



FFM
FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

Entre passion et raison

Le point de vue de la FFM en matière de Sécurité routière



Ce document présente les principales positions du Comité Mobilité et Sécurité Routière de la FFM.

Celui-ci a pour mission de développer la philosophie de notre association en ce domaine. Il est composé d'une quinzaine de membres représentant les différentes composantes du 2 Roues motorisé : assurance, technique, constructeurs, éducateurs, presse, pouvoirs publics, service d'ordre etc...

Le CMSR agit également à différents niveaux auprès des décideurs et dans de multiples instances, notamment :

- Conseil National de la Sécurité Routière,
- Groupe Technique 2 Roues de la ville de Paris,
- Commissions Départementales de Sécurité Routière,
- Commission Affaires de la Fédération Internationale de Motocyclisme, et de la FIM Europe.



➤ L'éducation - La formation

L'éducation routière doit se faire tout au long de la vie et débiter très tôt.

- La FFM propose que L'Education Nationale prenne en charge toute la théorie avec de véritables professeurs dédiés.
- Les professionnels et les associations assureraient la pratique.

L'accès aux catégories de cylindrées doit se faire par étapes : un permis de conduire de base, l'accession aux différents niveaux étant obtenu après un minimum d'expérience et une formation adaptée s'inspirant largement de l'Initial Rider Training prôné par l'ACEM, la FIM Europe, la FIM et la FEMA.* Cette méthode est basée sur l'expérience et consiste à acquérir les techniques personnelles de contrôle de sa conduite. En amont, la FFM recommande de porter une attention particulière au développement de l'E-coaching qui utilise les techniques modernes de communication.

La recherche sur l'accidentalité des deux roues motorisés doit être développée afin de pouvoir mettre en place une formation réellement adaptée et qui prenne en compte les autres usagers.

Les décideurs devraient être convaincus de l'intérêt du concept "circuit de proximité" espace de formation pratique à la conduite en semaine devenant stade de sport mécanique le week-end. Au vu des enjeux de la protection de la vie, l'investissement est plus que raisonnable.



➤ L'aménagement urbain

Compte tenu des difficultés de circulation et de stationnement, le deux roues motorisé est un moyen de déplacement en forte expansion. Ce développement nécessite une prise en compte dans les aménagements urbains, ceux-ci devenant également bénéfiques pour les autres usagers : plaques d'égoûts, marquages au sol, signalisation, balises, poteaux, pavés, rails... En règle générale, nous demandons un

mobilier non agressif et déformable.

Dans cet esprit les journées "motard d'un jour" qui permettent de sensibiliser les aménageurs à ces questions, doivent être multipliées.

Le stationnement est une composante indissociable de la mobilité urbaine et les responsables doivent impérativement le prendre en compte dans les Plans de Développement Urbain (PDU) et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).



➤ L'aménagement routier

Si nous défendons toujours le principe d'un usager responsable en cas d'erreurs - de fautes - d'imprévus, la route doit pardonner et, lorsque cela est possible, il faut supprimer les obstacles latéraux, prévoir des dégagements et une signalisation homogène et non agressive. Une bonne initiative dans cette voie serait de réaliser des audits indépendants, en adaptant la démarche en cours pour l'automobile, EURORAP, aux deux roues motorisé.

* ACEM : Association des Constructeurs Européens de Motocycles.

FIM : Fédération Internationale de Motocyclisme.

FIM Europe : Fédération Internationale de Motocyclisme Europe

FEMA : Federation of European Motorcyclists' Associations.

IRT : Initial Rider Training



➤ La circulation entre files

Elle est largement pratiquée dans les grandes agglomérations. Cette pratique mérite d'être prévue dans le code de la route.

Elle n'est donc pas enseignée avec toutes les conséquences que cela entraîne : automobilistes non préparés, motocyclistes trop sûrs d'eux.

Nous ne pouvons pas continuer la politique "de l'autruche". Il faut apprendre une pratique raisonnée et raisonnable. Nous ne demandons pas un "privilège" : il faut comprendre que pour le deux roues motorisé, c'est une nécessité physique (équilibre, visibilité, vulnérabilité...).



