

Le Galet dans le Golfe

Bulletin de la Fédération des Motards en Colère du Morbihan

<p>FFMC 56 BP 368 56 009 Vannes Cedex ffmc.56@orange.fr Site FFMC 56 : http://www.ffmc56.free.fr/</p> <p>directeur de publication : Serge Lambotin 02 97 40 10 19 ISSN : 6/2006 Dépôt légal : 15 06 2006</p>		<p><i>Sommaire :</i></p> <p>P 1 : édito P 2 : Procédure VE P 3 : feux dédiés en 2011 P 4 : des menaces pour les ados P 5 : formation 125 – l'accidentologie en 56 P 6 : agenda/lu, vu ; entendu P 7 : points noirs P 8 : comment adhérer</p>
--	---	--

Edito

n°6- Hiver 2008-2009

Les motards connaissent la FFMC. Ils savent que c'est la seule structure qui défend leurs intérêts en tant qu'usagers de la route. Qui n'a pas à un moment donné participé à une manif de la FFMC ou n'a pas signé une pétition sur un stand FFMC lors d'un rassemblement motard ou chez un concessionnaire ?

Cependant comme l'iceberg, il existe aussi une partie moins visible du travail du Mouvement FFMC.

La constitution de dossiers à préparer et à défendre avec les élus et les représentants de l'Etat, la variété des sujets à traiter, la complexité des dossiers (infrastructures dangereuses, circuits moto, l'analyse de l'accidentologie 2RM, réforme du permis...) demandent du temps et des connaissances.

Pour être efficaces, les militants bénévoles du Mouvement FFMC doivent aussi échanger, apprendre et se former. C'est pourquoi, un week-end par an, en Novembre, les antennes FFMC se réunissent à Cussac en Haute Vienne (87) lors des Journées Techniques d'Information (JTI). S'y retrouvent les militants actifs des antennes départementales et les responsables des différentes structures du Mouvement [l'AFDM (Association pour la Formation des Motards), La Mutuelle des Motards, Moto Magazine]

Cette année, une centaine de militants avaient fait le voyage à Cussac, dont le coordinateur de l'antenne 56 pour représenter notre antenne départementale.

Des intervenants de qualité ont apporté leur contribution à la réflexion des militants et ont permis de mieux comprendre comment organiser nos contacts avec les pouvoirs publics.

Ainsi, Serge Méry, vice-président du Conseil régional d'Île-de-France, a expliqué le fonctionnement des institutions en charge de la Sécurité Routière aux plans local et régional.

Ensuite, Arnaud Demay, chef du bureau des politiques et de l'animation locale à la DSCR (Direction de la sécurité et la circulation routière) est intervenu sur le rôle des préfetures et des PDASR (Plan départementaux d'actions de sécurité routière).

Le samedi soir, des ateliers de travail ont permis des échanges directs et constructifs en petits groupes.

Le dimanche matin, Pierre Van Eslande, chercheur à l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité), est venu nous informer sur l'accidentologie des deux-roues motorisés (2RM), sur les limites du cerveau humain et sur des pistes de réflexion pour améliorer la sécurité des 2RM.

Si les membres de la FFMC présents sont repartis satisfaits des infos apprises, il faut espérer aussi que les échanges avec les motards ont permis aux intervenants de comprendre qu'un dialogue constructif est possible avec la FFMC et que les institutions qu'ils représentent en tiennent compte de façon durable.



Attention : la FFMC 56 a changé le fonctionnement de ses réunions !! Voir page 6 Si l'envie vous prend de discuter et d'échanger avec nous sur tout ce qui touche à la moto, vous êtes les bienvenus !



Ne pas jeter sur la voie publique

Plus fort que le contrôle technique, la procédure VE

Le 9 décembre, les pouvoirs publics ont présenté une nouvelle procédure dite du « Véhicule Endommagé » (VE) qui devrait entrer en vigueur le 15 avril prochain. Cette procédure vise tous les véhicules à moteur immatriculés.

Qu'est-ce que c'est ?

