

## DOSSIER DE PRESSE

Conférence de presse FFM-Codever-FFMC

14 janvier 2010

MOUVEMENT FFMC



La FFMC est membre de la 

## Halte à la stigmatisation des motards !

Passion dérangeante aux yeux de certains, la moto, et plus généralement le deux-roues motorisé, s'est considérablement démocratisée ces dernières années, au point d'apparaître aujourd'hui comme un véhicule pratique plutôt qu'un mode de vie décalé.

Malgré cet essor, elle reste un moyen de transport mal intégré dans la société et finalement peu pris en compte dans les politiques de transports et de sécurité routière.

La faute en revient certainement à l'image tenace du « motard-blouson noir » qui accompagne ce moyen de transports atypique.

Bien sûr, il existe chez les motards comme chez les autres usagers de la route, des conducteurs qui transgressent les règles (croire le contraire serait illusoire, sinon malhonnête) mais la loi pénale est là pour les sanctionner, sans distinction.

Et s'il est communément admis qu'il existe toutes sortes d'automobilistes, les motards ont tendance à être particulièrement stigmatisés du fait de préjugés tenaces malheureusement illustrés par l'attitude de quelques uns.

Les motards font du bruit, les motards polluent, les motards roulent trop vite, les motards ne respectent pas la loi : autant de formules toutes faites qu'on entend chaque jour et qui entretiennent leur mauvaise image.

Les motards sont pourtant des citoyens à part entière, représentés dans toutes les catégories socioprofessionnelles. Ils ont depuis longtemps pris conscience de leur vulnérabilité, bien avant que la sécurité routière soit élevée au rang d'enjeu national et ont alors œuvré à l'amélioration de leurs conditions de circulation, comme en témoignent les activités du mouvement FFMC depuis trente ans.

Les réglementations liberticides édictées depuis plus de vingt ans n'ont pas suffi à éradiquer une pratique, un sport, une passion, partagé par des millions de français ; mais justifié, au contraire, la Colère de ces motards de tous bords.



De l'inepte loi des 100 chevaux à l'interdiction scandaleuse du tunnel de l'A86, de la loi du 5-01-2006 au décret sur les concentrations, les motards se sont toujours mobilisés, au travers de la FFMC, pour défendre leurs droits.

## Halte aux réglementations liberticides !

### I. Les réglementations en vigueur

- **La loi des 100 chevaux : une réglementation dissidente et discriminatoire**

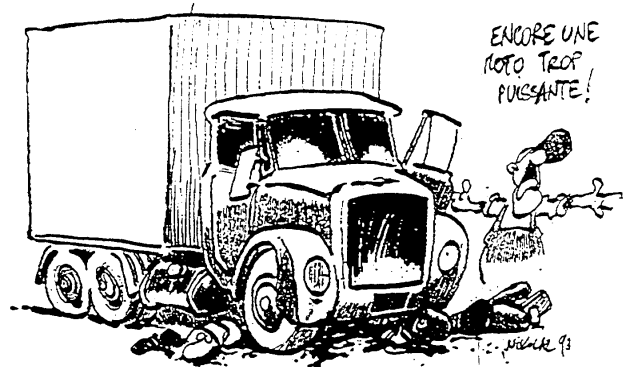
On parle d'une loi mais c'est, en fait, un décret daté du 30 novembre 1984, qui a interdit l'immatriculation, sur le territoire français, de toute motocyclette dont la puissance serait supérieure à 73,6 kilowatts, soit 100 chevaux.

Vingt trois ans plus tard et **malgré la mise en place du marché commun censé permettre la libre circulation des marchandises, cette réglementation unique au monde est toujours en vigueur.**

Pourtant, lorsque l'homologation des deux-roues à moteur est entrée dans le domaine de compétence de l'Union Européenne, **la dérogation accordée à la France pour le maintien de sa réglementation nationale ne devait durer que deux ans.** Entre-temps, la Commission Européenne devait vérifier si cette restriction de puissance était légitimée par un enjeu de sécurité routière. Une étude d'accidentologie a donc été commandée auprès d'un laboratoire néerlandais (le TNO) et ses conclusions, parues en 1998, ont été accablantes de bon sens.

