

Manifeste

FORMATION CITOYENNETÉ COMMUNICATION AMÉNAGEMENT & INFRASTRUCTURES ÉVOLUTION DES PRATIQUES **POUR UNE** NATIONALISATION ACCIDENTS **MEILLEURE** TECHNOLOGIE **SÉCURITÉ** ESCOMPORTEMENT **DES MOTARDS** TENORMES ÉDUCATION RESPONSABILITÉ RECHERCHES INTÉGRATION APPRENTISSAGE FORMATION CITO

→ **SÉCURITÉ ROUTIÈRE, CITOYENNETÉ**

LA FFMC PROPOSE



Intégrant la place majeure qu'occupe la sécurité routière dans le quotidien des motards et leur qualité de citoyens usagers de la route, la FFMC a remis au goût du jour l'ensemble de ses propositions pour une meilleure sécurité.



Ces propositions s'appuient sur l'expérience de terrain de la FFMC qui, depuis 25 ans, travaille pour une prise en compte du deux-roues motorisé, l'amélioration de la sécurité routière et la défense des droits des usagers de deux-roues motorisés.

Elle bénéficie de l'apport de nombreux professionnels du mouvement FFMC tant au plan de la formation à la conduite (Association de Formation Des Motards) que de l'assurance (Mutuelle des Motards) ou de l'éducation des jeunes (FFMC Loisirs) et de la communication (Éditions de la FFMC).

Elle a également pu enrichir ses réflexions grâce à sa participation à la FEMA (Fédération Européenne des Associations Motocyclistes).

→ **Un ensemble de propositions dénué de corporatisme mais guidé par des valeurs de fond :**

- promouvoir la solidarité et la tolérance, développer la citoyenneté,
- s'appuyer sur la sensibilisation, la formation, la prise de conscience (l'intelligence quoi!) plutôt qu'édicter des règles autoritaires.

À lire et à faire circuler. Vous pouvez aussi réagir et nous écrire par courrier au journal ou par mail à motomag.com

→ **Développer les campagnes médiatiques de sensibilisation et de prévention**

Les campagnes d'information et de sensibilisation doivent devenir une pratique régulière et continue. Leur efficacité doit être mesurée par des études d'impact.

→ **Faire évoluer les comportements et promouvoir les valeurs de solidarité et de respect**

- Par des campagnes pédagogiques sur les bons comportements routiers :
- partage de la route,
- responsabilité individuelle,
- tolérance et attention envers les plus fragiles,
- respect des distances de sécurité,
- utilisation des indicateurs de direction et des rétroviseurs,
- utilisation du portable exclusivement en stationnement...

→ **Par des campagnes sur la vulnérabilité :**

- des piétons,
- vélos,
- cyclomoteurs,
- scooters et motos

« Ce n'est pas la moto qui est un danger mais le comportement des autres et parfois du motard lui-même... l'image qu'en donnent les médias n'y est pas pour rien! »

FAIRE ÉVOLUER LES REPRÉSENTATIONS

Ces campagnes doivent veiller à ne pas stigmatiser une catégorie (motards = chauffards ; jeunes = délinquants) et, au contraire, à véhiculer des images positives. Les images attachées à la voiture ou à la moto évoquent toujours la puissance et la vitesse. C'est avec cette habitude qu'il faut rompre. Il s'agit de mettre en valeur le deux-roues motorisé comme fluidifiant la circulation urbaine et un moyen de découverte, de voyage et d'évasion.

FAVORISER LA DIVERSITÉ DES PRATIQUES

Les médias s'attachent davantage aux compétitions de vitesse qu'aux autres types de pratiques. C'est vrai de la moto et de la voiture. L'impact sur les comportements n'est pas négligeable. Les jeunes, en particulier, ont tendance à vouloir s'identifier à ce qui leur est présenté comme modèle. En mettant en valeur la diversité des pratiques (trial, enduro, cross, piste, rallyes-raïd, véhicules anciens...), il est possible d'influer de façon positive sur les comportements.