Cette nouvelle réglementation remplacera l'ancienne procédure VGA (véhicule gravement accidenté) en élargissant, au passage, son champ d'application aux véhicules seulement endommagés et non plus accidentés. Elle a pour but de contraindre les propriétaires à remettre le véhicule en état d'après une liste de 21 critères (carrosserie, direction, carburation, fixation des sièges, freinage...). Un seul critère défectueux entraînera le retrait de la carte grise et l'interdiction de circuler.



Qui déclenche la procédure ?

La procédure VE pourra être déclenchée à tout moment par les forces de l'ordre lors d'un simple contrôle routier ou par un expert d'assurance à la suite d'un sinistre, que vous en soyez responsable ou non.

La carte grise peut être retirée sur le champ par les forces de l'ordre ou bien vous devrez la déposer à la Préfecture sous 10 jours. Pour la récupérer, il faudra réparer et faire une contre expertise.



En clair, quelles conséquences ?

D'une part, l'arbitraire fait loi. On risque une chasse à la non-conformité sous couvert de contrôle de dangerosité. Les forces de l'ordre sont elles formées au contrôle technique ?

D'autre part, les frais de rapatriement, d'expertise, de contre expertise sont à la charge de l'utilisateur. A l'heure où le pouvoir d'achat est en baisse, ce type de mesure a toutes les chances d'être populaire.

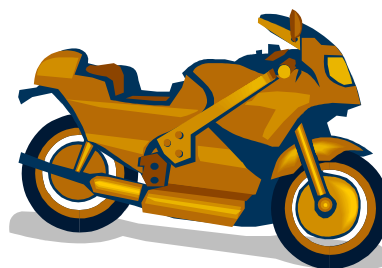
La FFMC et le mouvement motard avaient réussi à vaincre le Contrôle Technique pour les 2 RM. Le voici qui réapparaît sous une autre forme encore plus insidieuse...

La FFMC dénonce donc cette procédure et son coût prohibitif. Le 12 / 12 / 08, la FFMC s'est réunie avec le CNPA, la FFM et la Mutuelle des Motards. Par courrier, ils ont demandé aux pouvoirs publics un moratoire de 3 ans et le retrait des forces de l'ordre du dispositif. Une réunion avec les instances de la Sécurité Routière doit avoir lieu le 12 / 01 / 09.

Pour plus d'infos voir :

<http://www.motomag.com:80/La-procedure-VE-ou-le-retour-du-5218.html>

<http://www.ffmc.asso.fr/spip.php?article1513>



Feux dédiés obligatoires en 2011

La Commission Européenne vient de confirmer la généralisation de l'installation de feux dédiés (des feux spécifiques allumés en permanence) sur tous les véhicules à la construction. Malgré le côté inévitable de cette décision européenne, la FFMC tient à rappeler son opposition à cette mesure dangereuse pour les usagers vulnérables.

Quels sont les risques pour les usagers vulnérables ?

Un environnement où foisonnent les sources lumineuses laissera dans l'ombre les usagers non éclairés, vélos et piétons. Les motos, qui jusqu'à présent se distinguaient des autres véhicules par leur éclairage frontal, seront noyées dans un flot continu de lumières et perdront leur visibilité déjà restreinte.

Le monde à l'envers :

Affirmer que les usagers vulnérables (piétons, cyclistes) verront mieux les voitures et pourront se pousser à temps, c'est inverser le principe de précaution du fort vis-à-vis du faible qui est à l'origine l'esprit du Code de la Route, comme l'avait martelé la FFMC au cours de la campagne menée en France en 2004-2005 contre les « feux de jour ».

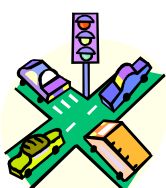
Il n'est pas inutile de rappeler que lors de l'expérimentation des « feux de jour » en France, le nombre de morts dans les catégories piétons, vélos et cyclomotoristes avait crû respectivement de + 8%, + 0.6% et + 3.8% !

