

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>Sommaire :</p> <p>P 2 : histoire de la FFMC P 3 : histoire de la FFMC P 4 : 6 mois de concertation à la DSCR P 5 : 6 mois de concertation à la DSCR P 6 : l'E10 est-il compatible avec nos motos ? P 7 : une aide juridique pour les motards P 8 : comment adhérer</p>
---	---	--

n°7- printemps 2009-2010

La FFMC fête ses trente ans en 2010 !

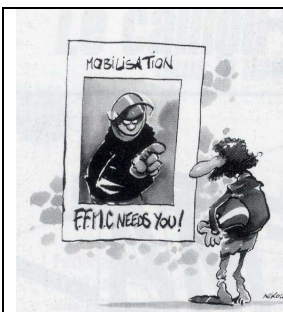
30 ans d'engagement citoyen !



Ce que la FFMC 56 fait au quotidien:

Défense, information, sensibilisation et promotion de la pratique quotidienne des deux roues motorisés : réunions mensuelles, stands chez les concess et événements motards, présence dans les instances institutionnelles...

- 1980** : Fondation de la FFMC au Havre
- 1981** : Abandon de la vignette moto
- 1982** : Réduction de 40% de tarif autoroutiers pour les motos et les side-cars.
- 1983** : Création de la **Mutuelle des Motards**) et des Editions de la FFMC (**Motomag**)
- 1993** : **doublent des rails de sécurité** (virages de rayon inférieurs à 400 m.)
- 1994** Création des postes de « **Monsieur Moto** »
- 1996**: la bataille du rail. : **Création de nouveaux dispositifs de protection**
- 2000** : Création d'une «**norme NF recommandée FFMC**» d'antivols moto.
- 2005** : Abandon de la mesure **feux de jour**
- 2008** : Abandon du projet de mise en place d'un **Contrôle technique moto**.
- 2009** : Abandon de la **procédure « VE »** (Véhicule Endommagé)



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

L'incroyable histoire des motards en colère

La FFMC est née officiellement en février 1980, mais c'est dans les années soixante-dix qu'il faut chercher ses racines, à l'époque où la pratique de la moto se développe au sein d'une jeunesse qui découvre la liberté mais se heurte aux a priori d'une France bien pensante.

Les origines

Par opposition à la très stricte et vieillissante FFM, qui ignore superbement les routards et relève régulièrement les tarifs d'affiliation des clubs, les motards se regroupent au sein de moto-clubs dit pirates, car non affiliés à la FFM et rarement déclarés en préfecture, marquant généralement leur différence par une appellation sans équivoque : les ramassis de la route, les corbeaux voyageurs, les gueux, la horde hivernale.

En Ile-de-France, depuis les 70, les motards se donnent rendez-vous à la Bastille le vendredi soir, et rejoignent les Halles de Rungis pour des courses sauvages qui font de nombreuses victimes. Naît ainsi l'idée d'un vrai circuit aux portes de Paris ...

La pression monte

A la fin des années 70, le chômage grimpe en flèche, la crise s'installe, les assurances triplent leurs tarifs.

Majoritairement jeunes et à revenus modestes, les motards consacrent l'essentiel de leur salaire à leur passion.

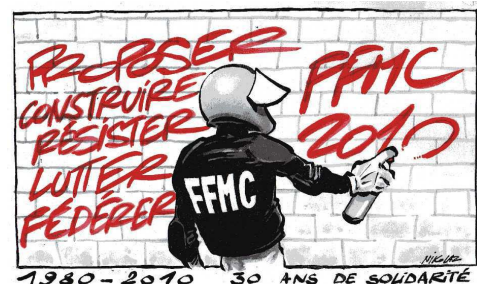
Or le carburant devient de plus en plus cher depuis le choc pétrolier de 1973, le budget d'entretien devient de plus en plus difficile à boucler.

Du côté des pouvoirs publics, la lutte contre l'insécurité routière s'organise à partir de 1972 avec la création de la "Délégation à la sécurité routière". L'objectif est d'enrayer la courbe ascendante des tués sur la route, passés de 9 000 en 1960 à près de 17 000 en 1972. Parmi ces victimes, les motards se font remarquer puisque leur nombre augmente régulièrement depuis 1970.

Les technocrates de la sécurité routière condamnent la moto sans aucun discernement, en faisant allègrement l'impasse sur l'accroissement du parc de véhicules en circulation, et en amalgamant les accidents de cyclomoteurs et de vélos aux statistiques.

Les assureurs trouvent là une solide justification aux augmentations de primes (de +15 à 30% l'an). Les tarifs pour les motards atteignent le triple, voire le quadruple de ceux réservés aux automobilistes. A la fin des années soixante-dix, près d'un motard sur trois fait l'impasse sur la carte verte.

