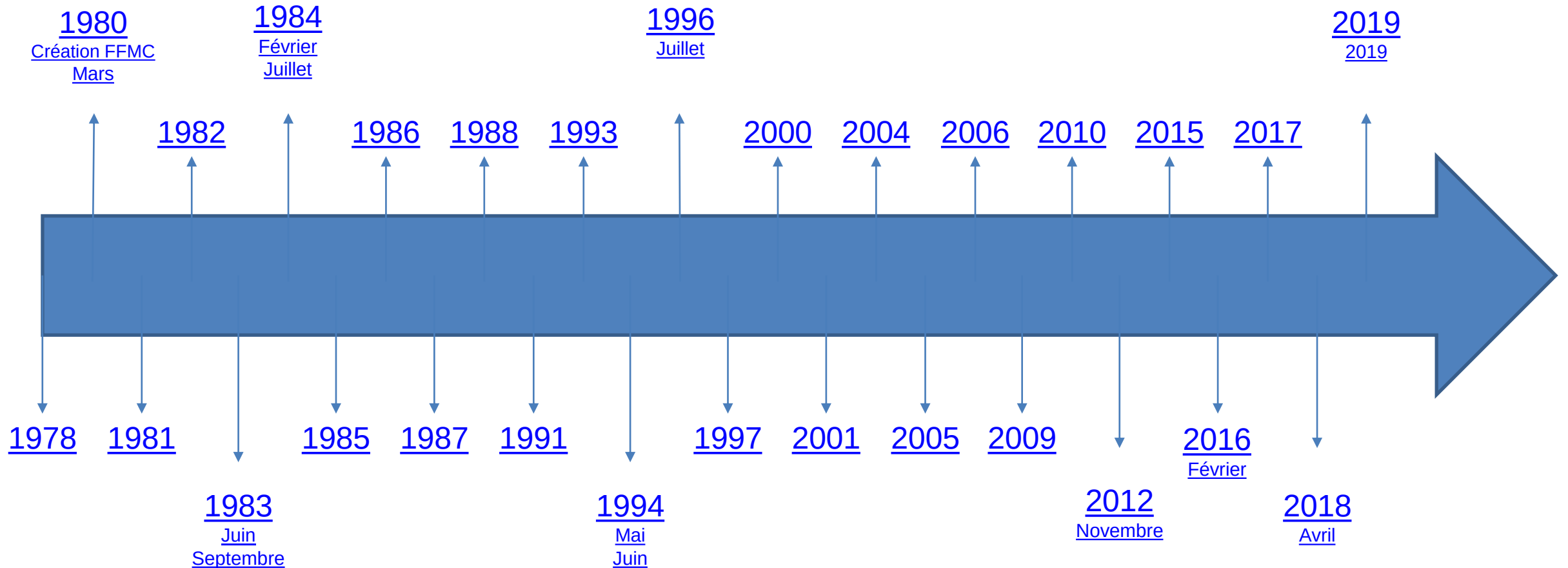


La FFMC 40 ans de combat pour la défense des motards

LES ANNÉES IMPORTANTES POUR LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DES MOTARDS EN COLÈRE



22 septembre 1978 : la première manifestation de motards a lieu le vendredi suivant les déclarations de M.Gérondeau

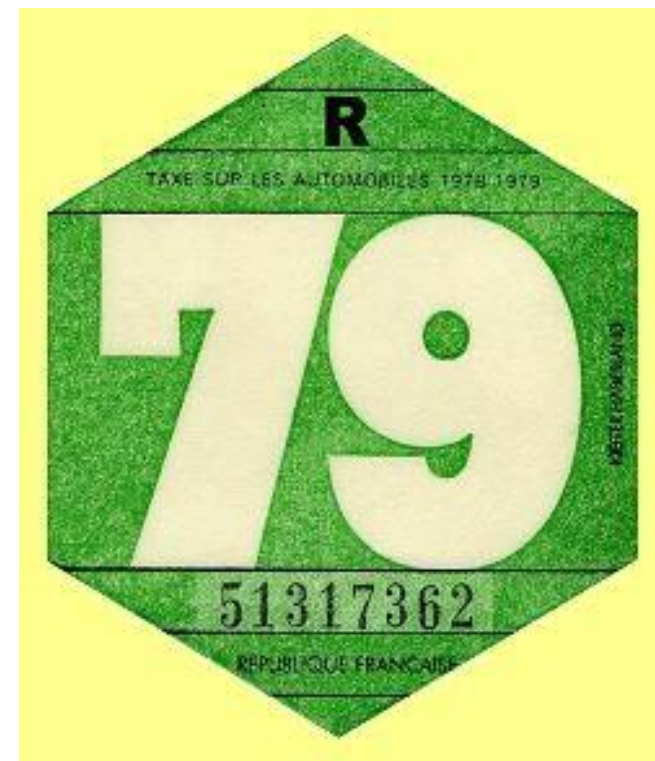


- ✓ En désignant le motard comme principal bouc-émissaire de l'hécatombe routière, les élus et hauts fonctionnaires de l'époque agitent l'épouvantail sans froisser l'électorat de la majorité en place. Ils ne s'attendent pas à déclencher la tourmente, et encore moins à faire descendre quiconque dans la rue.
- ✓ Christian Gérondeau est alors délégué à la Sécurité Routière et à ce titre investi d'une mission irréaliste : faire diminuer de 13000 à 10000 le nombre de victimes de la route en un an.
- ✓ Il faudra plus de dix ans pour atteindre cet objectif, et vingt ans pour s'en fixer un autre tout aussi fumeux (diviser par deux d'ici 2002 ...).
- ✓ Au soir de l'arrivée du Bol d'Or 1978, profitant de quelques faits divers saignants impliquant des motards de retour du Castellet, Gérondeau se lance à la radio dans une diatribe violemment motophobe qui met le feu au baril de poudre.
- ✓ 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

1980 : Création de la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC)



- ✓ Elle viendra comme une évidence 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.
- ✓ Janvier 1980, la FFMC pointe le bout de son logo (le "triangle de la colère", symbolisant les trois grands pôles d'activités - Lyon, Paris, et Toulouse - ne sera qu'éphémère car l'hexagone avec le bras d'honneur s'avère vite plus "parlant" parodiant ainsi la vignette de 1979).