Cette étude a démontré que les principaux facteurs d'accident étaient liés au motard (âge, expérience, attitude au guidon) ou aux circonstances de l'accident (infrastructure, météo), et non à la capacité du moteur de la motocyclette. Ainsi, on peut y lire que

**« la puissance du moteur de la motocyclette n'est pas directement la cause d'un accident. C'est l'application de cette puissance par le motocycliste qui peut être un facteur du « développement » d'un accident ».**



Malgré les résultats de cette étude, la Commission Européenne n'a pas enjoint la France à modifier sa réglementation. En 2007, la FFMC a donc porté plainte, avec 15 399 motards, contre l'Etat français pour manquement à ses obligations communautaires. Cette plainte a malheureusement été classée sans suite, tout comme celle adressée au Parlement européen.

Plus de dix ans après la parution du rapport TNO, les mentalités commencent à évoluer. Dans un rapport publié le 10 janvier 2008 sur la mise en place d'un contrôle technique pour les deux-roues motorisés, **le Conseil général des ponts et chaussées reconnaît le manque d'intérêt en terme de sécurité routière du bridage à 100 chevaux.** Le rapport confirme qu'en France, « le bilan des accidents de motos n'est pas meilleur (...) que dans des pays qui n'appliquent pas [la limitation] »

Il indique également que : « Les vrais facteurs de risque, bien connus chez les motards, reposent sur le comportement et l'utilisation non réfléchie qui est faite des performances. Or, ce comportement se manifeste dans la conduite d'engins de puissance bien inférieurs à la limite arbitraire de 100 chevaux. »

En résumé, **qu'on roule sur une moto de 60 ou de 160 chevaux, les vitesses maximales autorisées sont les mêmes pour tous**. Dans les deux cas, les performances de la moto sont suffisantes pour les dépasser et la loi est là pour sanctionner les contrevenants sans distinction.

Le rapport du Préfet Guyot sur les « Gisements de sécurité routière des deux-roues motorisés », paru en juillet 2008, va dans le même sens. Il admet que « la réglementation actuelle ne paraît pas constituer un apport significatif à la sécurité ».

Malgré ces constats, le bridage est toujours en vigueur.

Pire, il a légitimé, en 2006, un durcissement considérable de la loi, uniquement à l'égard des deux-roues motorisés !

- **Loi du 5 janvier 2006 ou comment risquer la taule pour avoir changé ses clignotants !**



Plusieurs articles du code de la route ont été modifiés par cette **loi du 5 janvier 2006** sur la sécurité et le développement des transports, officiellement pour lutter contre le débridage des deux-roues motorisés. Mais le législateur, en créant l'article L321-1 du code de la route, a été beaucoup plus loin. Il a, en effet, érigé en délit le fait « d'importer, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou

d'inciter à acheter ou à utiliser un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est plus conforme à celle-ci ». Concrètement, **cette nouvelle réglementation aboutit à punir de lourdes sanctions toute personne qui vendrait une moto qui n'a plus ses clignotants ou ses rétroviseurs d'origine !**

Piètrement rédigé, cet article de loi a été modifié à deux reprises.

Une première fois, par la loi du 5 mars 2007 sur la prévention de la délinquance, pour alléger les sanctions encourues par les particuliers (6 mois de prison et 7500 € d'amende au lieu de 30000 € d'amende et 2 ans de prison pour les professionnels).

Et une seconde fois, par une loi du 26 mai 2008, pour limiter son champ d'application aux seuls deux-roues motorisés destinés à circuler sur la voie publique.

**Malgré ces retouches, le texte place sur la tête des motards une lourde épée de Damoclès.** La référence à la conformité du véhicule réceptionné dépasse largement les



seuls cas de débridage. C'est pour cela que la FFMC demande, depuis quatre ans maintenant, que l'article soit réécrit et **exige, plus généralement, un traitement législatif équitable des motards par rapports aux automobilistes**. Ces derniers n'encourent en effet, pour la même infraction, qu'une contravention de 4<sup>ème</sup> classe (135 € d'amende).