En 1978, un très médiatique "Monsieur Moto" est nommé en la personne d'Yves Mourousi. Mais faute de moyens, et lassé par l'absence totale de coopération du ministère des Transports, il démissionnera quelques mois plus tard.



Les élus et hauts fonctionnaires de l'époque désignent le motard comme principal bouc émissaire de l'hécatombe routière.

Au soir de l'arrivée du Bol d'Or 1978, profitant de quelques faits divers saignants impliquant des motards de retour du Castellet, C. Gérondeau, alors délégué à la Sécurité Routière, se lance à la radio dans une diatribe violemment motophobe qui met le feu aux poudres.

Il s'agit d'interdire purement et simplement les "grosses motos" au dessus de 750 cm³, et de limiter l'accès à la moto par tous les moyens, notamment un accroissement de la pression fiscale et l'instauration d'un "super permis" très sélectif.

Dans la "société libérale avancée" des années Giscard, le motard, comme la jeunesse "beatnick-baba", est stigmatisé par la vieille France depuis dix ans (1968), parce que c'est dans la jeunesse de l'époque qu'on trouve les plus fervents défenseurs de la "liberté". Prompts à s'opposer à toute forme de dogme, les jeunes participent aux grandes luttes anti-nucléaires de l'époque (Plogoff et Goldfech, mise à l'eau à Cherbourg du cargo de fret de déchets "Pacific Fisher", etc ...). Ceux qui ont un emploi sont souvent engagés syndicalement, et les autres n'ont pas l'habitude de s'en laisser compter.

En cinq minutes, C. Gérondeau venait de s'attirer toute leur antipathie.

Les années rebelles

La première manifestation de motards a lieu le vendredi suivant les déclarations de Gérondeau, le 22 septembre 1978.

Spontanément, des milliers de motards investissent la place de la Bastille, et défilent sous les fenêtres des dirigeants politiques. En province, plusieurs MCP s'unissent sous des bannières explicites : "Moto liberté", "SOS Moto survie", "Moto vivante", ... Ils mettent à leur tout en place leurs premières manifestations dans plus de vingt villes à travers l'Hexagone, occasion sans précédent de mesurer l'ampleur de la mobilisation.

A chaque endroit émerge un leader, une "grande gueule" qui sert à la fois de repère pour les motards et de contact pour les agents des Renseignements Généraux...

Fin 1979, les mouvements régionaux aboutissent à un projet de coordination nationale. Reste à trouver l'appellation fédératrice : puisqu'il existe déjà une fédération, qualifiée de "pantouflarde" et complice des pouvoirs publics, il suffit d'en créer une autre en ajoutant simplement le "C" de *Colère* à l'abréviation existante.

En janvier 1980, la **Fédération Française des Motards en Colère** est née.

La mise en place officielle de la vignette fiscale à partir de 750 cm³ et du nouveau permis donne encore plus de ressort au mouvement naissant. Les premières assises nationales sont organisées au Havre.

A la tribune, le porte-parole national, Jean Marc Maldonado, lance l'appel au boycott de la vignette. L'assemblée exulte et décide dans la foulée d'une "anti-vignette". Les recettes dégagées par sa vente doit permettre de financer un collectif d'avocats qui défendra les motards verbalisés.

Le succès de l'opération est tel que huit motards sur dix n'acquitteront pas la vignette. Pour rendre les verbalisations difficiles, la FFMC édite aussi des motocollants pour "maquiller" la cylindrée des motos. Les caches latéraux des 500 cm³ sont siglés 1000 cm³ et inversement. Pagaille totale !! Pour les motards, l'achat des motocollants est l'occasion du premier contact avec le mouvement.

En quelques semaines, des antennes départementales de la FFMC éclosent partout en France. Les manifestations se succèdent à un rythme effréné et mobilisent pourtant à chaque fois des milliers de motards. Bien perçues de l'opinion, elles sont parfois le théâtre de heurts violents avec les forces de l'ordre. Quoi de plus logique lorsqu'on retrouve face-à-face quelques gradés venus "casser du blouson noir" et quelques motards décidés à brûler sur les képis !

Le mouvement s'érige d'abord en victime comme le traduisent les slogans sur les banderoles :
Les motards ne meurent pas, on les tue
Vignette : 80% dans le baba-re (R. Barre était alors premier ministre)
Le motard n'est pas une vache à lait

Lorsque les motards en colère s'adressent aux deux candidats restant en lice à l'issue du premier tour des élections présidentielles de 1981 pour demander l'abolition de la vignette, seul F. Mitterrand prendra la peine de leur répondre.