1er mars 1980 : Première manifestation nationale de la FFMC en protestation contre les nouveaux permis moto et la vignette moto



- ✓ Partout dans l'héxagone, les motos Clubs et les motards de toutes catégories se rassemblent. Ils marquent ainsi leur opposition à une taxe injuste.
- ✓ La FFMC se crée au Havre et Jean-Marc Maldonado, porte-parole du mouvement, appelle au boycott de la vignette moto

1981 : Le retrait de la vignette moto près de trois fois le prix de la vignette auto deux ans après son instauration



Bien que ne concernant plus que les motos de plus de 500 cm³, les motards ne lâchent pas. Les membres de la FFMC créent de fausses vignettes, font des échanges de caches latéraux portant l'indication des cylindrées. Ainsi, certaines 750 ressembleront à des 500 cm³ alors que des 125 ressembleront à des 1000 cm³ leurrant ainsi les forces de l'ordre. Le pouvoir finira par céder à l'unité des motards sous l'égide de la FFMC.

1^{er} novembre 1982 : La création des enquêtes REAGIR

(Réagir pour les Enquêtes sur les Accidents Graves et les Initiatives pour y Remédier)



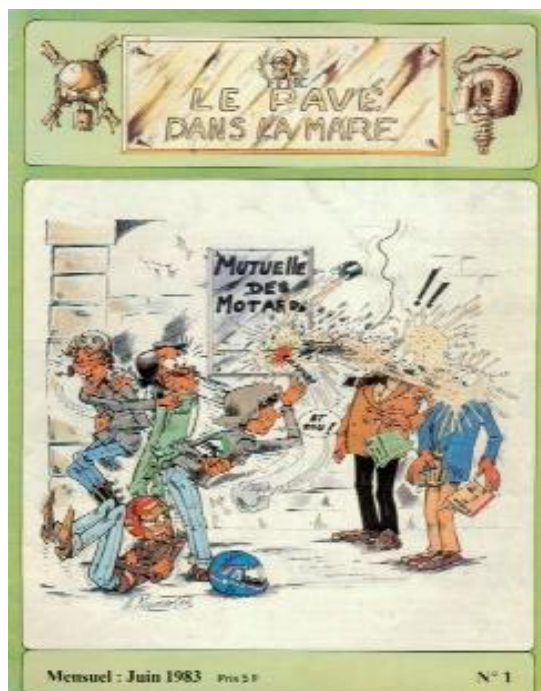
- ✓ Les enquêtes REAGIR créées en 1982 ont été remplacées par les enquêtes ECPA (Enquête Comprendre Pour Agir), créées par le CISR (Comité interministériel à la sécurité routière) le 7 juillet 2004.
- ✓ Ces enquêtes ne servent en aucun cas à déterminer les responsabilités mais à comprendre les raisons de l'accident, puis à lister les facteurs possibles. Elles permettent notamment d'aider à établir les PDASR (Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière) et les DGO (Document Général d'Orientation), d'apporter des informations utiles aux responsables locaux, de communiquer avec la population au sujet des causes d'accident, de demander des études supplémentaires sur certains éléments détectés par les enquêtes et jugés utiles.

1983 : la FFMC participe à la réforme du permis moto

CATÉGORIES DE VÉHICULES POUR LESQUELLES LE PERMIS EST VALABLE			DEPUIS LE	JUSQU'AU	RESTRICTIONS	MENTIONS
A	A1	 ≤ 125 cc ≤ 11 kW	04/01/1980			
	A	 ≤ 25 kW ≤ 0,16 kW/kg	*****			
			*****			
B	B1		04/01/1980			
	B	 ≤ 3500 kg ≤ (1 + 8 )	10/09/1981			
C	C		12/07/1983	27/08/2017		
D	D		*****			
E	B	 	12/07/1983	27/08/2017		
	C		18/12/2007	27/08/2017		
	D	 	*****			

- ✓ La FFMC s'impose peu à peu comme interlocuteur incontournable.
- ✓ Attachée à la sécurité des motards et plus particulièrement aux problèmes d'infrastructures, elle s'immisce dans le programme REAGIR et son avis sera émis lors de la réforme du permis de conduire. Mais ne sera pas toujours suivi d'effet.
- ✓ La FFMC demandera la nomination d'un monsieur moto dans chaque département.

Juin 1983 : Création des Editions de la FFMC qui publient « Le Pavé dans la Mare » magazine d'information moto indépendant



N°1, juin 83: naissance du pavé et de la Mutuelle des Motards



N°3, octobre 83: réforme du permis moto, la suite d'une longue série

- ✓ Les éditions de la FFMC ont vu le jour en 1983, elles jettent d'emblée un "pavé dans la mare" en publiant la revue du même nom.
- ✓ Première du genre, conçue et réalisée "maison" pour les militants motards de la FFMC, elle s'alimente des remontées d'infos et d'illustrations cocasses des motards de terrain.
- ✓ La diffusion, d'abord limitée, s'élargit rapidement à tous les motards, c'est du vécu, du sur-mesure ! l'édition devient "Moto Magazine" en débarquant mensuellement dans les kiosques.
- ✓ Son évolution et son discours militant place Moto Magazine en tête des parutions spécialisées pour motards.

Septembre 1983 : Création de la SMUR (Solidarité Mutuelle des Usagers de la Route) qui deviendra la Mutuelle des Motards.



- ✓ La Fédération française des motards en colère (FFMC) canalise l'ire des motards, et réussit à collecter auprès de quarante mille d'entre eux, dans la rue ou dans les rassemblements motards, 280 FFR (environ 42 €) pour réunir au bout de deux ans, en 1983, la somme de 10 millions de francs (1,5 million d'euros) : le fonds de garantie nécessaire pour créer une mutuelle.
- ✓ L'assurance mutuelle assure tous les types de deux- et trois-roues motorisés : cela en fait le seul assureur spécialiste. Elle propose également à ses sociétaires, des contrats complémentaires d'assurance automobile et habitation. C'est une mutuelle d'assurance, qui fait partie du GEMA (Groupement des entreprises mutuelles d'assurance) Aujourd'hui intégré à la FFA Fédération Française de l'Assurance.
- ✓ La Mutuelle est présente sur de nombreux événements sportifs moto nationaux,
- ✓ En février 2016, la Mutuelle a inauguré son nouveau siège social situé à Pérols, dans l'agglomération de Montpellier. Elle tient également quarante bureaux dans les principales villes de France.

