

5

AXES  
POUR LA  
SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE

**MANIFESTE  
POUR UNE MEILLEURE  
SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
DES DEUX-ROUES  
MOTORISÉS**



# LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, FAISONS-LA VRAIMENT... MAINTENANT!

**La sécurité routière, il n'y a pas un repas de famille, une rencontre entre amis ou avec des collègues près de la machine à café, où l'on n'en parle pas.**

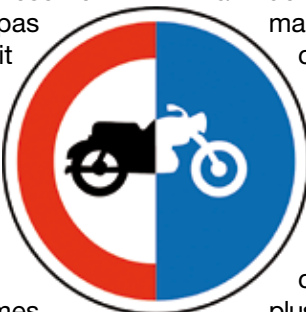
Nous avons tous l'exemple d'un accident survenu ou évité, nous avons tous été témoins de comportements qui nous agacent ou nous révoltent. C'est aussi de répression dont il est question: des retraits de points, des sanctions pénales de plus en plus sévères... Cette répression désormais omniprésente qu'on estime exagérée pour soi-même et pas assez dure pour autrui. Car chacun se croit plus prudent, plus malin et moins dangereux que «les autres».

Ces autres, ces «mauvais élèves» désignés d'office, ce sont les usagers à deux-roues motorisés (2RM), ceux qu'on appelle avec crainte, mépris ou respect «les motards».

Motocyclistes ou scootéristes, nous sommes aussi piétons, cyclistes, pousseurs des poussettes de nos enfants et petits-enfants, automobilistes aussi et parfois chauffeurs de poids lourds, conducteurs de bus, de métros, de trains...

Sur nos deux-roues motorisés, nous représentons aujourd'hui le quart des tués dans la circulation, ce que les pouvoirs publics et les gourous de la «vertu routière» ne se lassent pas de nous reprocher. Pourtant, selon les études des spécialistes en sécurité routière et les constats des assureurs, les usagers en 2RM ne sont majoritairement pas responsables des accidents dont ils sont toujours les victimes.

Et oui, les accidents de motos sont d'abord des accidents de voiture puisque plus de la moitié d'entre eux est causée par l'inattention d'un automobiliste... Mais, comme le pouvoir politique a les yeux rivés sur sa comptabilité funèbre, c'est le mort à deux-roues qui fait office de «mauvais» indicateur de la Sécurité routière. De là à nous faire endosser les «mauvais résultats», il n'y a qu'un pas. Et il est régulièrement franchi par les politiques et les médias avec des statistiques morbides mises en scène sans aucune analyse, afin de rendre acceptable par l'opinion publique la machine répressive et la culpabilisation des conducteurs.



Pourtant, pour comprendre et limiter les risques inhérents à la pratique du 2RM, des solutions simples et de bon sens existent: ce sont les propositions que nous formulons dans ces seize pages. En ce qui nous concerne, nous les mettons en œuvre depuis plus de 30 ans, et ça fonctionne. Elles sont basées sur la formation et la sensibilisation à la vulnérabilité des usagers les plus exposés et au partage de la route. Bref, nos recommandations relèvent simplement du bon sens et du savoir-vivre... Et puis rouler à deux-roues, c'est aussi du plaisir sur la route, plus de fluidité dans nos villes et donc plus de bonne humeur profitable à tous.

À votre disposition pour en reparler car nous comptons aussi sur vous pour nous aider à mettre ces propositions en œuvre.

En attendant, bonne route!

La FFMC

## AXE 1

### **LE CONDUCTEUR**

motos et autos, formation et éducation routière, équipement

## AXE 2

### **LE VÉHICULE**

sécurité passive et active

## AXE 3

### **L'ENVIRONNEMENT DE CIRCULATION**

partage de la route, infrastructures routières

## AXE 4

### **L'ENVIRONNEMENT INSTITUTIONNEL ET CITOYEN**

accidentologie, réglementation

## AXE 5

### **LES SPORTS ET LES LOISIRS**

circuits, tourisme

# AXE 1

## LE CONDUCTEUR

### Formation des conducteurs

**Sensibiliser les usagers de deux-roues motorisés (2RM) aux risques liés à leur propre vulnérabilité :**

#### Dès l'apprentissage de base...

- En insistant sur l'exposition aux risques par des exemples issus des analyses des accidents.
- Mettre en garde sur les exercices pratiques fondés sur la maîtrise du véhicule qui peuvent amener le futur motard à surestimer ses capacités. Insister au contraire sur les limites physiologiques (temps de réaction) et cognitives (analyse d'une situation).