Une autre réglementation mériterait d'être repensée : celle qui régit les concentrations de véhicules terrestres à moteur sur la voie publique.

- **Décret sur les concentrations : vers une interdiction des balades ?**

Depuis un **décret du 16 mai 2006**, « tout rassemblement comportant la participation de véhicules terrestres à moteur, qui se déroule sur la voie publique dans le respect du code de la route, qui impose aux participants un ou plusieurs points de rassemblement ou de passage et qui est dépourvu de tout classement » doit être déclaré en préfecture lorsqu'il compte moins de 200 véhicules automobiles ou moins de 400 véhicules à moteur de deux roues.

Le dossier de déclaration doit être produit en trois exemplaires, trois mois avant la date de l'événement, et doit contenir, notamment, une attestation d'assurance en responsabilité civile.

Ces démarches, aussi obscures que fastidieuses, répondent à la légitime préoccupation d'assurer la sécurité des usagers de la route. Mais là encore, la rédaction du décret pose problème.

**La définition très large de la concentration et l'absence d'un seuil minimum de participants laissent à penser que les balades entre amis doivent être déclarées en préfecture dès qu'elles réunissent plus de 2 motos**, sous peine de lourdes sanctions (1500 € d'amende, suspension de permis, etc.).

Interpellé par le Codever sur la légalité du décret, le Conseil d'Etat a indiqué le 7 mai 2008 que la réglementation attaquée ne vise que les « *événements à vocation sportive ou de loisirs* » dont les « *regroupements organisés de véhicules [sont] de nature à provoquer des difficultés de circulation de l'ensemble des usagers des voies publiques et à compromettre la sécurité publique* ». L'arrêt précise également que la déclaration n'est pas une obligation systématique, et qu'elle ne **s'impose que si l'événement est « susceptible d'avoir une incidence sur les conditions de circulation et sur la sécurité des usagers des voies »**.

Reste à évaluer ce risque potentiel.



Au vu des sanctions encourues et afin de restaurer une certaine sécurité juridique dans l'esprit des organisateurs de balades, il serait bon que le gouvernement précise les conditions d'application de ce décret et fixe, à minima, un seuil au dessus duquel la déclaration en préfecture serait obligatoire.

A défaut, cette réglementation aboutirait à interdire aux motards d'organiser des balades entre amis, ceux-ci ne pouvant prévoir leur sortie trois mois à l'avance.

Ce ne serait pas là la première atteinte portée à la liberté de circulation des deux-roues motorisés, l'exemple le plus retentissant étant probablement l'interdiction d'accès des deux-roues motorisés au **tunnel de l'A86**.

- **Le scandale du tunnel de l'A86 : la première infrastructure interdite aux deux-roues motorisés**

Après 10 ans de construction, le premier tronçon du tunnel de l'A86 reliant Rueil-Malmaison à l'échangeur de l'A13 a été ouvert à la circulation le 27 juin 2009.

**Pour la première fois en France, une infrastructure routière est interdite aux deux-roues motorisés !**

**Aucune explication raisonnable n'a été fournie** pour légitimer cette interdiction si ce n'est que les motards étaient un facteur de stress pour les autres usagers de la route et que leur gabarit risquait de dépasser les deux mètres s'ils conduisaient debout sur les repose-pieds.

Cela fait maintenant plus de quatre ans que la FFMC se bat pour obtenir l'ouverture du tunnel aux motos. Face aux fausses promesses des institutionnels, elle a engagé, en août dernier, un recours pour excès de pouvoir contre les deux arrêtés qui règlementent la circulation dans l'infrastructure litigieuse. Elle compte sur la Justice pour sauvegarder la liberté de circulation des motards.



**Car le recours au juge est devenu incontournable** aujourd'hui pour défendre les intérêts des motards. Eux aussi s'en remettent de plus en plus à la Justice pour contrer les abus de verbalisation dont ils sont parfois victimes.