AXE 2
Ouvrir les circuits

→ **Ouvrir un circuit aux motocyclistes est un moyen à la fois :**

- De leur permettre d'exploiter leur machine et leurs propres limites dans un lieu sécurisé afin de ne pas prendre la route pour un circuit
- De consacrer régulièrement un espace à des actions de sensibilisation, de formation ou de perfectionnement à la conduite.



→ **Pour cela la FFMC demande que :**

- L'État 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 mises 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

→ **Faire évoluer les pratiques**

Il s'agit d'améliorer l'éducation et la formation à la conduite, traitées en parents pauvres en regard des moyens astronomiques alloués à la répression qui s'apparente parfois à un véritable racket.

→ **Une éducation à la sécurité routière dès le plus jeune âge**

- Intégrer dans les programmes scolaires une heure par semaine de sécurité routière adapté selon l'âge des élèves (dès la maternelle)
- Dégager des moyens financiers et humains pour assurer cette formation (Formation des enseignants - Outils pédagogiques adaptés.)
- Donner des moyens, financiers et humains, aux centres de loisirs et de vacances pour sensibiliser à la sécurité routière de manière ludique.

→ **Un meilleur apprentissage de la conduite**

- Contrôler l'application et évaluer les acquis de l'APER (Attestation de première éducation à la route de l'école primaire), ASSR (Attestation scolaire de sécurité routière) et BSR (Brevet de sécurité routière) par des organismes indépendants.
- Porter le Brevet de Sécurité Routière (obligatoire pour conduire un 49,9 cm3) à 12h et le rendre accessible à tous par des aides financières aux familles modestes.

→ **Une meilleure formation initiale aux permis et à la**

conduite

- Supprimer les épreuves chronométrées du permis (incitation à une «conduite d'attaque»).
- Développer le nombre d'emplacements mis à la disposition des moto-écoles pour la formation «plateau» des permis.



- Mettre en place une incitation à la formation pour les conducteurs, possédant un permis B, qui veulent accéder à la conduite des motos et scooters de 125 cm³ et impliquer tous les professionnels du secteur dans cette démarche (assureurs, concessionnaires...)

- Intégrer dans la formation aux permis de conduire une meilleure connaissance des

différents véhicules, et leurs spécificités (2 roues, poids lourds et autres véhicules agricoles et professionnels...)

- Changer les critères d'évaluation des établissements de formation à la conduite en favorisant la qualité. Le taux de réussite au permis n'est pas un critère satisfaisant.

« La conduite est complexe ! À chaque situation, il faut : percevoir, analyser, décider et agir. Voilà pourquoi la formation est indispensable. »

- Effectuer un bilan de l'application du PNF (Plan national de formation) en matière de préparation aux permis et contrôler la qualité de l'enseignement dispensé dans les écoles de conduite.

- Engager la réforme des permis de conduire, prenant en compte un réel enseignement des techniques de conduite

adaptées à l'environnement routier et de leurs limites, la connaissance et gestion des situations à risques, les comportements dangereux, ainsi que les connaissances des limites physiologiques des conducteurs.

- Inscrire la formation aux premiers secours dans le programme de formation aux permis de conduire.

→ **Une formation à la conduite tout au long de la vie**

- Instaurer un rendez-vous d'évaluation post-permis tous les 10 ans gratuit.
- Inviter les conducteurs à vérifier périodiquement leur aptitude physique à la conduite (notamment la vision) et sensibiliser, pour ce faire, le corps médical.
- Inciter les usagers à suivre des cours de perfectionnement à la conduite en favorisant l'accès et en contrôlant la qualité de la formation dispensée.
- Agir auprès des assurances pour qu'elles pratiquent des politiques tarifaires incitatives pour encourager les formations post-permis.



→ **Améliorer les aménagements routiers**

Dans 40 % des cas d'accidents graves, les infrastructures mal adaptées sont en cause. Il ne s'agit pas de transformer la route en circuit, mais d'avoir des aménagements qui pardonnent en cas de faute ou de chute, plutôt que de tuer ou handicaper à vie.