#### Lors de la formation initiale, dans la circulation et en stage de post-formation...

- En travaillant sur les limites des situations critiques pour inciter les futurs conducteurs à adopter une conduite où ils ne se mettront pas en situation d'ur-

gence (ralentir en cas de doute, maintenir un espace de sécurité en toutes circonstances, ne pas croire qu'être « prioritaire » suffit à se mettre hors de danger). Le but est d'aller vers un comportement de conduite exempt de sur-confiance.

- En apprenant à partager la route, à développer une culture du « pardon », à chercher à protéger les usagers vulnérables, même s'ils se mettent eux-mêmes en danger (souvent par manque de prise de conscience) ; à envisager les fautes des autres usagers et leur accorder le droit à l'erreur ; à adopter un comportement de « protection » à l'égard des plus jeunes quand ils commettent des fautes.
- Apprendre à se méfier en permanence pour anticiper les dangers : cela s'acquiert naturellement avec l'expérience de conduite, mais c'est une notion difficile à admettre pour les jeunes (14-25 ans), la prise de risque étant physiologiquement inhérente au développement des individus.

C'est donc vers les jeunes conducteurs qu'il faut porter les efforts de prise de conscience des risques, par une pédagogie positive (mise en valeur de l'individu, protection d'autrui) et non par la menace d'une punition ou de dommages corporels pour soi-même, ce qui est souvent sans effet.



### Sensibilisation des automobilistes à la vulnérabilité corporelle des usagers en 2RM

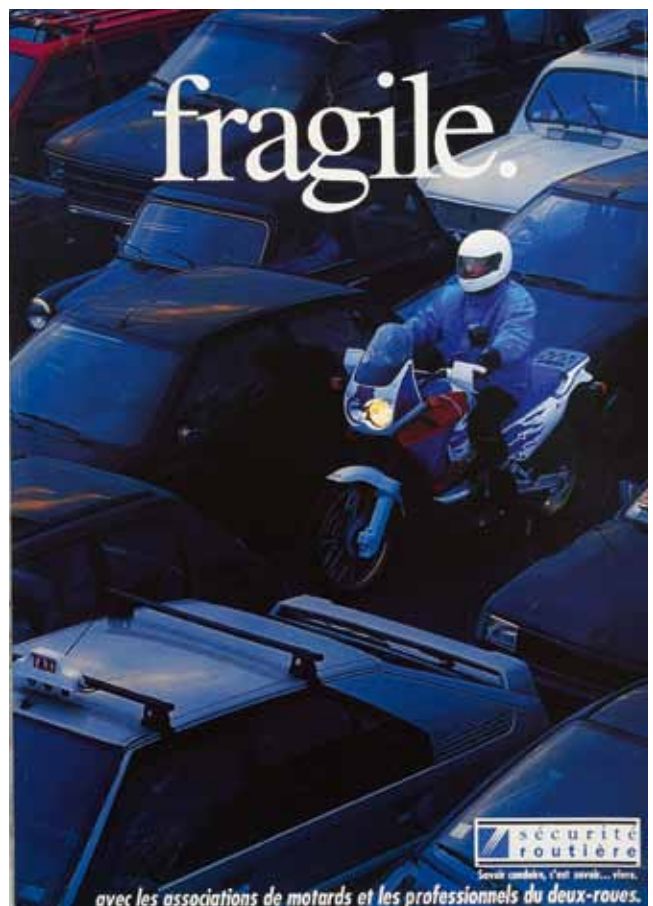
- Répéter que les usagers en 2RM sont « fragiles » et que le moindre incident, même à faible vitesse, peut être fatal au motard ou au cyclomotoriste. D'où l'importance d'envisager en toutes circonstances la présence d'un 2RM dans son environnement proche, d'utiliser ses rétroviseurs et ses clignotants et de contrôler plutôt deux fois qu'une ses angles morts et que la route est dégagée avant d'entamer une manœuvre.
- Ne pas utiliser d'appareils de communication dans les phases de conduite active (téléphones mobiles même en « mains libres », ordinateurs portables, GPS...). Les études scientifiques confirment que l'usage de ces appareils mobilise les mêmes zones du cerveau que celles employées pour conduire un véhicule et augmente fortement le risque d'accident