- **La multiplication des verbalisations abusives**

Si la réglementation sait se montrer parfois étouffante, ses lacunes, dans certaines matières, laissent aux forces de l'ordre toute latitude pour **verbaliser à outrance les usagers de deux-roues motorisés**.



**La circulation entre les files fait l'objet, ces dernières années, de sévères campagnes de répression.** Que ce soit avec ou sans interception, les motards reçoivent, le plus souvent, trois PV pour une même infraction ! Les forces de l'ordre profitent de l'absence de qualification spécifique pour les « charger ». Ainsi, **la remontée de files est appréhendée à la fois comme un dépassement par la droite, un changement de voie non motivé par un**

## changement de direction et un non-respect des distances de sécurité.

Le même type de verbalisation excessive sévit actuellement pour réprimer les échappements bruyants. Leurs propriétaires se voient, là encore, remettre trois PV : un pour bruit gênant, un pour échappement non conforme et un dernier pour véhicule non conforme !

**Le stationnement des motos est aussi prétexte à la verbalisation**, surtout à Paris. Si le code de la route interdit le stationnement sur le trottoir, le bon sens voudrait que les larges trottoirs qu'abrite la capitale autorisent la cohabitation entre piétons et motards. D'autant plus que ces derniers **n'ont pas le choix de stationner leur véhicule ailleurs !** Les places qui leur sont dédiées et qui sont, très souvent, mal conçues, sont surtout en nombre insuffisant pour accueillir les milliers de deux-roues motorisés qui circulent en région parisienne.

En attendant le développement de ces infrastructures, les PV pleuvent.

### **A croire qu'il n'est plus question aujourd'hui de partager l'espace public !**

La problématique est éminemment symbolique : les villes ne semblent plus vouloir des motards, peu importe que le deux-roues motorisé participe largement au désengorgement des centres urbains. La moto est en effet un moyen idéal pour se déplacer dans la circulation d'aujourd'hui. Parade efficace aux problèmes d'embouteillage, le deux-roues motorisé permet de fluidifier le trafic tout en émettant moins de gaz à effet de serre et en ayant une consommation de carburant plus faible que les autres moyens de transports.

Les français ne s'y sont d'ailleurs pas trompés puisque le parc des deux-roues motorisés est en constante augmentation depuis 10 ans.

## II. Les réglementations en préparation

- **La LOPPSI : des sanctions, des sanctions et encore des sanctions !**

Le projet de loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure (LOPPSI), déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale le 27 mai 2009, devrait être examiné au premier trimestre 2010.

Une de ses mesures phare est de rendre obligatoire la peine de confiscation du véhicule pour sanctionner certains délits (conduite sans permis ou malgré une mesure d'interdiction, récidive de conduite sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiant, récidive de grand excès de vitesse, homicide ou blessures involontaires). **L'utilisateur en infraction, propriétaire de son véhicule, perdrait alors définitivement son moyen de transport au profit de l'Etat.** Au-delà de la perte économique que représente une telle sanction, la confiscation est **une atteinte grave au droit de propriété** qui doit rester exceptionnelle et découler du seul pouvoir souverain d'appréciation des juges, comme cela existe déjà. Au contraire, la Loppsi propose de rendre la peine automatique, en ne laissant au juge que le pouvoir d'y déroger par une décision motivée, réduisant ainsi considérablement le principe constitutionnel de personnalisation des peines, selon lequel « la juridiction prononce les peines et fixe leur

régime en fonction des circonstances de l'infraction et de la personnalité de son auteur » (article 132-24 du code pénal). Confisquer automatiquement les véhicules ne rendra pas les routes plus sûres, mais le système répressif plus arbitraire et de plus en plus mal accepté. Plus de 20 000 véhicules pourraient être ainsi confisqués, avec un coût pour l'Etat estimé à plus de 8 millions d'euros, gaspillés en frais de garde, rien que pour les conduites sans permis.