Le 10 mai suivant, il est élu Président de la République.

La vignette passe à la trappe en juin, et Pierre Mayet, nouveau délégué interministériel à la sécurité routière a pour mission d'inviter la FFMC à la table de négociations d'une "commission nationale moto" devant plancher notamment sur la réforme du permis.

A suivre...

6 mois de concertation à la DSCR pour améliorer la sécurité des 2RM

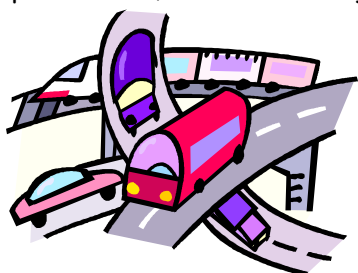
La FFMC a participé à cinq groupes de travail dans les locaux de la DSCR qui réunissaient des représentants d'institutions, d'associations d'usagers, de fonctionnaires, d'assurances, d'équipementiers, des préfetures, des collectivités territoriales. Les thèmes de travail étaient les suivants :

- l'usager, les règles et l'équipement
- le véhicule
- la formation, le noviciat
- l'infrastructure et le partage de la route
- la connaissance des causes et conséquences des accidents

Les propositions de la FFMC

• l'usager, les règles et l'équipement

- redéfinir certaines règles du Code de la route: circulation inter-files dans les embouteillages, possibilité de circuler dans certaines voies de bus quand elles le permettent, stationnement gratuit



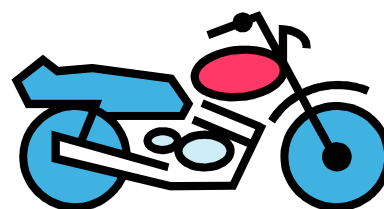
- des mesures fiscales (crédits d'impôts) pour inciter les conducteurs de 2RM à investir dans des équipements corporels de sécurité de qualité, et à défaut, faire bénéficier ces équipements d'une TVA réduite (5.5%).

- gratuité des autoroutes puisque ce sont les axes routiers les plus sûrs,

- un traitement législatif équitable : revendre une moto modifiée 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 135 € d'amende.

- respect des normes des équipements de sécurité chez les fabricants (produits de protection corporelle et matériaux utilisés dans les infrastructures routières).

- 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 termes de sécurité



• le véhicule

- Réfléchir à la pertinence du bridage des cyclomoteurs à 45 km/h, vitesse insuffisante pour s'intégrer dans le trafic des routes nationales

- Renoncer à l'idée d'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

- 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 formation, le noviciat** : renforcer la formation de TOUS les usagers :

- des candidats au permis B, davantage formés à la cohabitation avec les 2RM

- pour les candidats du permis A, nous proposons de mettre l'accent sur la maîtrise du véhicule et la prévention des situations de risque, en renonçant aux épreuves chronométrées.

- accès progressif aux différents permis moto par une formation continue sans examen (instauration d'une grille d'évaluation des performances dans les situations de conduite)
- une meilleure formation à l'accès aux 125 cm³ (A1) pour le permis B
- des motos-écoles avec de vraies pistes sécurisées
- le port d'équipements adaptés pour les candidats aux épreuves moto
- un contrôle des motos-écoles par un formateur des moniteurs plutôt que par les inspecteurs du permis de conduire.
- des inspecteurs pratiquant la moto 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.

- **l'infrastructure et le partage de la route**

- 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 aux spécificités du 2RM
- Accélérer la mise aux normes des rails de sécurité (doublage des lisses, modification de la norme EN 1317).
- Former et impliquer des fonctionnaires territoriaux dans la prise en compte des 2RM.
- Redistribuer équitablement les fonds recueillis par le CSA (contrôle-sanction automatisé) aux collectivités territoriales pour l'entretien des voiries et à la modernisation du mobilier routier et urbain.
- **la connaissance des causes et conséquences des accidents**
- Comprendre et étudier les causes des accidents de 2RM pour mieux les prévenir.

Les résultats obtenus

- la plaque minéralogique à l'avant n'est pas à l'ordre du jour
 - le port du casque jet, un instant menacé, continue à être autorisé
 - l'âge d'accès à la conduite d'un cyclomoteur, proposé à 16 ans, est maintenu à 14ans
- nos propositions sur la formation au permis des 2RM ont été entendues. Le permis sera revu, davantage tourné vers la gestion des situations à risque et moins vers l'épreuve en temps limité.
- Les préconisations du CERTU sur les infrastructures dangereuses pour les 2RM devraient être mieux mises en compte.
- les 100 chevaux : cette spécificité française, peu fondée, devrait être abrogée à moyen terme.