### Intégrer un module 2RM dans la formation initiale des candidats au permis B (auto).

- Pour apprendre dès le début à détecter les 2RM.
- Pour comprendre comment se déplace un 2RM (occupation différente de la chaussée et sensibilité à l'état du revêtement).
- En consacrant, par exemple, une leçon de l'élève en permis B à une séance de circulation en passager d'une moto conduite par un formateur. Avec commentaires et explications... Ou bien en emmenant un élève en permis B dans la voiture d'un formateur enseignant à un élève en permis A. Séquence à compléter par un débriefing, idéalement avec un support vidéo réalisé lors de la leçon de conduite.
- En ajoutant à l'apprentissage théorique des automobilistes des cas mettant en scène des 2RM et la conduite à tenir en leur présence (apprendre à anticiper leurs évolutions).

Incorporer des questions spécifiques aux 2RM dans les exercices et examens du code (les pouvoirs publics répètent que ces dispositions existent : c'est exact, mais cela se limite à l'ajout de diapos supplémentaires à l'apprentissage du Code. Dans les faits, ces diapos sont oubliées sitôt vues, ou en tout cas sitôt l'examen obtenu). Des cours théoriques intégrant les 2RM et mêlant des élèves en permis A et B seraient plus profitables.

### Mieux former les automobilistes à la cohabitation avec les deux-roues



## Développer le continuum éducatif

- Sensibilisation des adolescents en âge de conduire un cyclomoteur :



Avec ses intervenants formés aux enjeux de la sécurité routière et à la pédagogie pour les adolescents, la FFMC intervient en milieu scolaire. L'objectif est de faire découvrir aux jeunes leurs limites en matière de perception visuelle et cognitive, avec un focus mis sur l'utilisation du cyclomoteur (réglementation, importance du port d'un équipement protecteur, comportement citoyen). Baptisé ERJ (Éducation Routière de la Jeunesse), ce programme d'interventions a reçu l'agrément du

ministère de l'Éducation Nationale en 2009. La FFMC souhaite que les cursus scolaires contiennent davantage d'éducation routière et demande à l'État d'y consacrer plus de moyens eu égard à l'importance de ces questions.

- Sensibilisation des parents avec des recommandations diffusées via les fédérations de parents d'élèves, en mettant l'accent sur l'équipement du jeune, la conformité de son deux-roues, le contrat d'assurance...
- Développement des stages de post-formation basés sur les limites physio-psychologiques du conducteur, en entreprises (avec le concours des comités d'entreprise, des assureurs et pour ce qui concerne les 2RM, l'Association pour la formation des motards - AFDM).

### Équipement corporel du conducteur

**Inciter à s'équiper correctement en toutes circonstances.**



- Demander aux assureurs de privilégier financièrement (réduction de primes ou augmentation des garanties) leurs clients ou sociétaires ayant investi dans un équipement de protection.
- Étudier une fiscalité allégée sur les équipements de protection homologués.
- Informer sur l'intérêt et les limites des dispositifs autogonflants (vestes et gilets airbags).
- Réfléchir avec les usagers et les équipementiers aux zones corporelles où des dispositifs rétro-réfléchissants sont les mieux adaptés selon les usages diurnes ou nocturnes. La FFMC reconnaît l'utilité de ces dispositifs sous réserve qu'ils soient judicieusement placés, étant entendu qu'ils ne sont visibles que dans certains cas liés au contexte de circulation routière... c'est-à-dire hors agglomération, de nuit et quand ils sont éclairés par les phares d'autres véhicules.

Par exemple: les matériaux rétro-réfléchissants ne servent à rien en plein jour et les couleurs fluo ne se distinguent pas dans l'obscurité...

Par conséquent, la FFMC s'oppose à toute obligation de porter un suréquipement rétro-réfléchissant en permanence. ●●●➤



## LE CONDUCTEUR

••• Pour la FFMC, **l'équipement minimum** consiste à porter en toutes circonstances et quels que soient les usages :

- un casque homologué (jet, modulaire ou intégral du moment qu'il est à la bonne taille et bien attaché),
- un blouson ou une veste solide (cuir ou textile très résistant, type Cordura ou Kevlar),
- des gants en cuir,
- un pantalon solide (forte toile ou cuir non doublé de nylon),
- des chaussures montantes et résistantes aux torsions et aux abrasions (type chaussures de montagne, rangers...) ou des bottes en cuir épais.