Onéreuse et inéquitable, la mesure apparaît aussi totalement inefficace puisque facilement contournable : pour échapper à la sanction, les usagers de la route n'auront qu'à rouler avec un véhicule qui ne leur appartient pas.

Tout aussi inutile, la mise en place d'un contrôle technique pour les deux-roues motorisés, annoncée depuis plusieurs années, devrait revenir en force cette année.

- **La fausse bonne idée du contrôle technique**

Déjà à l'étude en 2007, la mesure avait finalement été enterrée par François Fillon, lors du comité interministériel à la sécurité routière du 13 février 2008, officiellement pour des raisons techniques.

Presqu'un an plus tard, le contrôle technique est de nouveau évoqué dans une déclaration du Secrétaire d'Etat aux transports, Dominique Bussereau.

**Le gouvernement semble donc, de nouveau, déterminé à s'occuper du 0,7 % d'accidents de deux-roues motorisés directement causés par une défaillance technique du véhicule !**

En l'absence de justification sérieuse, et face au coût de la mise en place d'un contrôle technique, **la FFMC réaffirme son opposition à la mise en place d'un contrôle technique pour les motos** qui ne serait qu'une contrainte bureaucratique de plus, sans bénéfice du point de vue de la sécurité ni de l'environnement ni de la responsabilisation des usagers.

# ANNEXES

## Qui sommes-nous ?

### *La FFMC*

Forte de plusieurs milliers d'adhérents répartis sur plus de 70 départements, la Fédération Française des Motards en Colère est reconnue dans le monde de la moto grâce aux nombreuses actions menées depuis sa création et au sérieux des propositions qu'elle formule depuis bientôt 30 ans.

Le préambule de ses statuts montre que la FFMC est loin d'être une association corporatiste et comment la moto et sa défense ont permis à des milliers d'hommes et de femmes de se fédérer autour de valeurs progressistes.

C'est en 1980, au moment où pratiquer la moto était un moyen d'affirmer sa passion pour la liberté et son attachement à la solidarité, une façon de se démarquer et d'afficher son anticonformisme, que la Fédération Française des Motards en Colère (F.F.M.C.) est née d'un combat collectif contre la politique particulièrement motophobe des pouvoirs publics de l'époque.

Son objectif est de fédérer les usagers des deux et trois roues motorisés (du cyclo au gros cube) autour des valeurs qui ont motivé sa création et continuent de l'animer, telles la solidarité, l'égalité et la liberté, et ce dans un esprit responsable et d'entraide.

Elle défend, sans corporatisme, leurs utilisateurs en tant qu'usagers de la route et en tant que consommateurs et agit pour la sécurité et le partage de la route sur la base du développement de l'information, de la prévention, et de la formation, afin de faire prévaloir la connaissance et la prise de conscience plutôt que les mesures répressives.

**Elle préserve son indépendance vis à vis de tout pouvoir, et rassemble les motards sans discrimination. Elle se prononce contre le racisme et tout ce qui tendrait à instaurer des discriminations, que ce soit l'origine ethnique, le niveau social, les choix politiques ou religieux, l'âge, le sexe ou les préférences sexuelles. Elle fonde son action sur la responsabilisation et la tolérance. Partie prenante du mouvement social, elle favorise l'intervention des motards en tant que citoyens.**

Enfin, la F.F.M.C. se reconnaît dans les principes de l'Economie sociale, qui placent en son centre les individus, le fonctionnement démocratique, et où le profit n'est pas une finalité. Elle en soutient les fondements par ses actions et ses prises de position, que ce soit dans les instances de la Fédération ou dans les structures qu'elle reconnaît comme appartenant au mouvement F.F.M.C. ».