La DSCR et l'ONISR reconnaissent une prise en compte insuffisante des spécificités des 2RM, en particulier dans le renseignement des constats d'accidents, et dans les statistiques sur le parc 2RM.

Ce qui reste à faire

- rien de concret n'a été obtenu pour une reconnaissance de la circulation inter-file , ni pour l'accès aux voies de bus
- le « débridage » des cyclos pour qu'ils puissent mieux s'insérer dans le trafic a été refusé.
- le contrôle technique des cyclos en cas de revente a été adopté...restons vigilants : une généralisation pour tous les 2RM est toujours possible.
- une TVA allégée pour les équipements de sécurité a été repoussée
- pas de doublement généralisé des glissières de sécurité



L'E10 est-il compatible avec nos motos ?

Qu'est-ce que le SP95-E10 ?

Appelé l'E10, ce carburant contient 10% d'éthanol fabriqué à partir d'alcool de betteraves ou de céréales. Il est déjà présent à hauteur de 5% dans le sans plomb 95. Mais le nouveau dosage a des conséquences sur l'environnement et nos moteurs.

Attention ! danger !



du bio pas écolo

Les champs changent d'affectation : la production de biocarburants étant subventionnée, les surfaces cultivées dans un but alimentaire diminuent.



risques pour les moteurs

- appauvrissement du mélange
- échauffement anormal, surtout par temps froid
- en conduite sportive ou sur autoroute : risque de destruction des pistons et soupapes
- les moteurs modernes avec sonde lambda détectent l'appauvrissement et y remédient, mais la pompe à essence, les tuyaux d'alimentation et les joints peuvent se détériorer au contact de l'éthanol.
- oxydation du réservoir et des métaux légers (cuivre, zinc)
- attaque de l'aluminium : à froid, une partie du carburant passe dans l'huile où l'éthanol se transforme en acide formique qui attaque l'aluminium et le magnésium.
- nécessité de faire des vidanges plus souvent, d'ajouter des lubrifiants, surtout en usage urbain.

Votre moteur est-il E10-compatible ?

Marques moto	SP95-E10	SP98
Aprilia	incompatible	compatible
BMW	incompatible	compatible
Buell	Compatible depuis 2000	compatible
Ducati	Incompatible	compatible
Harley Davidson	Compatible depuis 2000	compatible
Honda	Compatible depuis 1995 (1)	Compatible (1)
Kawasaki	incompatible	Compatible (2)
KTM	incompatible	compatible
MV Augusta		compatible
Moto Guzzi	Incompatible (2)	compatible
Suzuki	Compatible depuis 2008 (3)	compatible
Triumph	Incompatible (4)	compatible
Voxan	incompatible	compatible
Yamaha	incompatible	compatible

(1) givrage carbus, ne pas hiverner avec plein

(2) injecteurs grippés si gros rouleur

(3) pompe à essence grippée, SP95 et SP 98 conseillés

(4) joint de culasse descendu avec plein



Une aide juridique pour les motards



Vous êtes motard adhérent à la FFMC

et vous avez été victime d'un accident de la circulation :

Faites valoir vos droits !

Trop souvent présumés coupables, les motards se retrouvent démunis face à la complexité des procédures civiles et pénales. Mal connue par ceux pour qui elle a pourtant été créée, la Commission juridique est un véritable atout pour la FFMC et ses adhérents.

La commission juridique de la FFMC vous écoute, vous informe et vous aide à vous défendre pour obtenir une juste réparation de vos préjudices.

Pour cela, elle s'appuie sur ses bénévoles et dispose d'un réseau d'avocats motards spécialisés.

Sur quels sujets la CJ peut-elle vous aider ?

Infractions au Code de la route, litiges en matière de consommation, d'assurance, problème d'indemnisation après un accident : sur tous ces sujets, la CJ vous épaula en vous offrant diverses prestations :

- Des renseignements et de l'information sur vos droits et devoirs en qualité d'usagers de la route.
- Des conseils et de la médiation dans vos litiges avec un particulier ou un professionnel.
- De l'assistance pour faire respecter vos droits face à l'administration ou devant le juge.

Contactez : La coordinatrice juridique nationale : Par mail cj@ffmc.asso.fr

Ou au 01.48.18.12.17 le jeudi de 14h30 à 18h. www.ffmc.asso.fr

L'agenda

Prochaines réunions :

Samedi 24 avril au Bar Breton de Brech, 15h

Samedi 29 mai Bar Les Tamaris Fort Bloqué / Ploemeur, 15h

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

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 :