**Bien s'équiper,  
par conviction  
et par plaisir  
et non par contrainte**

**L'équipement optimum** se compose de produits spécifiquement conçus pour la protection à moto : vestes, pantalons, gants et bottes intégrant des protections internes homologuées, dorsales, gilets autogonflants et dispositifs rétro-réfléchissants à la périphérie du corps (bras, bas de pantalon, talons de bottes...). La FFMC conseille un tel équipement dans la mesure du possible par rapport aux contraintes financières, météo et professionnelles, en émettant des nuances : un tel équipement ne doit pas être décrété obligatoire ; mieux vaut qu'il soit adapté au contexte de circulation. Rappelons que le meilleur équipement n'empêche pas l'accident, il ne fait qu'en limiter les conséquences.

- Informer les usagers de l'existence et des caractéristiques de ces produits.

- Associer à ces incitations les écoles de conduite pour qu'elles demandent à leurs élèves et candidats de venir aux cours et à l'examen en étant correctement équipés pour l'usage du 2RM. Les enseignants et inspecteurs doivent donner l'exemple en portant systématiquement casque et gants pour les démonstrations d'exercices.



**Pour tout ce qui concerne l'équipement du conducteur de 2RM, la FFMC s'oppose à des obligations décrétées de façon arbitraire, considérant que pour être accepté, un bon équipement doit être porté par conviction et en fonction des circonstances.**



## Inciter les constructeurs à favoriser des 2RM intégrant davantage de:

### SÉCURITÉ PASSIVE

- Poursuivre les recherches sur des dispositifs absorbeurs de chocs (déformation programmée, commandes auto-cassantes...).

### SÉCURITÉ ACTIVE

- Développer les systèmes de freinages « évolués » (ABS déconnectable sur les motos pouvant évoluer hors goudron, freinage couplé, antipatinage...).
- Proposer les feux antibrouillard à l'arrière.
- Envisager une signature lumineuse différenciant auto/2RM (par exemple en utilisant les clignotants en

allumage continu). Ce dispositif généralisé aux USA permet d'élargir le « gabarit visuel » du 2RM sans rajouter de feux de position à ses extrémités.

- Rendre opérant des signaux lumineux en cas d'urgence (appel de phare en clignotement accéléré et allumage des warnings couplés en cas de freinages violents...).

**Pour la FFMC, l'amélioration des véhicules dépend des constructeurs selon les développements techniques possibles et les besoins des usagers.**

**La FFMC rappelle que les causes principales des accidents sont avant tout comportementales. Si la technologie peut rattraper ou atténuer une faute de conduite, elle ne peut pas empêcher la faute initiale, l'erreur de jugement, l'inattention ou l'excès de confiance.**



Ici, des tests de freinage pour la mise au point de l'ABS.

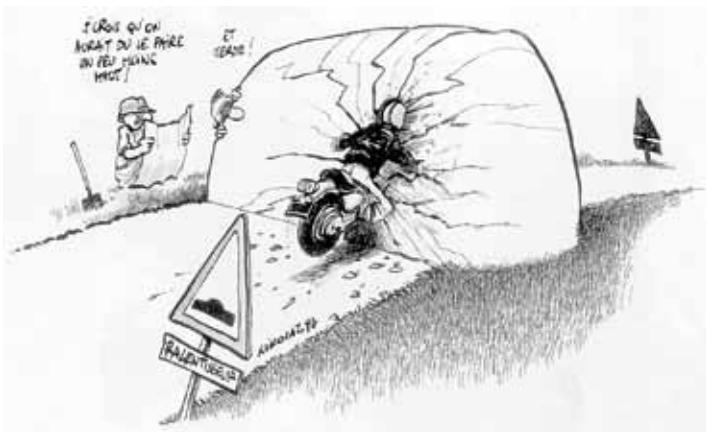
## AXE 3

# L'ENVIRONNEMENT DE CIRCULATION

## Infrastructures

**Comprendre les spécificités de circulation des 2RM pour mieux les intégrer dans les schémas de circulation (formation des aménageurs urbains et routiers).**

Les motards de la FFMC rencontrent les élus et les fonctionnaires chargés de la voirie. Ils échan- gent avec eux les recommandations émises par le Centre



d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme (Certu). La FFMC participe aux groupes de travail du Certu pour l'élaboration de guides et de fiches de recommandations destinées aux aménageurs et aux collectivités territoriales.

