

Le 10 juillet 2012

Ministère de l'Intérieur  
M. Manuel Valls  
Place Beauvau  
75008 Paris

Nos réf. : L34-12

A l'attention de Manuel Valls, Ministre de l'Intérieur,

Monsieur le Ministre,

Faisant suite aux contacts que notre association avait pris avec François Hollande et son équipe pendant la campagne présidentielle, nous venons vers vous pour connaître vos intentions sur différents sujets qui intéressent directement les usagers de deux et trois-roues motorisés.

Actualité oblige, évoquons d'abord l'obligation de circuler, depuis le 1<sup>er</sup> juillet, avec un éthylotest à bord des véhicules. Événement rare, cette mesure, actée sous le précédent gouvernement, a été unanimement rejetée par l'ensemble des usagers de la route, y compris par les représentants des associations de victimes qui demandent sans détour son abrogation. Si nous sommes tous conscients des dangers de l'alcool, au volant comme au guidon, nous sommes tout aussi convaincus de l'inefficacité de cette « mesurette » qui ne semble finalement profiter qu'aux seuls fabricants d'éthylotests. Chaque jour, la presse relaie d'ailleurs les soupçons d'une collusion entre l'État et ces industriels privilégiés, laissant aux citoyens un sentiment d'injustice que votre Gouvernement ne peut laisser perdurer. Nous souhaitons donc que cette mesure soit abrogée avant le 1<sup>er</sup> novembre 2012, date à laquelle l'infraction sera « verbalisable ».

Nous demandons également l'abrogation partielle du décret du 3 janvier 2012 qui impose aux motards de circuler, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, avec un équipement rétro-réfléchissant.

Instaurée officiellement pour répondre au manque de visibilité des motards sur la route, la mesure, arrêtée sans aucune concertation, apparaît d'abord peu crédible dans la mesure où, d'une part, elle exclut les usagers les moins bien équipés que sont les conducteurs et passagers de cyclomoteurs et de motocyclettes légères, et, d'autre part, elle suppose une réflectance qui sera inopérante en plein jour. Par ailleurs, elle ne réglera pas la vraie cause d'accidentalité des motards qui est leur manque de

MOUVEMENT FFMC

La FFMC est membre de la 

déteçtabilité par les autres usagers, ce qui suppose d'abord de sensibiliser ces derniers pour espérer faire baisser durablement le nombre d'accidents.

Marc-Pierre Mancel, délégué général de la campagne du Président Hollande, que nous avons rencontré le 25 mars dernier dans le cadre d'une manifestation nationale, s'étonnait lui-même de la mise en place d'une telle mesure qu'il jugeait totalement inefficace, tout comme, au passage, l'éventualité d'un contrôle technique qui ne correspond de surcroit à aucun gisement de sécurité routière.

Bien d'autres actions pourraient être engagées pour améliorer la prévention des risques inhérents à l'usage d'un deux-roues motorisé et nous joignons à ce courrier notre « manifeste pour une meilleure sécurité routière » qui présente l'ensemble de nos recommandations sur le sujet.

Après dix ans de politique sarkoziste axée sur la seule répression, les motards attendent aujourd'hui des signes forts de votre gouvernement et espèrent le « changement » promis par le candidat Hollande.

Dans quelques semaines, le préfet Guyot vous remettra un rapport, commandé par votre prédécesseur, sur la légalisation de la circulation inter-files. La FFMC a participé activement à ce groupe de travail en y apportant toute son expertise. Nous espérons que la concertation menée en bonne intelligence avec les services de l'État débouchera enfin sur une réglementation pragmatique.

Nous espérons également des avancées à propos du tunnel de l'A86, toujours fermé aux deux et trois-roues motorisés. Si le tribunal administratif de Versailles vient, sans surprise, de rejeter le recours que nous avons diligenté contre les arrêtés préfectoraux qui prévoyaient l'interdiction, nous continuerons de dénoncer l'injustice que recèle la décision d'empêcher l'accès d'une catégorie d'usagers vulnérables à une infrastructure sécurisée. Nous ne pouvons à ce sujet que souligner la dangerosité du raisonnement qui consiste à écarter une minorité pour préserver les intérêts d'une majorité. En effet, selon les préfets des Yvelines et des Hauts-de-Seine, le bannissement des motards découle de l'augmentation du risque d'accidents lorsque le trafic est mixte. Or, il est constant que les accidents impliquant un deux-roues motorisé sont majoritairement le fait des automobilistes qui, comme nous l'évoquons plus haut, détectent mal les motards. Par suite, cette politique, qui participe en outre à conforter des préjugés déjà bien tenaces sur les motards, ne peut qu'être condamnée et nous souhaitons vivement que de nouvelles orientations soient prises avant l'hiver.

Enfin, comme vous le savez, une nouvelle directive relative aux normes de réception des deux et trois roues motorisés est actuellement en cours d'adoption au sein de l'Union Européenne. Elle abrogera le régime dérogatoire qui permet à l'État français d'interdire l'immatriculation sur son territoire des motos de plus de 73,6 kW. La Commission Européenne a reconnu qu'aucune étude n'avait permis d'établir un lien entre l'occurrence de l'accident et la puissance du véhicule. Avant elle, c'était le Conseil général des ponts et chaussées qui reconnaissait dans un rapport officiel publié en janvier 2008 que « le bilan des accidents de motos n'[était] pas meilleur (...) que dans des pays qui n'[appliquaient] pas [la limitation] » et que « les vrais facteurs de risque, bien connus chez les motards, repos[aient] sur le comportement et l'utilisation non réfléchie qui [était] faite des performances (...). Or, ce comportement se manifeste dans la conduite d'engins de puissance bien inférieurs à la limite arbitraire de 100 ch. »

Les motards attendent impatiemment l'entrée en vigueur de la réglementation européenne, qui devrait intervenir au plus tôt en 2016, et mettra fin à ce qu'on appelle indument « la loi des 100 chevaux ».

Alors que la réforme du permis de conduire renforcera l'accès progressif à la puissance dès le 19 janvier prochain, le gouvernement pourrait profiter de cette échéance pour anticiper la transposition de la directive et abroger, de lui-même, le décret n° 4-1065 du 30 novembre 1984.

Ce serait, là encore, un geste fort en direction des motards qui en ont assez d'être constamment pointés du doigt et attendent toujours que des mesures pertinentes et intelligentes soient prises, en concertation avec les personnes concernées, pour améliorer leur sécurité sur la route. Rappelons que les motards ne sont majoritairement pas responsables des accidents dont ils sont toujours les victimes.

Espérant que ces développements auront éveillé votre intérêt et dans l'attente de vous lire, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, nos respectueuses salutations.

France Wolf  
Coordinatrice du Bureau national