1984 : La réforme du permis moto, jugée comme orientée anti-gros-cubes jusqu'en 1984



- Permis A2
- 347 cc
- 59 Ch à 9 000 tr/min



- Permis A3
- 798 cc
- 50 Ch à 6 500 tr/min

✓ Une deuxième réforme vient modifier l'examen. La circulation est inchangée, mais le plateau, hors circulation, prend sa forme actuelle, avec une épreuve de maniabilité sans moteur, une à allure lente avec passager, et une épreuve de maniabilité à allure rapide - le slalom - où la notion de chronométrage est introduite.

✓ On peut alors choisir entre passer :

- le permis A2, autorisant la conduite de motos de catégorie MOT2 dont la cylindrée peut atteindre 400 cm³.
- le permis A3, donnant accès aux motos de type MOT3 sans limitation de cylindrée.
- Pour sa part, le permis A1 (motocyclette légère) est limité à une cylindrée de 80 cm³ et à une vitesse maximale de 75 km/h.

Février 1984 : Création de l'Association pour la Formation des Motards (AFDM)

AFDM

LA FORMATION DES MOTARDS



L'AFDM est la première organisation française à être récompensée de l'European Training Quality Label.

✓ L'AFDM est une fédération nationale d'associations régionales, militantes d'une éducation routière éthique, tournée vers la pratique du 2 roues-motorisés au quotidien et le respect des autres usagers de la route, pour « Plus de plaisir, moins de risque »

✓ Les stages de perfectionnement sont destinés aux motards ayant de quelques mois à quarante ans de permis. Effectués avec le propre véhicule des stagiaires, ils comportent :

- une demi-journée de théorie en salle,
- deux demi-journées d'exercices hors circulation,
- une demi-journée de mise en application sur route.

Juillet 1984 : Création de la FPMC LOISIRS par des militants de la Fédération Française des Motards en Colère



- ✓ La FPMC LOISIRS, créée en 1984 par des militants de la Fédération Française des Motards en Colère, est une association d'éducation populaire à la sécurité routière et aux deux-roues motorisés.
- ✓ Agréée en 1985 Jeunesse et Sports, agrément renouvelé en 2006, elle regroupe des structures adhérentes dont des bases de loisirs.
- ✓ Ses objectifs sont de permettre à des jeunes de tous horizons de concilier, par le biais du sport motorisé et d'autres activités culturelles, la passion, la citoyenneté, la responsabilité ainsi que le respect de soi et des autres.

1985 : Réalisation du manifeste pour une meilleure sécurité routière des deux-roues motorisés



- ✓ Élaboré sur cinq axes (le conducteur, le véhicule, la route, la réglementation, le sport et les loisirs), il détaille nos recommandations pour l'amélioration des conditions de déplacement à moto en faveur d'un meilleur partage de la route pour tous.
- ✓ Il a servi de feuille de route à tous et facilité les échanges avec les pouvoirs publics.

1er janvier 1986 : La France instaure le bridage de toutes les motos neuves à 100 CV



1198 cc 145 Ch
1198 cc 100 Ch en FR



www.moto-station.com

- ✓ Le décret n°84-1065 du 30 novembre 1984, paru au Journal Officiel du 2 décembre 1984 (p.03709) et entré en vigueur le 1er janvier 1986, édicte un grand nombre de mesures concernant les deux-roues moteur, dont l'interdiction de l'immatriculation sur le territoire de la République Française des motos d'une puissance supérieure à 73,6 kilowatts.
- ✓ Par son article 13, il modifie l'article R.169 du code de la route (devenu depuis l'article R.311-1) et précise que les motos de plus de 100 ch. (soit 73,6 kW) sont interdites sur la voie publique en France et que celles qui dépassent cette puissance doivent être bridées.

1987 : Création d'un label de qualité sur les antivols moto avec l'AFNOR (Association Française de NORmalisation)



- ✓ Suite à la création stop vol
- ✓ Test des antivols dans un laboratoire pour prouver et démontrer la fiabilité ou non des antivols dénoncés dans le pavé dans la mare.
- ✓ Ce label aura pour but de fiabiliser les antivols

25 juin 1988 : Organisation de la première manifestation européenne à Strasbourg qui donne naissance à la FEM (Fédération Européenne des Motards, aujourd'hui FEMA)



- ✓ La F.E.M.A. (Federation of European Motorcyclists Associations) est née en 1998 de la réunion de la F.E.M. (Fédération européenne des motards) et de l'E.M.A. (European Motorcyclists Association).
- ✓ Son but est la défense de la pratique de la moto auprès des instances européennes et de la commission économique pour l'Europe des nations unies.
- ✓ Elle est en relation avec l'A.M.A. (Association Motorcyclist Alternative) et le M.R.F. (Motorcycle Riders Association).
- ✓ La F.E.M.A. regroupe vingt-quatre associations issues de dix-neuf pays.

1991 : Création par la FFMC 13 du premier « Relais Motards Calmos »



- ✓ La mise en place de « Relais motards calmos » lors des grands évènements motocyclistes.
- ✓ Les bénévoles de la FFMC animent ces relais où les motards font une pause pour se restaurer, se reposer ou faire de petites réparations mécaniques dans le but d'améliorer leur sécurité.
- ✓ La direction de la sécurité et de la circulation routière et la FFMC ont d'ailleurs signé une charte afin de définir les modalités de ces Relais. Cette charte a été dénoncée en 2011 à cause de l'attitude des pouvoirs publics. Ceux-ci profitaient de ces grandes migrations motardes pour contrôler et verbaliser en masse les motards en organisant des souricières aux péages sur les voies qui leur étaient réservées.
- ✓ La charte a finalement été signée à nouveau en 2015.

13 mars 1993 : Circulaire du ministère des transports sur les rails de sécurité



- ✓ **Circulaire du ministère des transports sur les rails de sécurité** : Ils doivent désormais être doublés sur le réseau national dans tous les virages de rayon inférieurs à 400m.
- ✓ **13 Avril 1996** : Suite au non-respect de cette circulaire ministérielle du 13/03/1993, s'engage la bataille du rail. C'est une grande manifestation contre les rails guillotine qui donnera lieu à la création de nouveaux dispositifs.