## Les champs d'actions de la FFMC

- Les « **manifs** » sont la partie visible de l'activité du mouvement motard, elles ont d'ailleurs inspiré le logo officiel de la FFMC.. Ces manifs constituent un appui essentiel pour démontrer au gouvernement et au grand public l'importance des revendications et propositions de la FFMC.
- Les **négociations avec les ministères et les élus** et la participation a des groupes de travail sur des sujets touchant a la pratique de la moto (infrastructures, équipement, communication, ...) : moins apparentes dans l'activité FFMC, elles sont un autre moyen d'initier décrets et lois ou d'influer sur leur contenu.
- La **collaboration avec les administrations centrales et les autorités locales** est mise en pratique par les FFMC départementales pour faire prendre en compte au quotidien le risque moto dans l'aménagement urbain et routier. Ces activités font l'objet périodiquement d'informations dans les média régionaux.
- L'opération **Relais Motards Calmos**, à l'initiative de la FFMC, est une grande opération de solidarité et de sécurité sur les voies qui mènent aux grands événements motards, tel le Bol d'Or ou les 24h du Mans.
- La **formation et l'éducation des usagers des plus jeunes aux plus anciens**, afin de modifier les comportements pour un meilleur partage de la route.



## Les commissions de travail de la FFMC

- La **Commission Stop Vol**, a créé une recommandation française des antivols moto et contribué ainsi à moraliser ce marché. Depuis l'été 2000, une convention lie l'AFNOR et la FFMC. Désormais les antivols portent l'étiquette unanimement reconnue.



- **La Commission juridique** travaille en permanence avec près de soixante professionnels du droit. Elle permet à la FFMC d'être une association efficace de défense des « conso-motards » et de mener à bien les études nécessaires sur les textes législatifs.



- **La Commission Education Routière de la Jeunesse et Deux-Roues Motorisés (ERJ2RM)** a pour vocation de contribuer à l'éducation de la jeunesse à la sécurité routière, notamment autour du deux-roues motorisés.



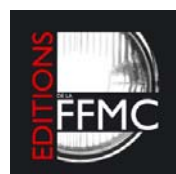
## Le Mouvement FFMC

La FFMC est à l'origine de la création de plusieurs structures dans la sphère de l'économie sociale, dont l'objectif est, avant tout, de répondre aux besoins des motards :

- **L'Assurance Mutuelle Des Motards**, qui réalise 80 % de ses produits sur l'assurance moto pure, a révolutionné la conception du risque moto et l'évolution du marché des particuliers.



- **Les Editions de la FFMC**, avec notamment **Moto Magazine**, 1<sup>er</sup> mensuel moto qui guide les conso-motards au quotidien, ont régulièrement innové dans le domaine de la presse spécialisée moto. Ainsi, elles sont le maître d'œuvre d'un festival du court-métrage consacré à la moto : « la Motostra » qui a lieu tous les deux ans à l'occasion du Mondial du deux roues



- L'**AFDM** (Association de Formation Des Motards) tout en dispensant des stages de perfectionnement (post-permis) à la conduite sur route dans plusieurs régions du pays, l'AFDM représente avant tout le centre de recherche du mouvement FFMC pour l'expérimentation des nouvelles techniques et pédagogies afin d'améliorer en permanence la formation des motards, et par là, leur sécurité et celle des autres usagers de la route. Elle anime un réseau de 35 moto-écoles reconnues pour la qualité de leur enseignement par un label de qualité.



- **La FFMC Loisirs** : cette structure répond au besoin naturel de concevoir la moto comme un plaisir et une liberté avant tout ; organiser des balades à moto, des trophées de tourisme, des rassemblements, des ateliers mécaniques, sont de son ressort. Mais la FFMC Loisirs excelle dans l'organisation de stages et d'initiatives 2 roues motorisés à l'intention des enfants et adolescents, mêlant le côté ludique à la nécessaire sensibilisation à la sécurité routière. Reconnue depuis 1985 comme « association nationale de jeunesse et d'éducation populaire », elle développe l'idée que la moto peut être utilisée comme moyen d'éducation et d'engagement des jeunes.





Pour toute information complémentaire

**F.F.M.C. Secrétariat National**

35 bis rue des Messiers  
93100 Montreuil

Tél : 01 48 18 03 20 - Fax : 01 48 18 03 19

E-Mail : [contact@ffmc.asso.fr](mailto:contact@ffmc.asso.fr)

Site web : [www.ffmc.asso.fr](http://www.ffmc.asso.fr)