne cessent d'en augmenter les tarifs et qui vont gagner encore plus d'argent avec le report du trafic induit par la limitation de vitesse !
- Qu'il s'arrange pour que **l'entretien du réseau routier existant ne soit plus laissé à l'abandon** comme nous le constatons tous depuis plusieurs années.
- Que les **"stages de sécurité routière"** soient proposés **gratuitement dans les 12-24 mois après le passage du permis, ou tous les 10 ans pour tous les conducteurs**, plutôt qu'ils soient obligatoires, payants, et seulement pour récupérer des points de permis.

En conclusion

Contrairement à ce que sous-entendent avec beaucoup de démagogie là encore les défenseurs de cette mesure d'abaissement de la vitesse, **nous ne supportons pas que l'on meure sur nos routes !**

Nous demandons une **véritable politique de sécurité routière qui vise à éviter les accidents**, et qui ne tente pas uniquement d'en réduire les conséquences !

Nous demandons **l'application d'un continuum éducatif** qui commence très tôt et amène à un réel partage de la route.

Nous demandons que **l'entretien des routes et la gestion des infrastructures bénéficient de budgets bien concrets**, pour retrouver la première place qu'occupait il y a encore peu la France pour la qualité de son réseau routier, dont la dégradation l'a repoussée à la 7ème place européenne !

Nous demandons une véritable politique de Sécurité ROUTIERE et non de sécurité RENTIERE.