Les membres de la FFMC organisent des opérations « motard d'un jour ». Sur leur moto, ils emmènent des élus, des fonctionnaires territoriaux et d'autres représentants d'associations pour leur faire constater de visu ce qui est adapté ou pas aux spécificités d'évolution des 2RM : signalement de chaussées inadap- tées ou dégradées, analyse des obstacles potentiels que constituent certains aménagements et mobiliers urbains et routiers... Malgré tout, des infrastructures dangereuses continuent à être implantées.

**Intégrer systématiquement les 2RM dans la conception des infrastructures routières et urbaines.**

- Doubler toutes les glissières d'un écran inférieur (pour éviter l'encastrement d'un corps sous la glis- sière et contre les piquets de soutènement, entraînant des blessures fatales).



## L'ENVIRONNEMENT DE CIRCULATION

- Ne plus faire de séparateurs de voies en relief «en dur» (risque de déstabilisation d'un 2RM, éléments déclencheurs d'accidents).
- Adopter les objets d'infrastructures les moins contondants (choisir les éléments les moins aggravants en cas d'accident, supports «fusibles», matériaux déformables, arêtes non saillantes, non pointues...).
- Former les architectes et les urbanistes pour intégrer la problématique 2RM dès la conception du projet, du mobilier, urbain ou routier.

### Maintien de l'éclairage nocturne sur les VRU, notamment sur bretelles de raccordement.

En méconnaissant la spécificité de conduite des 2RM de nuit, l'État supprime peu à peu l'éclairage nocturne sur les voies rapides urbaines (VRU) sous prétexte que «dans le noir, les gens roulent moins vite, donc les accidents sont moins graves et la mortalité est en baisse.»

C'est oublier qu'un des facteurs essentiels dans les accidents impliquant des 2RM se rapporte à la visibilité. Visibilité pour le motard qui «lit» la route (état

de la chaussée, anticipation des changements d'adhérence, besoin de voir loin et large pour anticiper) et visibilité du motard pour les autres usagers. Dans le noir, le champ visuel se réduit à la portée des phares, ce qui dégrade l'appréciation de la vitesse des véhicules environnants et l'estimation des distances de sécurité. De novembre à mars, la majorité des trajets domicile-travail s'effectuent de nuit. Ne pas oublier que les 2RM n'ont pas d'essuie-glace et que la combinaison phares des voitures - visière du casque ruisselante de pluie brouille la vision du motard.

La seule chose qui soit «bien claire» dans cette affaire, c'est que les pouvoirs publics se sont basés sur des statistiques générales en oubliant à nouveau les 2RM... alors qu'ils nous reprochent sans cesse de représenter le quart des tués sur les routes chaque année!

**Mettre un terme à la suppression de l'éclairage nocturne sur les voies rapides urbaines constitue, pour la FFMC, un impératif d'amélioration de la Sécurité routière des 2RM.**

## Une mesure phare : rétablir l'éclairage supprimé sur les voies rapides urbaines



# L'ENVIRONNEMENT DE CIRCULATION

## Partage de la route

**Revoir le Code de la route pour intégrer les spécificités des déplacements en 2RM, notamment en cas de trafic congestionné.**

La FFMC demande la reconnaissance officielle de la circulation en interfiles sur les VRU en cas d'embouteillages. Cette pratique courante n'est pas reconnue par le Code de la route. Dès lors, elle n'est pas enseignée et cela manque aux cursus d'éducation routière, tant pour les motards que pour les automobilistes qui y sont confrontés.

Une étude menée en 2011 par l'Institut français des sciences et technologies, des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) démontre que cette pratique, si stressante soit-elle pour les usagers, ne révèle pourtant qu'une faible accidentalité. Les motards estiment quant à eux qu'en cas d'embouteillages et



de circulation «en accordéon», il est moins risqué de rouler entre les files des autos que de rester dans les files de circulation où les inter-distances véhiculaires ne sont plus du tout respectées. Le risque d'être percuté lors de ralentissements soudains est accru par le manque de visibilité des motards «coincés» derrière des véhicules plus imposants qu'eux.