➤ La vitesse

Il est impératif de communiquer sur une vitesse adaptée en toutes circonstances et ne pas laisser croire que le respect d'une vitesse limitée met en sécurité : il ne faut pas se tromper de cible, l'utilisateur doit conduire d'une manière réfléchie et responsable : la vitesse est un facteur d'accroissement du risque. Elle n'en est pas la cause !

Soucieux de porter la bonne parole et de proposer des solutions pour rendre le discours compréhensible, la FFM communique grâce à des opérations telles que : "Ta ville, c'est pas un circuit", "Portes ouvertes des circuits" soutenues par les Pouvoirs Publics.

Le permis devrait comporter de véritables exercices de mise en situation et notamment des scénarios liés à l'accidentalité complétés par des formations post-permis.



➤ Le deux roues motorisé et le développement durable

La FFM s'est engagée volontairement dans la voie exigeante du développement durable. Nous le faisons pour le sport en apportant une attention particulière à la diminution des émissions sonores et de la pollution et nous testons des véhicules de nouvelle génération

Nous avons initié une démarche "Je roule nature" et nous avons participé au lancement de la première Journée Nationale de la Moto et du Scooter principalement axée sur la maîtrise de l'énergie.

➤ Les équipements personnels

On n'insiste jamais assez sur leur importance : c'est la carrosserie de l'utilisateur !

Des incitations devraient exister : pouvoirs publics, compagnies d'assurance ...



A savoir :

- le deux roues motorisé représente peu de matière à recycler,
- le deux roues motorisé consomme peu,
- le deux roues motorisé utilise moins d'espace tant dans la circulation que pour le stationnement.
- le deux roues motorisé a fait ces dernières années de gros progrès dans le domaine des émissions polluantes et les prochaines normes vont en faire un véhicule très performant.

Sécurité routière, entre passion et raison



➤ Le contrôle technique

Nous insistons sur les bénéfices des contrôles volontaires (ce qui est souvent une seconde nature chez les motocyclistes) tant en termes de sécurité que de durabilité mais aussi de coût d'entretien.



➤ La réglementation

Trop de règles tuent la règle. Il faut appliquer celles qui existent déjà avant d'en créer de nouvelles.

Nous militons pour plus de discernement dans l'application, pour une réelle harmonisation des limitations de vitesse et la réduction du nombre de panneaux en tous genres.

Développons des systèmes tels que les feux pilotés, affichage de vitesse instantanée, "ondes vertes" ...

Il faut utiliser et réellement développer le rôle des Messieurs MOTO : L'Administration donnera alors ainsi une preuve tangible de sa prise en compte du deux roues motorisé.



➤ La communication

La communication "choc" (photos d'accidents mortels, drames sur les routes etc..) est culpabilisante sans avoir prouvé son efficacité.

Il faut privilégier les explications mises à la portée de l'utilisateur sur les thèmes les plus récurrents.

- Pourquoi faut-il adapter sa vitesse,
- Pourquoi faut-il prendre ses distances,
- Les problématiques de la vision et ses incidences,
- Les problématiques de l'usage de médicaments, drogue, alcool et leurs incidences sur le comportement,

- Promouvoir la conduite apaisée : elle est synonyme de conduite plus sûre; et possède bien d'autres avantages : longévité du moteur, des freins, des pneumatiques...

- Expliquer les avantages d'un équipement adapté, pourquoi pas grâce à des comparatifs ..

Quelques sites utiles :

FFM : www.ffmoto.org
CNSR : www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr
FIM Europe : www.uem-moto.eu
FIM : www.fim-live.com
FEMA : www.fema-online.eu

OMS : www.who-int/roadsafety/fr
FFMC : www.ffmc.asso.fr
CEESAR : www.ceesar.fr
ISFTTAR : www.isfttar.fr
MEDADD : www.developpement-durable.gouv.fr

Version de juin 2013.

Nous ne sommes jamais trop nombreux pour délivrer la bonne parole. Si vous vous sentez une âme d'avocat du deux roues motorisé dans votre région, département ou commune prenez contact avec la FFM (e-mail : ffm@ffmoto.com).

Fédération Française de Motocyclisme

74, avenue Parmentier 75011 Paris

Tél : 01. 49. 23. 77. 00 - Fax : 01. 47. 00. 08. 37 - e-mail : ffm@ffmoto.com

www.ffmoto.org