Avril 1994 : Sortie en Kiosque du « Pavé dans la Mare » qui devient à cette occasion Moto Magazine.



- ✓ La revue est créée en 1983 par les Éditions de la FFMC sous le titre « *Le Pavé dans la mare* ». Elle est réalisée par une équipe mixte de professionnels, d'essayeurs bénévoles et des militants de la FFMC.
- ✓ Elle devient « *Moto Magazine* » dans les années 1990. L'entreprise publie *Moto Magazine* qui est le titre moto le plus diffusé de France et des hors-séries.
- ✓ Une version numérique existe depuis janvier 2013, comprenant des articles avec support vidéo et plusieurs milliers de petites annonces

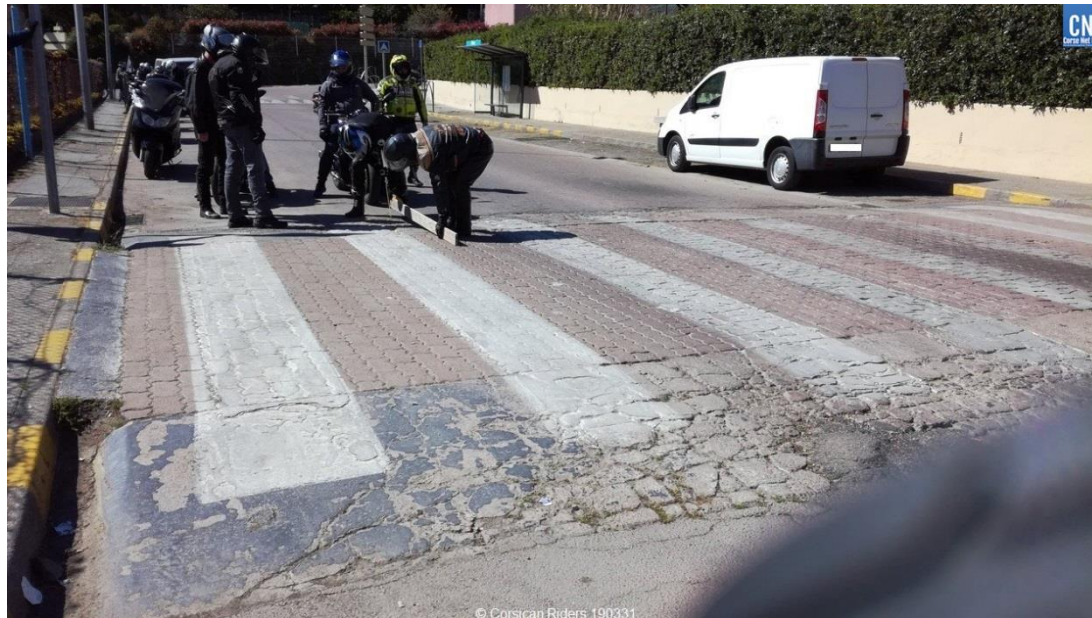
30 mai 1994 : Circulaire qui crée le poste de « Monsieur Moto » par département à la suite d'une demande récurrente de la FFMC



- ✓ En 1978, Yves Mourousi, présentateur du journal télévisé sur TF1, grand passionné de motos est nommé Monsieur Moto par le gouvernement afin d'éclairer le dossier concernant le deux-roues motorisé. Il sera entre autre un des instigateurs du circuit Carole à Tremblay les Gonesse (aujourd'hui Tremblay en France). D'autre lui succéderont.
- ✓ La FFMC, estimant ce poste comme indispensable, demande la création d'un monsieur moto dans chaque département afin de faire valoir les spécificités du monde motard oublié par tous les pouvoirs publics.
- ✓ Elle obtient satisfaction le 30 mai 1994. Cependant, ce poste sera de plus en plus utilisé pour faire valoir les directives gouvernementales.

Juin 1994 : Publication de la norme sur les ralentisseurs non conformes

Publication de la norme NF N°P98-300 qui permet de lutter contre les ralentisseurs non conformes. En cas d'accident causé par un tel dispositif, la responsabilité des municipalités est directement engagée.



© Corsican Riders 190331

norme française	
NF P 98-300 Juin 1994	
Indice de classement : P 98-300	
Ralentisseurs routiers de type dos d'âne ou de type trapézoïdal	
Caractéristiques géométriques et conditions de réalisation	
E : Humpback or trapézoïdal speed bumps - Geometric characteristics and situation parameters D : Einrichtungen zur Verkehrsberuhigung in Form von Schwellen oder trapezförmigen Aufpflasterungen - Geometrische Eigenschaften und Ausführungsbestimmungen	
Norme française homologuée par décision du Directeur Général de l'AFNOR le 16 mai 1994 pour prendre effet le 16 juin 1994.	
correspondance	À la date de publication du présent document, il n'existe pas de norme ou de projet de norme européenne ou internationale sur le sujet.
analyse	Le présent document a pour objet de fixer les modalités de réalisation des ralentisseurs routiers de type dos d'âne ou de type trapézoïdal.
descripteurs	Thésaurus International Technique : chaussée, route, sécurité routière, ralentisseur de trafic, caractéristique géométrique, conception, visibilité, contrôle.
modifications	
corrections	
éditée et diffusée par l'association française de normalisation (afnor), tour europe cedex 7 92049 paris la défense - tél. : (1) 42 91 55 55	
AFNOR 1994	© AFNOR 1994
1 ^{er} tirage 94-06	

1996 : Création de la Commission juridique de la FFMC



La Commission juridique apporte une expertise juridique à la FFMC, et conseille les adhérents de la fédération sur les démarches juridiques qui les concernent. Elle est composée d'avocats, tous motards et bénévoles.