→ **Une meilleure prise en compte des 2RM dans les aménagements routiers**

- Développer et contrôler les normes des aménagements routiers et en contrôler le respect.
- Faire une carte des zones dangereuses, en collaboration avec les associations d'usagers de la route et mettre en place des plans d'aménagements pour y remédier (suivi et amélioration).
- Impliquer les associations de motocyclistes représentatives dans les instances décisionnaires des PDU (Plan de Déplacement Urbain) et aménagements routiers PLU (Plan Local d'Urbanisme)
- Sensibiliser en les informant les décideurs locaux et aménageurs routiers.

→ **Faire évoluer et appliquer les textes législatifs, réglementaires et juridiques**

- Interdire la mise en place de mobilier, d'infrastructure, de signalisation pouvant engendrer de graves blessures aux usagers vulnérables.

- Établir des normes pour régir la réalisation et l'installation des mobiliers urbains (poteaux anti-stationnement notamment).
- Valider et normaliser des processus pour la mise en place des signalisations au sol (passages piétons, bandes blanches...)
- Améliorer la lisibilité de la signalisation verticale et horizontale.
- Limiter les implantations de panneaux publicitaires à proximité des voies de circulation.

→ **Augmenter les budgets et les moyens attribués à l'équipement et à la sécurité routière**

- Modifier la norme EN 1317 sur les glissières de sécurité (rail guillotine) afin qu'elles n'aggravent pas les conséquences de la chute des conducteurs de deux-roues motorisés.
- Accélérer les programmes d'installation de lisses inférieures sur les glissières de sécurité existantes.

- Systématiser l'équipement en glissières doublées sur les nouvelles installations
- Engager un programme de transformation des glissières centrales en ligne droite soit en installant des lisses inférieures, soit en les remplaçant par des glissières bétons.
- 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.
- Soutenir et valoriser le travail des M. Moto au sein des DDE (Direction Départementale de l'Équipement) en leur accordant un budget temps et financier.
- Mettre en place un véritable plan de recherches et 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.

→ **Communiquer et faire circuler l'information**

- Diffuser les informations aux DDE, collectivités territoriales et entreprises d'aménagements routiers concernant les recherches, innovations, nouvelles réglementations et normes existantes en France et en Europe.

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

- Augmenter les moyens et les effectifs pour une réactivité plus grande et un maillage territorial plus serré.

« Assez de pièges à motards la route doit être un service public. »



→ **Faire évoluer les réglementations pour une meilleure prise en compte du 2RM**

Faire évoluer les réglementations sur le plan fiscal.

Le fisc ne fait pas de cadeau. Quand la moto est associée fiscalement à l'auto, c'est presque toujours à son désavantage. Les équipements obligatoires et indispensables à la sécurité non fournis avec la moto sont lourdement taxés, privant les plus modestes du droit à la sécurité.



→ **Une prise en compte du coût réel du 2RM dans les barèmes fiscaux**

- Réévaluer le barème fiscal des motos

→ **Un accès pour tous à la sécurité**

- Décider de la réduction à 5,5% du taux de TVA sur les accessoires de sécurité obligatoires
- Abaisser les tarifs des péages autoroutiers et aller à terme vers la gratuité (axes moins accidentogènes) pour l'ensemble des véhicules légers
- Favoriser le renouvellement du parc par des incitations fiscales afin d'accélérer la

mise en place des nouvelles normes de pollution (Euro 2 & Euro 3) ainsi que ce fut le cas en automobile.

→ **Un accès pour tous à la formation**

- Décider de la réduction du taux de TVA sur les heures de formation

→ **Faire évoluer les réglementations sur le plan législatif**

- Examiner les réglementations possibles spécifiques aux 2RM.
 - remontée de files,
 - stationnement gratuit en agglomération...