Les dérives possibles :

Que pensez-vous que vont faire les autres automobilistes, aux voitures plus anciennes ne possédant pas de « feux dédiés » ?

Pour ne pas être en reste et montrer qu'eux aussi ont des voitures modernes, ils allumeront leurs feux de croisement. Surtout, si le discours pseudo sécuritaire qui accompagnera la mesure les persuade que c'est pour leur bien.

Qu'advient-il alors des usagers vulnérables dont nous, motards, nous faisons partie ?



Que reste-t-il à faire ?

Pour éviter les fantaisies en ce qui concerne l'allumage des feux ou le bricolage de rampes lumineuses, il faut rester vigilant quant au champ d'application et à la mise en place des normes et réglementations concernant les « feux dédiés ». Il faut aussi convaincre les pouvoirs publics de la nécessité d'interdire l'allumage des feux de croisement pour les autres véhicules dans la période transitoire avant l'extinction du vieux parc roulant. C'est dans cet esprit que la FFMC demandera à participer aux discussions sur le sujet avec les pouvoirs publics.

lien :

http://www.ffmc.asso.fr/spip.php?article1434&var_recherche=feux%20d%E9di%E9s



Des menaces pour les ados

L'AFDM (Association pour la Formation des Motards) et la FFMC refusent l'instauration d'un permis à points à 16 ans pour les cyclomoteurs et veulent donner sa chance au BSR.

Le permis à points pour les ados

Pour justifier la mise en place d'un permis à point pour les cyclos et d'un contrôle technique pour les 50 cc, la Prévention Routière met en avant les 105 cyclomotoristes âgés de 14 à 17 ans morts sur les routes françaises en 2007, et les 5.751 blessés.

On ne peut effectivement que déplorer un tel chiffre. Mais, cela doit-il justifier une approche purement normative, vécue comme répressive par une population de jeunes dont on ne prend pas en compte la psychologie et qui s'avère le plus souvent assez rétive à toute forme d'autorité arbitraire ? La Prévention Routière semble un peu coupée de son époque et oublier que prendre des risques et braver l'interdit sont constitutifs de la personnalité des ados.

Privilégier la tendance normative/répressive, c'est se masquer les yeux et croire qu'un carcan de réglementations suffit à diminuer le risque d'accident. C'est oublier que c'est en intégrant les jeunes dans le processus d'apprentissage, en les amenant à s'approprier la contrainte comme un outil valorisant qu'on leur permet de progresser sans leur enlever le plaisir.

C'est dans cette optique d'apprentissage partagé et consenti que s'inscrivent l'AFDM et la FFMC qui demandent depuis longtemps une meilleure formation et sensibilisation à la sécurité routière durant tout le continuum éducatif. C'est pourquoi elles proposent un vrai projet de formation pour la conduite des cyclos en lieu et place des solutions de facilité de certains.

En s'appuyant sur le BSR (Brevet de Sécurité Routière, formation obligatoire actuellement de 5 heures pour conduire un cyclomoteur à partir de 14 ans), le Mouvement FFMC demande d'en améliorer le fonctionnement en l'amenant à 12 heures et en le rendant accessible à tous par des aides financières aux familles modestes...

L'AFDM propose déjà, d'ailleurs, via son réseau de moto-écoles (sur <http://afdm.free.fr/>), un « BSR + » de 12 heures

L'accès au 2RM retardé à 16 ans

Comme le veut la Prévention Routière, retarder l'âge d'accès réglementaire à la pratique du deux-roues motorisé (16 ans au lieu de 14) ne changera pas la donne. Le pic d'accidentologie se situe en effet entre 16 et 17 ans.

De plus, d'un point de vue purement pratique, on peut s'interroger sur la démarche de la Prévention routière puisqu'il semble inutile de mettre en place un permis pour des cyclos de 50 cc à 16 ans quand à cet âge on peut déjà passer le permis A1 (125 cc) sinon à multiplier les barrières d'accession au permis et encombrer les listes d'attentes.