1er juillet 1996 : Mise en place de l'équivalence 125 pour les possesseurs du permis auto et bridage à 34ch pour les conducteurs de moins de 21 ans



125 SR 1997
126 12ch



500 ER-5 1997
50ch bridable en
34ch

- ✓ Tout permis de conduire de la catégorie B autorise la conduite de motocyclettes légères, sous réserve qu'il ait été délivré depuis au moins deux ans.
- ✓ Tout titulaire d'un permis de conduire des catégories C ou D délivré avant le 1er juillet 1990 peut conduire des tricycles à moteur dont la puissance n'excède pas 15 kilowatts et dont le poids à vide n'excède pas 550 kilogrammes et quadricycles lourds à moteur.
- ✓ Les titulaires du permis de conduire de la catégorie B, obtenu depuis moins de deux ans avant la date de publication du décret n° 96-600 du 4 juillet 1996 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives au permis de conduire les motocyclettes, restent autorisés à conduire les motocyclettes légères dont la cylindrée n'excède pas 80 cm³, la vitesse de marche par construction de 75 km/h, et munies d'un embrayage et d'un changement de vitesses automatique.

Octobre 1997 : Mise en place du BSR (Brevet de Sécurité Routière) - aujourd'hui permis AM.



Le brevet de sécurité routière (BSR) correspond à la catégorie AM du permis de conduire. Il permet de conduire un *cyclomoteur* ou un *quadricycle léger à moteur*.

Pour l'obtenir, vous devez suivre une formation théorique (validée par l'ASSR de 1^{er} ou de 2nd niveau ou l'ASR) et une formation pratique. Sa validité dépend de sa date d'obtention.

5 juin 2000 : Signature d'une convention entre la FFMC et l'AFNOR pour la création d'une « Norme NF recommandée FFMC » d'antivols moto



- ✓ La marque NF-FFMC antivols moto concerne les antivols moto mécaniques (U, chaînes, flexibles, etc.) et les antivols électroniques.
- ✓ Un antivol portant l'étiquette NF-FFMC apporte :
 - Une réelle garantie de résistance à l'effraction,
 - Une information claire,
 - Des avantages auprès des assureurs.

28 Août 2001 : Le conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) est créé par décret

#SécuritéRoutière

LE CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (CNSR)

QU'EST-CE QUE C'EST ?

**Instance de concertation et de propositions créée en 2001**
67 membres : représentants de l'État, élus locaux, membres du SAMU et des Pompiers, gestionnaires de voirie, entreprises et associations...

**Nomination du président du CNSR pour 3 ans : Yves Goasdoué**

MISSIONS

**Formuler des recommandations concrètes à l'attention des pouvoirs publics**
Suggérer des évolutions, comme faire entrer la sécurité routière dans l'ère du numérique
Expertiser des sujets actuels, comme le risque routier professionnel ou les conséquences du vieillissement de la population

 **MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR**

 @Place_Beauvau |  /ministere.interieur |  @ministere_interieur | www.interieur.gouv.fr

- ✓ Décret n°2001-784 du 28 août 2001 portant création du Conseil national de la sécurité routière et modifiant le décret no 75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière
- ✓ Art. 1er. - Il est créé un Conseil national de la sécurité routière.
- ✓ Art. 2. - Le Conseil national de la sécurité routière comprend quarante-cinq membres .
- ✓ Art. 3. - Le Conseil national de la sécurité routière se réunit sur convocation de son président au moins deux fois par an. Il se réunit de plein droit à la demande du délégué interministériel à la sécurité routière ou d'un quart de ses membres.
- ✓ Art. 4. - Le conseil national est assisté par un comité d'experts, dont il nomme les membres sur proposition du délégué interministériel à la sécurité routière

1er avril 2004 : La FFMC claque la porte du Conseil National de Sécurité Routière

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
VIVRE, ENSEMBLE.



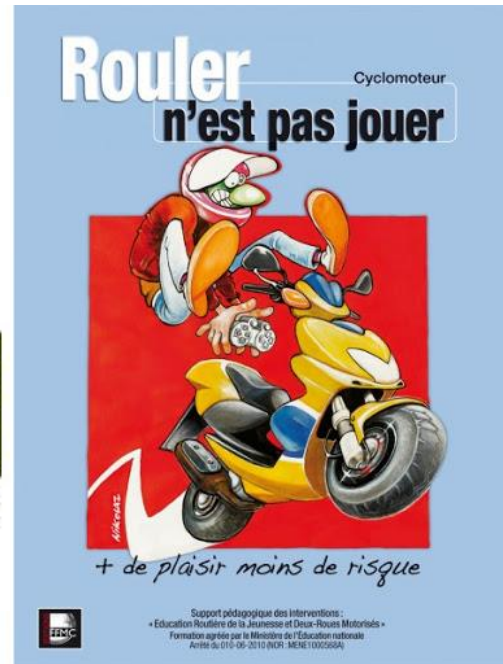
- ✓ Le CNSR dérivait, servant surtout de caution à la politique de sécurité routière de l'époque qui se durcissait (mise en place des radars automatiques en octobre 2003), mais n'apportant aucune réponse à la mortalité des jeunes, sujet censé préoccuper le Conseil.
- ✓ Les motards en colère servant plus de faire-valoir à cette politique, la FFMC a pris la décision de le quitter, le 1er avril 2004. Cela s'est passé en pleine séance plénière du CNSR, devant la cinquantaine de membres présents.

30 Septembre 2005 : Après un an de boycott et de manifestations de la FFMC, la mesure d'allumage des feux de croisement le jour par tous les usagers de la route est discrètement enterrée en 2008