« Encourager la pratique moto au lieu de ponctionner l'usager, c'est fluidifier le trafic »

AXE 6 Favoriser l'implication des usagers dans des actions locales de sécurité routière

Faire de la sécurité routière une priorité c'est donner aux associations d'usagers qui agissent en ce domaine les moyens de s'impliquer davantage, particulièrement en direction des adolescents. Pour cela il faut :

- Inscrire la sécurité routière dans les programmes scolaires et ouvrir une partie de ce temps à l'intervention de bénévoles du milieu associatif représentatif du monde du 2RM.
- Faciliter l'exercice des pratiques bénévoles par une législation du travail adaptée.
- Augmenter les budgets des PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière) en valorisant les actions de prévention.



→ **Comprendre les causes des accidents 2RM pour en réduire le nombre**

Il est nécessaire de mettre en place une méthodologie sérieuse pour comprendre le mécanisme des accidents dans lesquels sont impliqués les 2RM. La plupart des études réalisées en France sont faites soit à partir des fichiers BAAC obsolètes, soit de procès-verbaux d'accidents mortels. Seules des études EDA (études détaillées des accidents) permettent une analyse fine et précise.

→ **Comprendre le mécanisme d'un accident et ses implications**

- Développer les analyses statistiques sous forme d'études cliniques (études détaillées d'accidents).
- Actualiser et fiabiliser les données statistiques.
- Soutenir et s'appuyer sur la méthodologie du rapport MAIDS pour harmoniser les procédures d'analyse statistique au niveau européen et mondial.
- Rendre accessibles aux associations représentatives des usagers les données statistiques précises.

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

- Centraliser et mettre à disposition des collectivités territoriales et des aménageurs routiers les informations, études, recherches dans ce domaine.
- Développer la notion « d'expertise moto ».
- Permettre aux associations représentatives de présenter, dans les organismes d'étude, des « experts moto » au même titre que des experts auto.

→ **Prendre en compte la vulnérabilité de l'usager et du véhicule**

- Reconnaître et faire percevoir (dans les programmes de formation et par des campagnes médiatiques) les usagers vulnérables.
- Sensibiliser tous les usagers à un meilleur partage de la route.
- Sensibiliser au danger de l'utilisation du portable en circulation.
- Encourager l'utilisation des équipements de protection adéquats (TVA réduite...).

« Étudier et comprendre, sensibiliser plutôt que décourager et punir »



AXE 8 Améliorer la perception des deux-roues

La surface frontale d'un deux-roues est plus réduite que la plupart des autres véhicules. Les motos se repèrent donc moins bien et l'évaluation de leur allure est plus complexe, d'où la nécessité d'une réglementation spécifique.

- Abandonner définitivement le projet d'allumage des feux automobiles de jour et le remplacer par la généralisation sur tous les VL d'un allumage automatique en fonction de la luminosité.
- Mettre en place un contrôle régulier de la vision de l'ensemble des conducteurs.
- Étendre l'obligation d'allumage des feux de croisement de jour à l'ensemble des 2RM (quelle que soit la cylindrée).
- Inscrire dans la préparation aux permis des modules sur la perception, l'évaluation de l'allure d'un autre véhicule.
- 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.

→ La moto **écolo**

Les pics de pollution. Nos villes suffoquent d'un trop-plein d'automobiles et l'effet de la chaleur sur la production d'ozone provoque 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 déjà 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**

- Cette prise en compte dans les mesures de l'ADEME.
- Que les pouvoirs publics incitent par des encourage-

ments significatifs l'ensemble des usagers à utiliser des carburants moins polluants.

■ Que 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.

→ **Par ailleurs, la FFMC souhaite 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. Elle va développer un



ensemble de conseils de conduite et de préconisations tant en direction des motards que des réparateurs dans ce but.

■ Une campagne pour l'utilisation d'huile de synthèse dans les moteurs deux-temps, qui peut réduire jusqu'à 50 % les émissions de particules.



« Les motards sont les premiers à subir les effets de la pollution en circulation urbaine. »

Écolo' implication

La FFMC va participer à la mise en place d'une étude qui sera demandée par la Mairie de Paris à l'ADEME sur la contribution réelle (en situation, et non sur un cycle théorique) des 2RM en ville.