Peut-être est-ce là la solution attendue. En multipliant les obstacles, on dissuade l'ado de se lancer dans la conduite d'un 2 RM.

Le contrôle technique des 50 cc

C'est ne pas tenir compte de la faible durée de vie des cyclos, du coût financier pour les familles, ni de la faisabilité technique d'un tel contrôle. De plus, on peut penser que les engins passeront le CT en configuration réglementaire et seront débridés après contrôle.

Il y aurait mieux à faire en leur apprenant à prendre soin de leur équipement et de leur engin lors de leur formation. On pourrait aussi entamer une réflexion sur l'utilité d'un bridage à 45 km/h. Rouler à cette vitesse au milieu de voitures et camions en zone urbaine ou péri urbaine ne constitue pas un gage de sécurité.

Voir sur le sujet :

<http://www.ffmc.asso.fr/spip.php?article1504>

<http://www.motomag.com/Securite-routiere-point-de-permis-5069.html?>

<http://www.motomag.com/La-Prevention-routiere-veut-un.html>

Formation 125 : quoi de neuf ?

A partir du 1^{er} Janvier 2009, les titulaires du permis B (auto) obtenu depuis le 1^{er} / 01/ 2007 devront suivre une formation pour conduire un 2RM de 125 cm3.

Hormis le flou sur les modèles pédagogiques et les tarifs, un autre point pose problème : la durée de cette formation. 3 heures seulement sont censées suffire pour acquérir les compétences suivantes :

- hors circulation, le conducteur devra savoir "démarrer et s'arrêter, monter et rétrograder les vitesses, freiner à allure faible et normale, incliner pour virer et tourner, tenir l'équilibre à allure lente et normale avec et sans passager, en ligne droite et en virage", et enfin "effectuer un freinage d'urgence".

- en circulation le conducteur devra à l'issue de la formation savoir "rechercher les indices utiles, adapter sa vitesse aux situations, choisir la voie de circulation, franchir les différents types d'intersections et y changer de direction, dépasser en sécurité" et naturellement "négocier un virage".

Tout motard se rend tout de suite compte de l'infaisabilité d'une telle formation en si peu de temps. De plus, que penser de l'obligation de faire travailler les stagiaires sur une moto à boîte quand on sait que les scooters représentent 70 % des ventes du secteur 125 cc ?

L'effet d'annonce, c'est beau à la télé pour faire croire que l'on a pris conscience de l'importance de la formation. C'est moins facile d'en mettre une en place de façon efficace et sûre. Surtout sans avoir pris le temps, lors de l'élaboration du projet, de consulter le Mouvement Motard FFMC qui à travers l'expertise de ses différentes structures (Mutuelle des Motards, Association pour la Formation des Motards, et FFMC) connaît parfaitement les problèmes du 2RM.

A suivre.

Sur le sujet voir aussi :

<http://www.ffmc.asso.fr/spip.php?article1512>

Motomagazine n°253 (déc 2008 / janv 2009)

L'accidentologie en Morbihan (2002 - 2006) : chiffres de la DDE 56

Sur cette période, le Morbihan est le troisième département de la région Bretagne par sa population. Il est le deuxième par le nombre d'accidents corporels (24%) et le troisième par le nombre de tués (27%). Pour 2007, le classement est identique pour les accidents mais pas pour le nombre des tués, le Morbihan passe à la seconde place (21%) de la région Bretagne.

Evolution du nombre de tués en Morbihan

En Morbihan, la diminution du nombre de tués entre 2001 et 2007 (50%) est supérieure au niveau régional (38%) et national (44%).

Les accidents concernant les 2RM

		2002	2003	2004	2005	2006	2007
Cyclos	Tués	3	7	7	5	4	1
	Blessés	161	157	212	226	188	199
Motos	Tués	12	8	4	9	6	9
	Blessés	87	74	105	110	106	98

En Morbihan, la diminution du nombre de tués entre 2001 et 2007 (50%) est supérieure au niveau régional (38%) et national (44%).

