

Ce que demande la FFMC en faveur d'une meilleure sécurité routière

Madame Michèle Merli, Déléguée interministérielle à la Sécurité Routière, s'est prononcée en faveur d'une large concertation avec les usagers des deux-roues motorisés (2RM). C'est donc le moment de rappeler, une nouvelle fois, nos revendications pour améliorer notre sécurité routière et réaffirmer notre vision de conducteurs de 2RM favorables à un partage de la route dans le cadre d'une pratique apaisée et responsable.

Depuis près de trente ans, nos principales propositions passent par cinq axes de réflexion liés les uns aux autres, sans hiérarchisation.

la formation des conducteurs

la communication

les infrastructures

les véhicules

La réglementation

La formation des conducteurs

Aujourd'hui, toutes les études menées sur l'accidentalité des 2RM conduisent au même diagnostic : selon le rapport Maids établi à partir de plus de 900 accidents répertoriés dans cinq pays européens, dans plus de 50 % des cas d'accidents analysés, les accidents impliquant un 2RM sont causés par la faute d'un véhicule adverse et dans 70 %, le tiers mis en cause reconnaît ne pas avoir vu le motard. Le Rapport Guyot commandité par la DSCR rendu public en 2008 pose donc comme un problème majeur **le manque de détectabilité des 2RM dans le trafic routier**, un diagnostic également partagé par les chercheurs de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets).

La FFMC estime donc primordial de **renforcer la formation de TOUS les usagers**, quel que soit le véhicule appréhendé. Pour les candidats au permis B, nous demandons qu'ils soient **davantage formés à la cohabitation avec les 2RM**, par exemple en intégrant dans le cursus de formation une séance de roulage en passager à moto, avec un moniteur de moto-école. Pour les candidats aux différentes catégories du permis A, nous proposons de **revoir les contenus éducatifs en mettant l'accent sur la maîtrise du véhicule et la prévention des**

situations de risque, en renonçant aux épreuves chronométrées comme c'est le cas actuellement.

Nous proposons **un accès progressif aux différents permis moto par une formation continue** sans examen, avec l'instauration d'une grille d'évaluation basé sur la validation des performances dans les situations de conduite plutôt qu'un relevé d'erreurs commises lors des manœuvres élémentaires.

Nous demandons une **révision de la formation permettant l'accès aux 125 cm³ (A1) pour les détenteurs du permis B** car nous la considérons insuffisante et inadaptée.

Nous demandons que les motos-écoles puissent disposer **de vraies pistes d'entraînement sécurisées** au lieu des parkings de centres commerciaux et autres voiries désaffectées.

Nous recommandons **le port d'équipements adaptés pour les candidats aux épreuves moto**, avec un plus grand souci de sensibilisation de la part des gérants et moniteurs d'auto-école.

Nous recommandons **un contrôle des motos-écoles par un formateur des moniteurs** plutôt que par les inspecteurs du permis de conduire.

Nous demandons que **les inspecteurs du permis de conduire ne soient pas seulement titulaires du permis moto mais également pratiquants et capables d'effectuer les exercices demandés aux candidats.**

Nous plaçons pour **un continuum éducatif, de la scolarité à une évaluation post-permis gratuite tous les dix ans** pour tous les conducteurs.

Communication

Nous invitons la DSCR à orienter ses campagnes de communication sur **l'extrême vulnérabilité des usagers du 2RM**, plutôt que de culpabiliser les conducteurs supposés être les responsables de leurs accidents selon l'à-priori du non-respect des règles.

Il faut insister sur la nécessité du **port d'équipements corporels adaptés**, le répéter inlassablement pour que cela devienne une évidence pour tous les motards et cyclomotoristes, sans devoir les y contraindre par une réglementation supplémentaire.

Utiliser massivement les panneaux à messages variables existants sur les voies rapides pour alerter tous les usagers sur la coexistence permanente auto-2RM-poids-lourds, **en insistant sur l'usage des rétroviseurs et des indicateurs de direction** (clignotants) et de l'interdiction de l'usage du téléphone portable au volant.

Les pouvoirs publics doivent **veiller à l'apaisement des relations entre les différentes catégories de conducteurs, pour un meilleur partage de la route** : actuellement, le discours officiel latent envisage l'auto comme la norme et les 2RM comme un problème. Cela est conforté par les médias à sensations dans lesquels la moto est encore trop souvent assimilée au mieux comme un danger, au pire comme une nuisance, ce qui conduit à la stigmatisation et aux amalgames, entraînant l'opposition des usages.

Renoncer aux arguments anxigènes et rappeler que la pratique d'un 2RM se décline par le plaisir (tourisme, découverte), par une meilleure fluidité des transports urbains et une accessibilité à l'autonomie dans les campagnes sous-équipées en offre de transports publics... Sans oublier que pour des milliers de licenciés à la Fédération Française de Motocyclisme, c'est aussi un sport et qu'à ce titre, il véhicule des valeurs universelles dans l'épanouissement des individus.