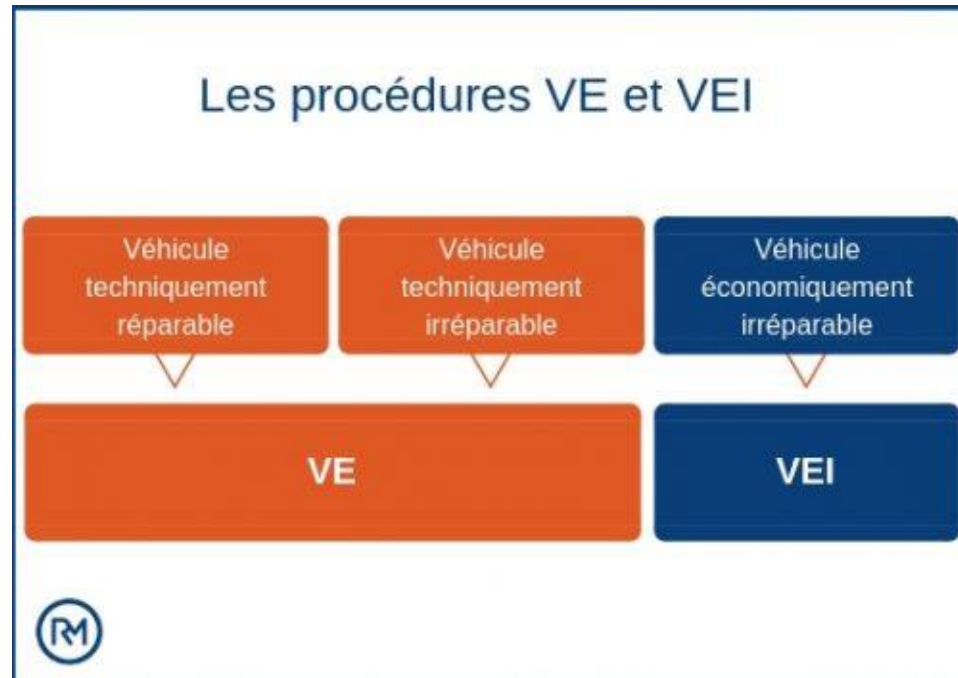
- ✓ 1975 : allumage des feux de croisement obligatoire de jour comme de nuit pour les plus de 125 cm³ pour une meilleure visibilité des 2 roues motorisés et une diminution des risques les concernant.
- ✓ 2004 : le gouvernement français veut imposer l'allumage des feux de croisement de tous les véhicules pour diminuer l'accidentologie. Conséquence : la mise en danger des 2 et 3 RM ainsi noyés dans la pollution visuelle ainsi engendrée. De nombreuses manifestations ont eu lieu dans toute la France. Une manifestation FFMC régionale sur tout l'arc méditerranéen se regroupant à Montpellier a eu lieu le 9 mai 2004.
- ✓ De nombreuses actions se sont déroulées ainsi régulièrement jusqu'à la modification du projet gouvernemental instaurant les feux de jours pour tous.
- ✓ 2008 : Retrait du projet d'obligation d'allumage des feux de croisement des automobiles .

2006 : Création de l'ERJ : Intervention en milieu scolaire (collèges et lycées) pour sensibiliser les élèves au port d'un équipement adapté et à un meilleur partage de la route



- ✓ La FFM souhaite voir un continuum éducatif pour tous ceux qui accèdent à la route avec un véhicule motorisé. C'est donc à l'âge de 14 ans que les jeunes y accèdent. La mutuelle des motards, l'AFDM et la FFM loisirs ont ainsi créé ERJ2RM (Education Routière de la Jeunesse en 2 Roues Motorisés) devenu ERJ car en fait s'adresse à tout ceux qui partagent la route.
- ✓ Partant du principe que beaucoup d'ados se bloquent lorsqu'on leur impose quelque chose, qu'ils s'approprient mieux quelque chose où ils ont donné leur avis, ce qui tombe bien car les motards sont un peu pareil, c'est la méthode socratique connue aussi sous le nom de maïeutique qui est privilégiée.
- ✓ Où pouvons nous rencontrer le plus d'ados? Dans les collèges. Lieu où une première approche officielle a lieu : l'ASSR1 et ASSR 2 (Attestation Scolaire de Sécurité 1 et 2), réciproquement en 5^{ème} et 3^{ème} nécessaire pour passer l'AM pour l'ASSR1 et nécessaire pour les permis
- ✓ Toutes ces interventions sont bénévoles

3 mars 2009 : Retrait de la procédure VE (Véhicule Endommagé) pour les deux-roues motorisés grâce à une alliance entre FFMC et 40 millions d'automobilistes



- ✓ La procédure véhicule endommagé (VE) résulte du décret n° 2009-397 du 10 avril 2009, complété par l'arrêté d'application de 29 avril 2009. L'expert décide si :
 - Le véhicule est techniquement réparable, il doit donc être réparé.
 - S'il n'est pas techniquement réparable, il est détruit ou démonté.
 - S'il est « économiquement irréparable », c'est-à-dire que le coût des réparations nécessaires excède le montant de la valeur de la voiture accidentée, l'assureur vous propose une indemnisation avec reprise du véhicule.
- ✓ Quelle que soit sa décision, l'expert envoie un rapport d'expertise au Ministère de l'Intérieur / à la Préfecture. Si des réparations sont prévues, il les suit jusqu'à établir son rapport d'expertise final, qui permet de récupérer le véhicule pour le conserver, le vendre ou le donner (à l'issue du contrôle technique).

2010 : La FFMC organise partout en France des opérations Motard d'un jour



- ✓ La FFMC organise partout en France des opérations Motard d'un jour. Le but est de faire découvrir aux décideurs la particularité des 2 et 3 roues motorisés et le danger des infrastructures de nos routes en proposant aux élus, préfets et autres personnalités de faire une balade en passager de nos montures.
- ✓ Ces actions sont renouvelées tous les ans mais varient selon le manque d'implication des élus quasiment absents.

16&17 novembre 2012 : Contre le décret « rétro-réfléchissant », la FFMC a affublé les monuments de France de brassards jaunes



- La FFMC entend manifester son mécontentement à propos d'une mesure coercitive, inutile et discriminante.
- La FFMC dénonce également ce qui est une mauvaise réponse à une bonne question, celle de la perception des usagers en 2 roues motorisés par les autres usagers insuffisamment formés à la coexistence avec des 2 roues motorisés de plus en plus nombreux dans le trafic.
- La FFMC demande au gouvernement le retrait de ce décret, et l'encourage à mettre en application le changement promis en particulier sur le partage de la route et la formation, indispensables à une politique de Sécurité Routière pérenne.
- Pour rappel, les motards ont déjà l'obligation de rouler avec le phare allumé en toutes circonstances, leurs casques sont homologués avec quatre autocollants rétro-réfléchissants. De plus, la plupart des équipements de moto comportent déjà des éléments rétro-réfléchissants.