Sur la période 2002-2006, on enregistre 1352 accidents impliquant au moins un 2RM. Ces accidents ont occasionné :

-65 tués sur le coup ou dans les **30 jours** qui suivent l'accident

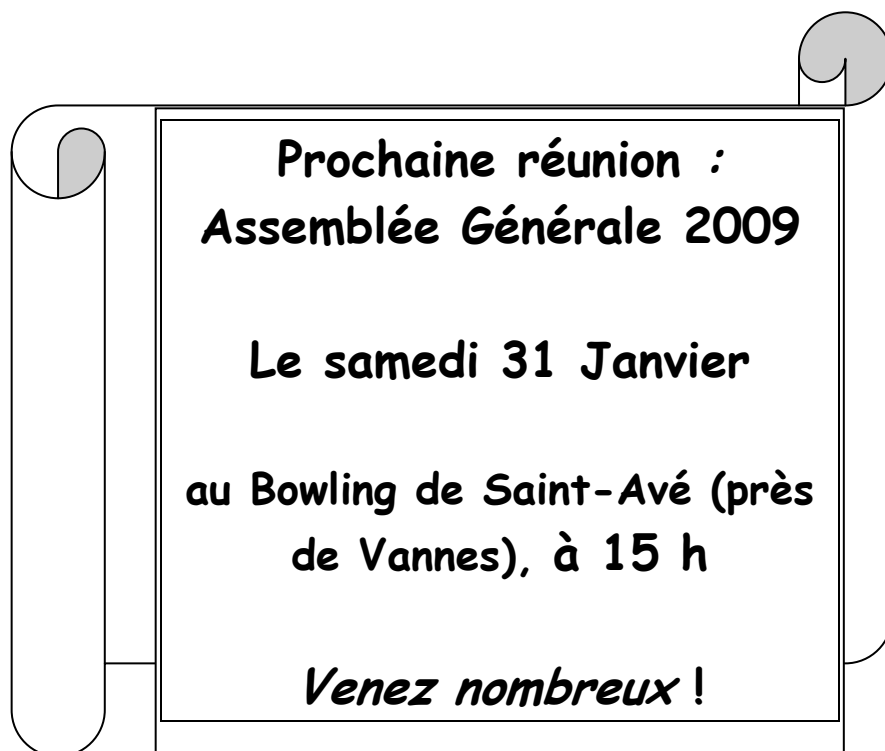
-438 blessés hospitalisés (BH : victimes admises dans un hôpital **plus de 24 heures**).

-994 blessés non hospitalisés (BNH : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis à l'hôpital plus de 24 heures).

En 2005 et 2006, le nombre des blessés non hospitalisés a baissé, mais celui des blessés hospitalisés a augmenté. Les accidents les plus graves se produisent en juillet et août, les dimanches et jours de fêtes. Les jours ouvrables, les accidents se produisent sur la tranche 7h-9h et de 12h à minuit, avec une pointe de 17h à 19h. Les week-ends, les pointes se situent entre 16h et 20h.

Les tranches d'âge 15-17 ans et 18-24 ans sont les plus impliquées dans les accidents de deux-roues motorisés.

L'agenda



Désormais les réunions mensuelles de la FFMC 56 seront décentralisées dans le département.
Pour connaître les dates et lieux de réunions voir site FFMC 56 : <http://www.ffmc56.free.fr/>

Vu, lu, entendu

Des gants pour avoir chaud

Vos gants Hiver prennent l'eau, ils ne protègent plus des engelures vos petits doigts gourds !!!

Vous avez donc décidé d'en changer. Lire le test conso comparatif : **12 gants hiver**

Motomagazine n° 253

Décembre 2008/janvier 2009

Sur Motomag.com voir aussi les vestes d'hiver sur :

<http://www.motomag.com:80/Consomoto-Gants-et-vestes-d-hiver-5183.html>



Voyager à moto : les GPS

Vous n'avez aucun sens de l'orientation mais vous vous obstinez quand même à voyager n'importe où.