Inciter tous les conducteurs à faire contrôler leur vue et leurs aptitudes à la conduite d'un véhicule.

Alerter l'ensemble de la population sur les incompatibilités médicamenteuses à la conduite des véhicules.

Et d'une manière plus générale, **axer la communication sur la prévention des risques et la responsabilisation des conducteurs**, plutôt que de faire de la politique spectacle basée sur le compassionnel et la victimisation à outrance.

Les infrastructures

Pérenniser et **renforcer les instances de concertation** entre les représentants de tous les usagers (2RM, Autos, vélos, piétons et PL) et les techniciens des aménagements routiers afin que tous se comprennent.

Accentuer la sensibilisation des décideurs locaux et aménageurs routiers trop souvent axés sur l'usage de l'automobile, et non des autres catégories de véhicules.

Accélérer la mise aux normes des rails de sécurité (doublage des lisses, modification de la norme EN 1317).

Former et **impliquer des fonctionnaires territoriaux** en faveur d'une prise en compte spécifique des 2RM.

Redistribuer équitablement les fonds recueillis par le CSA (contrôle-sanction automatisé) aux collectivités territoriales en contrôlant que leur utilisation soit directement profitable à l'entretien des voiries et à la modernisation du mobilier routier et urbain.

Renforcer le réseau et les moyens des « Madame et Monsieur Moto » et soutenir davantage le rôle du Monsieur Moto national (lequel n'a pas pu disposer du budget nécessaire pour assister aux journées de travail de la FFMC et plus récemment, participer à une conférence de l'Inrets consacrée au 2RM !)

Comprendre et étudier les causes des accidents de 2RM pour mieux les prévenir.

Les véhicules

Réfléchir à la pertinence du bridage des cyclomoteurs à 45 km/h, vitesse insuffisante pour s'intégrer dans le trafic des routes nationales, ce qui conduit à des pratiques de débridages préjudiciables à la sécurité des véhicules et de leurs usagers ainsi qu'à des nuisances sonores.

Renoncer au velléités d'instaurer un contrôle technique inadapté et coûteux, d'autant plus que la causalité véhicule ancien / facteur d'accident n'est pas démontrée (ce que reconnaît le Rapport Guyot).

Supprimer la limitation de la puissance des motos à 100 ch, puisque selon ce même rapport, aucun lien de causalité dans les cas d'accidents n'a été démontré.

Inciter les constructeurs à **renforcer la sécurité passive des 2RM** et infléchir les arguments publicitaires mettant l'accent sur les performances des motos.

Favoriser « l'éco-conduite » en incitant les professionnels du motorcycle à faire passer ce message.

Promouvoir une meilleure détectabilité des 2RM par la généralisation de dispositifs techniques d'éclairage spécifique (restant à définir).

La réglementation

Nous voulons ouvrir des discussions avec les pouvoirs publics pour **redéfinir certaines règles du Code de la route qui n'ont pas évolué ces trente dernières années**, alors que les usages et le trafic ont changé : circulation inter-files dans les embouteillages, possibilité de circuler dans certaines voies de bus quand elle le permettent, stationnement gratuit... ces dispositions existent et fonctionnent dans d'autres villes européennes.

Mettre en place des **mesures fiscales** (crédits d'impôts) pour **inciter les conducteurs de 2RM à investir dans des équipements corporels de sécurité** de qualité, et à défaut, faire bénéficier ces équipements d'une TVA réduite (5.5%).

Nous demandons la **gratuité des autoroutes** puisque ce sont les axes routiers les plus sûrs, et ce d'autant plus qu'un service spécifique et adapté aux 2RM y est inexistant alors que les motos sont les véhicules qui abiment le moins les voiries grâce à leur légèreté et leur faible encombrement.

Nous exigeons un traitement législatif équitable par rapport aux autos, ce qui n'est pas le cas actuellement : par exemple, le propriétaire d'un 2RM qui revend un véhicule modifié est passible de lourdes peines (6 mois de prison et 7 500 € d'amende pour un particulier et 2 ans de prison et 30 000 € d'amende pour un professionnel), alors qu'un automobiliste qui se sépare d'un véhicule non-conforme n'encourt qu'une contravention de 4^{ème} classe (135 € d'amende).

Garantir le respect des normes des équipements de sécurité chez les fabricants, tant pour les produits destinés à la protection corporelle des conducteurs que pour les matériaux utilisés dans les infrastructures routières. Réfléchir à l'évolution de ces normes

Et plus généralement, nous nous opposons à la criminalisation croissante des conducteurs et à cet empilage de lois toujours plus coercitives, sans être pour autant efficaces en terme de sécurité : trop de lois tuent la Loi ! Nous préférons la responsabilisation par la persuasion du bien-fondé d'une attitude axée sur la sécurité. Un individu « persuadé » au respect des règles de bon sens le restera toute sa vie, alors qu'un individu « contraint » est enclin aux déviances dès que la pression réglementaire se relâche. Trop de permis invalidés pour des infractions mineures se traduisent par d'autres prises de risques et excluent leurs auteurs du champ légal et social.