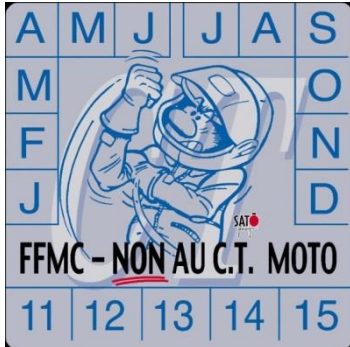
20 novembre 2012 : Suppression de la loi de 1986 sur le bridage des machines à 73,4 kW ou (106 ch), dont l'inutilité est officiellement reconnue



1 679 cc
200 ch (Oui oui en FR)

- ✓ En votant le nouveau règlement sur l'homologation des véhicules, le Parlement européen met fin à la « loi des 100 chevaux ».
- ✓ C'est en fait par Décret n°84-1065 du 30 novembre 1984, JO du 2 décembre 1984, que l'État français interdit depuis 1985 l'immatriculation sur son territoire des motos d'une puissance supérieure à 100 ch.
- ✓ Aucune étude n'ayant jamais démontré de lien entre puissance et accidentalité, Bruxelles estime aujourd'hui qu'il n'y a plus aucune raison de maintenir cette limitation qui empêche la libre circulation des véhicules. Plusieurs études scientifiques n'ont pas pu confirmer la corrélation présumée entre la sécurité et la limitation de la puissance absolue. Pour cette raison et afin de lever des obstacles internes au commerce sur le marché de l'Union, il convient dès lors de ne plus maintenir cette possibilité.
- ✓ Cette « loi des 100 chevaux », en plus d'être inefficace, a exposé les motards français à une précarité intolérable en cas d'accident, les assureurs pouvant refuser de prendre en charge un sinistre occasionné avec une moto remise dans sa configuration d'origine.

2009 à 2015 : Report du contrôle technique (CT) pour les motos en 2022



- ✓ Le lobbying européen décide d'imposer le CT pour tous. En Février 2010, le CISR (Comité interministériel de la sécurité routière) met à jour ce projet en France. Sont concernés entre autres les 2 et 3 roues motorisés (RM).
- ✓ Les motards n'ont pas besoin d'un CT pour faire ce qui est déjà prévu dans les fiches de formation au permis. Ils ont conscience qu'un véhicule en bon état est garant de sécurité pour leur vie (le taux d'accidents de 2&3 RM imputables à un défaut technique est inférieur à 1%). C'est ainsi qu'auront lieu de nombreuses manifestations contre le CT rassemblant aux 4 coins de la France des motards.
- ✓ Les actions des motards sont si fortes qu'en 2011 DEKRA (leader de l'inspection, de la certification, des services et de la gestion des sinistres dans les domaines de l'Automobile, du Transport et de l'Industrie) devra partir du salon de la moto et du scooter à Paris. Le 25 mars 2012 une manifestation nationale aura lieu à Paris avec plus de 25000 motos. Le 2 juillet 2013, une délégation de militants de la FFMC (dont 4 marseillais) se rend au parlement européen afin de peser sur leur vote par une présence pacifique. Ce qui a eu pour résultat final le report du CT jusqu'en 2022. Une victoire des motards européens et de leurs fédérations sur le lobbying des industriels!



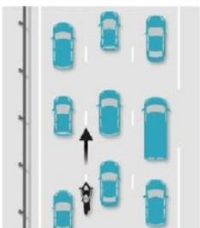
2016 : La FFMC se bat pour faire reconnaître la moto comme une solution, consciente des problèmes environnementaux



Communiqué du 7 décembre 2016 : Durant les pics de pollution, la moto est une solution ! La circulation « alternée » lors des pics de pollution est une mesure arbitraire qui ne tient pas compte des spécificités de circulation des 2RM et qui ne distingue pas les motorisations.



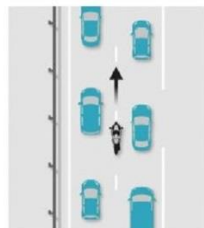
Février 2016 : L'autorisation de remonter les files de véhicules



Lorsque la circulation est dense et qu'elle s'établit en files ininterrompues sur toutes les voies.



Lorsque l'espace entre les files est suffisant : le deux-roues motorisé ne doit pas forcer le passage.



Uniquement sur les autoroutes et routes à au moins deux fois deux voies séparées par un terre-plein central et où la vitesse autorisée est comprise entre 70 et 130 km/h. Elle est donc interdite en ville et sur les routes non séparées par un terre plein central.



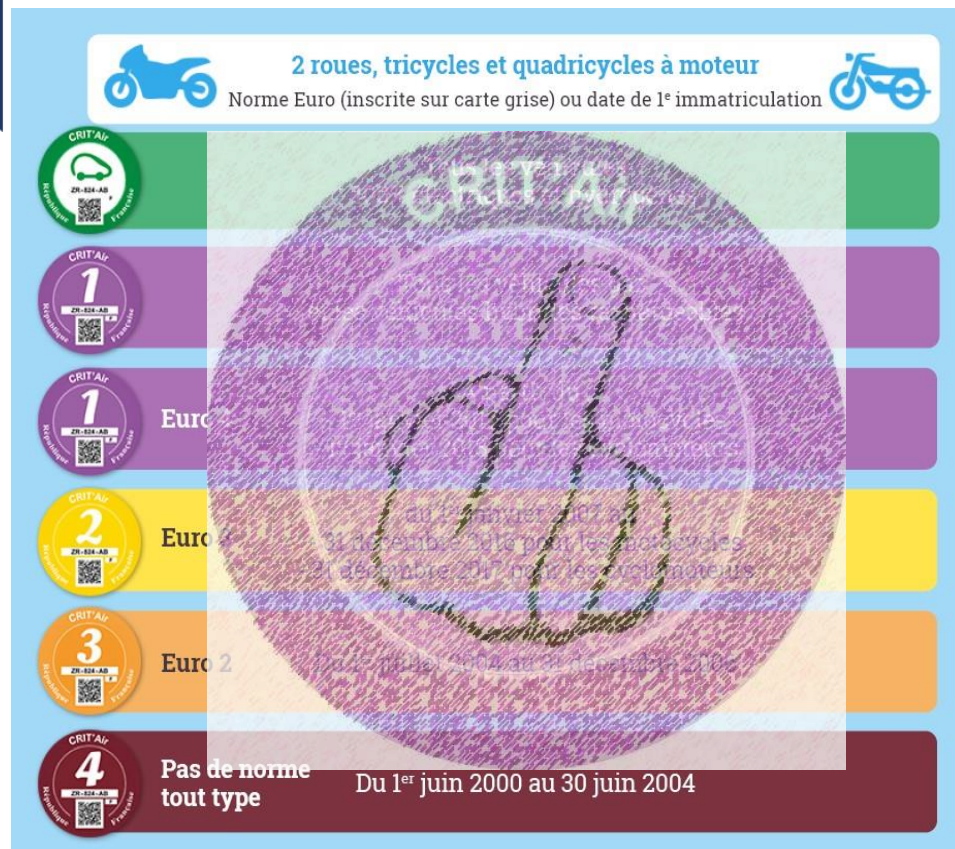
Pour les deux ou trois-roues motorisés de moins d'un mètre de large.



Jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h, en adaptant toujours sa vitesse aux conditions de circulation.

- ✓ Depuis que la moto est confrontée aux bouchons et aux risques d'être pris en sandwich entre deux véhicules, les motards utilisent leur maniabilité et leur gabarit pour remonter les files.
- ✓ La FFMC, consciente du danger d'une absence de réglementation, réclamait que le principe d'une circulation interfile soit enseignée dans les autos-motos écoles afin que tous pratiquent de la même façon et en connaisse les principes.
- ✓ C'est ainsi que le 1^{er} février 2016 une expérimentation de la circulation interfile est mise en vigueur sur 4 départements. Cette expérimentation est prolongée jusqu'en 2021.

2017 : La FFMC est opposée aux critères inadéquats de la vignette CRIT'AIR



- ✓ L'écologie concerne tout le monde. Le monde motard et la FFMC en particulier en sont bien conscients. La moto de par sa fluidité, sa facilité de stationnement, son faible d'encombrement est une solution permettant de diminuer les pollutions urbaines.
- ✓ Nombres d'agglomérations européennes n'appliquent pas à juste titre ces mesures aux 2&3 RM.
- ✓ Les critères émis par la vignette crit'air sont arbitraires et injustes puisque essentiellement basés sur une date de 1^{ère} mise en circulation.
- ✓ Ainsi, un véhicule mis en circulation le 1er janvier se verra autorisé à circuler alors que celui sorti la veille le 31 décembre A-1 se verra soumis à des restrictions.

2018 : Proposition de loi visant à réserver les recettes des amendes du contrôle routier à la sécurité routière



- ✓ Sans surprise et comme l'avait prédit la FFMC, l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h a permis à l'État d'engranger encore de nouvelles recettes : +12 millions d'euros sur le seul mois de juillet.
- ✓ Les Motards en colère, qui ont toujours dénoncé la politique répressive des gouvernements successifs, ont choisi de soumettre une proposition de loi aux parlementaires afin que l'intégralité de la manne financière des contrôles automatisés, soit 1 milliards en 2017 (+10%), serve à l'entretien des routes.
- ✓ La FFMC souhaite également avoir un droit de regard sur l'utilisation de cet argent. Enfin, une vraie mesure de sécurité routière !
- ✓ Cette proposition ne sera pas retenue...

Avril 2018 : Organisation de manifestations contre la vitesse maximale autorisée (VMA) à 80 Km/h dans toute la France



- Depuis 2015, une expérimentation à 80 km/h sur des routes nationales (RN7, RN151 et RN57) est menée par le gouvernement et soutenue par la LCVR (Ligue Contre la Violence Routière).
- Cependant, sans aucun résultat probant, c'est en 2017 que le CISR annonçait son projet de mise en place du 80 km/h sur les routes départementales bidirectionnelles pour le 1^{er} juillet 2018.
- C'est ainsi que de manifs en manifs, la FFMC, en partenariat avec 40 millions d'automobilistes, a organisé une mobilisation nationale le week-end du 14 et 15 avril dans tous les départements de France, rassemblant ainsi plus de 40000 usagers de la route.
- Rien n'y fera, l'obstination du Premier ministre et les discours répétitifs d'Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière, entrainera l'application de cette mesure à partir du 1^{er} juillet 2018.

2019 : À la suite des interventions nombreuses auprès des élus, certains tronçons de routes départementales auront une VMA de 90 km/h



- ✓ L'absurdité de la limitation à 80km/h entraîna de nombreuses interventions auprès des députés et conseils départementaux de la France entière.
- ✓ La FFMC et 40 millions d'automobilistes, de pétitions en pétitions, obtinrent le soutien de nombreux élus.
- ✓ Plusieurs départements contestèrent cette décision. Le gouvernement fit mine de céder en autorisant le retour au 90 km/h.
- ✓ Cependant, les critères liés à différentes circulaires et directives ainsi que les discours culpabilisants faits par le gouvernement sur la responsabilité des élus qui prendraient la décision de rétablir le 90 km/h, servirent de prétexte à nombre d'entre eux pour ne pas rétablir les anciennes Vitesses Maximum Autorisées.

2019 : La FPMC s'oppose à la mise en place des ZFE (zones à faible émissions) qui ne tiennent pas compte des spécificités moins polluantes des 2&3 RM



- ✓ Le dispositif ZCR est rebaptisé ZFE (zones à faible émissions) car socialement et sémantiquement plus acceptable que « zones à circulation restreinte ».
- ✓ Les ZFE sont des zones dans lesquelles des restrictions à la circulation des véhicules s'appliquent en fonction de leur classement "Crit'Air". Pour obliger les collectivités locales à imposer ces restrictions à leurs populations.
- ✓ Les ZFE introduisent une « obsolescence programmée » de véhicules qui sont par ailleurs parfaitement aptes à rouler. Elles sont le vecteur de l'exclusion sociale de ceux qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule.
- ✓ La FFMC prévient le gouvernement que s'il persiste à imposer et à étendre les ZFE, d'autres révoltes plus fortes encore que celle des Gilets-jaunes se produiront et personne n'en sortira gagnant.

ANNEXES

<https://www.motomag.com/Le-controle-technique-moto-exclu-par-l-Europe-jusqu-en-2022.html#.XotFaYgzaM8>

<https://ffmc.asso.fr/la-circulation-interfiles-des-deux>

<http://www.securite-routiere.org/desinformation/AiryRoutierproces/Ddecret28aout2001CNSR.html>

https://amenagement-lyonnais.fr/wpcontent/uploads/2020/02/NORME_NF_P_98_300.pdf

Pour suivre la FFMC 13

<http://www.ffmc13.org/>

<https://twitter.com/ffmc13/>

<https://www.facebook.com/ffmc13/>

<http://forum.ffmc13.org/index.php>

A BIENTÔT SUR LES ROUTES !