Vous en avez assez de trimbaler dans la sacoche de réservoir un monceau de cartes qui ne se plient jamais comme il faut et qui ont le malheur de se déchirer juste sur l'endroit que vous cherchez.

Vous avez peur de vous perdre et vous faites une confiance aveugle à l'électronique !!!

Le test comparatif des **GPS** du Motomagazine n° 253 (Déc 2008/janv 2009) est pour vous.



En kiosque : Dépêchez-vous, y'en aura pas pour tout le monde !!!

Motos Mythiques 3

<http://www.motomag.com:80/Motos-mythiques-3-est-en-kiosque-5185.html>

Fédération Française des Motards en Colère du Morbihan

FFMC 56 BP 368 - 56009 Vannes cedex - ✉ : ffmc.56@orange.fr

Signalement des infrastructures dangereuses.

Signalez nous les dangers "spécial motards" que vous rencontrez. Nous les communiquerons aux responsables de la voirie concernée. Si nécessaire, des actions seront entreprises en cas d'absence de prise en compte de nos remarques.

Merci d'avance pour votre aide.

Vos coordonnées: (facultatif mais sera apprécié pour une demande de renseignements complémentaires)

Nom: _____ prénom: _____

Adresse: _____

Code Postal: _____ Ville: _____

Téléphone: _____ mobile: _____ E-mail: _____

Circonstances du relevé des anomalies:

Date: _____ Heure: _____ Météo: _____

Trafic: Fluide dense Observations: _____

Type de voie:

Route nationale: Route départementale: voie express:

Autoroute à péage: Autoroute sans péage: voie communale:

Route N°: _____ ou Nom: _____

Rue: _____ En venant de : _____ en direction de: _____

A la hauteur de : _____ Point de repère: _____

Commune de: _____

Nature du danger:

Nid de poule Nb: _____ Ornière longitudinale MI: _____

Dos d'âne Nb: _____ Ornière transversale MI: _____

Présence de:

Gravillons Eau Carburant / huile

Ralentisseur:

Trop haut trop brusque Revêtement mal adapté

Déformé Mal signalé Observations: _____

Signalisation horizontale:

Peu visible trop lisse Trop épaisse

Glissières de sécurité:

Manquante Endommagée Non doublée Dangereuse

Virage:

Trop / Pas assez en dévers Non / pas assez signalé Sans visibilité

Carrefour:

Normal Giratoire Tourne à gauche

Terre plein central non visible Mauvaise compréhension du fonctionnement

Signalisation:

Panneaux Non visibles Manquants

Feux Non visibles Manquants

Plaque d'égouts:

Surélevée Surbaissée mal située Glissante

Travaux:

Mal signalés Non signalés

Végétation:

Gênante Débordante

Eclairage public:

Inexistant Défectueux

Mobilier urbain:

Mal placé Agressif

La FFMC vous soutient, soutenez-la!

Adhérez !



Fiche d'adhésion à la F F M C 56

Fédération Française des Motards en Colère du Morbihan

BP 368 56 009 Vannes cedex mail : ffmc.56@orange.fr

site FFMC 56 : <http://www.ffmc56.free.fr/>

7 bonnes raisons d'adhérer !

- Pour améliorer la sécurité routière
- Pour renforcer la solidarité du monde motard
- Pour continuer à pratiquer librement sa passion
- Pour mettre au placard les mesures anti-motards
- Pour être informé de ses droits et agir pour les défendre
- Pour rejoindre un mouvement européen de défense des motards
- Pour promouvoir une formation de qualité pour la conduite 2 roues

Nom : Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

N° Adhérent : Date Adhésion :

1ère Adhésion : Renouvellement :

N° Téléphone : Mail :

FACULTATIF

Date et lieu de naissance :

Profession :

Moto :

Ci-joint un chèque de€ à l'ordre de la FFMC 56(**38 € minimum**)

Sur une cotisation de 38 €, 25,30 € sont reversés à la Trésorerie Nationale (financement de la structure salariée, frais de fonctionnement du Bureau National) et 12,70 € reste à la FFMC 56.

Signature obligatoire :