Un protocole d'autorisation de l'interfiles, selon les vitesses du trafic, a été étudié entre la FFMC - avec sa structure de formation l'AFDM- et les services de l'État... Reste à le traduire en décret d'application



## L'ENVIRONNEMENT DE CIRCULATION

pour l'intégrer au Code de la route et pouvoir l'enseigner. Notons que cette pratique est officiellement reconnue en Belgique, aux Pays-Bas et en Autriche et qu'elle est largement pratiquée ailleurs en Europe où elle est considérée comme un dépassement.

### Utiliser la signalétique routière

Activer des panneaux fixes de signalisation, des tableaux lumineux à messages variables et diffuser des émissions radiophoniques destinés à l'information des

automobilistes pour rappeler à l'ensemble des usagers l'attention à porter aux plus vulnérables (2RM, cyclistes, piétons) et rappeler l'usage des rétroviseurs et des clignotants...

**Demander aux pouvoirs publics d'insister davantage sur le respect des inter-distances entre les véhicules, cause majeure d'accidents de circulation. Peu de conducteurs (tous véhicules confondus) les respectent, par inattention ou par ignorance.**



## AXE 4

# L'ENVIRONNEMENT INSTITUTIONNEL ET CITOYEN

## Comprendre l'accidentalité des 2RM pour agir

- Mieux analyser les causes d'accidents et s'intéresser aux « presque-accidents » (comprendre pourquoi l'accident a pu être évité).
- Approfondir la notion « d'homéostasie du risque » (plus on se sent en sécurité, plus on relâche sa vigilance) et travailler sur ce sujet transversal à l'équipement, aux véhicules et aux infrastructures routières.
- Approfondir la connaissance des 2RM (usages, comptage précis du parc circulant, diversité des différents types de 2RM...).
- Informer les élus locaux et nationaux (maires, présidents de CG, députés, sénateurs, ministres).

## Protection du cadre de vie commun

- Intégrer le 2RM aux enjeux de protection de l'environnement (valorisation des filières de recyclage des véhicules, envisager le 2RM comme alternative positive aux questions de mobilité urbaine des actifs).
- Mettre en exergue les avantages de l'éco-conduite (réduction de la consommation de carburant, conduite apaisée et plus sûre, regards positifs d'autrui).

## Réglementation

- Revoir l'échelle des sanctions existantes pour mieux distinguer la pédagogie et la sanction.
- Respecter l'égalité des usagers pour l'accès aux infrastructures routières: il n'est pas normal d'interdire l'accès des 2RM au tunnel duplex de l'A86 alors qu'il est réputé très sûr.



# AXE 5 LES SPORTS ET LES LOISIRS

## Circuits

- Favoriser l'accès aux circuits de vitesse et de tout-terrain.
- Considérer comme équivalents un pôle mécanique et un stade multisports.
- Soutenir les circuits à vocation sociale et éducative (circuits Carole, Candie, Lezenne...).
- Intégrer l'accès encadré aux mini-motos dans les centres de loisirs et de vacances (diffusion d'une culture de la prévention des risques, de l'éducation à la citoyenneté et de l'autonomie dès le plus jeune âge. La FFMC le fait depuis 1985 avec sa structure FFMC-Loisirs agréée Jeunesse et Sports).



## Tourisme et passion

- Intégrer l'usage du 2RM comme outil de découverte et de lien social en associant les Offices départementaux du tourisme (ODT). L'intérêt consiste à diffuser sur les sites d'hébergement une communication mettant en valeur une pratique de la moto apaisée et respectueuse de l'environnement.
- Reconnaître l'intérêt des loisirs « verts » (randonnées motorisées de découverte, entretien des chemins de campagne, soutien au tourisme rural).
- Mettre en valeur le mouvement « motos anciennes et classiques » pour promouvoir les aspects techniques (mécanique, préservation du patrimoine historique roulant) et humains (convivialité), les rassemblements associatifs et les randonnées motorisées à rythme tranquille.





35 bis, rue des Messiers 93100 Montreuil  
01 48 18 12 16  
[www.ffmc.fr](http://www.ffmc.fr)

**Mouvement FFMC**

La FFMC est membre de la

