Compte rendu synthétique de la réunion avec la Préfecture de Saint-Lô, le 10 Avril 2021.

La délégation des manifestants était reçue par M. Simplicien, Secrétaire Général de la Préfecture.
Elle était conduite par Yoann Simon (Coordinateur FFMC50), Laëtitia Marie, Léa Dugardin et Paul Davy (FFMC 50).
La réunion a commencé par une rapide présentation des participants : expérience en tant que motard(e) et activité associative au sein de la FFMC 50 ou de groupements de motards(es). Cette présentation a permis d'illustrer la féminisation croissante de la pratique des 2 et 3 RM et l'aspect intergénérationnel.
La réunion a duré une heure et s'est déroulée dans un climat courtois, avec des échanges sans détour, et dans une réelle écoute, même si bien entendu des divergences d'opinion pouvaient exister avec l'Administration.

Lors de sa présentation, M. Simplicien, qui n'est pas originaire de la région, a affirmé qu'il trouvait la Manche une très belle région et comprenait, bien que n'étant pas pratiquant, le plaisir qu'on pouvait avoir à la parcourir en moto.
Nous avons confirmé ce point en soulignant toutefois l'état des routes qui va en régressant (nids de poules), la forte proportion des trop nombreux ralentisseurs qui ne respectent pas les normes de réalisation et d'implantation, et l'absurdité de certaines exigences (exemple : vitesse de 20 km/h dans certains centre-villes, à la limite du déséquilibre pour une moto).
Nous avons échangé à propos de la VMA de 80 km/h généralisée sur l'ensemble du réseau secondaire en lui affirmant que c'est au conducteur d'un véhicule d'adapter sa vitesse à la configuration de la portion de route concernée, à son état, à la visibilité, aux conditions du moment… Que certaines portions ne permettaient pas de rouler à 80 km/h mais que d'autres étaient aptes à une vitesse supérieure. En la circonstance, la pratique moto, où l'on vise à anticiper et à observer toutes les conditions environnantes, correspond bien à cette adaptation permanente de son allure aux conditions réelles.

M. Simplicien nous a ensuite demandé quels étaient pour nous les autres risques les plus fréquents en dehors des infrastructures citées. La réponse unanime : les téléphones portables au volant, l'absence de clignotants, les travaux agricoles saisonniers lorsqu'ils sont mal signalés…
Il a de son côté attiré notre attention sur la recrudescence au niveau du Département d'un certain nombre de comportements à risques : très grands excès de vitesse, conduite sous addiction (alcool, stupéfiants)…
Nous avons répondu que nous avions connaissance par la presse de ces comportements et que nous ne les cautionnons pas. Que selon notre expérience des sorties, balades, regroupements, manifestations avec les motards, nous avions l'habitude d'observer des participants plutôt sobres et soucieux de leur meilleure forme pour conduire leur machine.

Nous avons par ailleurs mis en évidence l'absence pour le Département, voire la Normandie d'un circuit « formation/loisirs » pour les motos. Il ne s'agit pas d'un circuit pour organiser des compétitions mais d'une structure adaptée à l'apprentissage et à l'amélioration du pilotage dans des conditions sécurisées et peu coûteuses (ex : Circuit « Carole » dans la Région Parisienne »). Une telle structure existe dans d'autres régions mais éloignées de notre Département. L'accès à ce type d'expérience sur circuit devient alors un investissement que tout motard ne peut se permettre.
Par expérience, cette pratique encadrée permet d'améliorer ses connaissances de la conduite moto et de faire définitivement la différence entre pilotage sur piste et conduite sur route. Un tel projet devrait pouvoir être réalisable à partir de la structure existante du Pôle Mécanique de Lessay. C'est une revendication que nous avons déjà exprimée à plusieurs reprises à l'ensemble des « Décideurs » régionaux, sans succès jusqu'alors…

Fédération Française des Motards en Colère
444 rue de la Chasse aux loups appt n°3 50110 Cherbourg-en-Cotentin Tel : 06 82.44.68.23
Mail : ffmc50@ffmc.fr site https://www.ffmc50.fr/ Facebook : FFMC50

Mouvement FFMC :
La FFMC est membre de la

Nous sommes passés ensuite à l'objet principal de la journée : le contrôle technique pour les 2 et 3 RM :

Après avoir demandé au représentant du Préfet quelle était sa connaissance de la question, il a souhaité que nous la lui présentions de vive voix.
Nous avons rappelé en détail les raisons pour laquelle la FFMC et plus généralement les motards(es) s'opposent à ce projet. Combien ce dernier est une « fausse bonne idée », démontée par les statistiques précises tirées des études menées sur l'accidentologie impliquant des motards (Etude « MAIDS » : de 0,3% à 1% d'accidents impliquant des motards sont liés à des défaillances techniques, le plus souvent les pneumatiques), y compris celle menée par un grand prestataire du CT qui conclue que « les motos sont en règle générale très bien entretenues » !
En effet, il existe une relation fusionnelle entre le motard et sa machine et ce dernier en contrôle les éléments clefs avant chaque sortie.
Dépourvu de carrosserie, tout motard sait bien que sa sécurité repose, outre son équipement personnel et sa formation, sur la capacité de sa machine à répondre correctement en cas d'urgence.
De par leur technologie les motos sont sujettes à une fréquence rapprochée de révision (souvent annuelle) chez un concessionnaire compétent.
Par leur spécificité, les Centres de Contrôle Technique motos ne pourraient être que régionaux, impliquant des déplacements coûteux et des pertes de temps. Ils nécessiteraient par ailleurs des investissements lourds en matériel et en personnels spécialisés et donc une prestation onéreuse pour les motards.
La principale cause de défaillance technique est liée aux pneumatiques. Or la faible durée de vie de ces derniers, autour de 10 000 km maximum, fait qu'un contrôle technique serait peu efficace en ce qui les concerne.
Il s'agit donc d'une mauvaise réponse à une vraie question « comment continuer à améliorer la sécurité des motards ? Or on constate que, sous l'effet d'autres leviers, l'accidentologie des 2 et 3 RM continue de baisser au cours des dernières années, en l'absence du CT, alors que le parc des 2 RM s'est fortement accru.

Nous avons ensuite rappelé l'historique du CT depuis la Directive Européenne de 2014, véritable « serpent de mer » qui réapparaît régulièrement sous diverses formes, mais vient de se préciser grandement au niveau Européen. Ceci sous l'influence d'études biaisées (résultats de quelques zones de l'Espagne concernant les cyclomoteurs généralisés à l'ensemble de l'Europe et pour toutes les cylindrées !) menées par des comités dans lesquels les prestataires de CT sont présents (juges et parties !) et exercent leur influence.

Courant Mars 2021 la FFMC avait obtenu des assurances du Service en charge des CT au sein du Ministère des Transports sur le fait que la France, suite aux votes négatifs des Députés et des Sénateurs, exercerait son droit à dérogation et n'envisageait pas d'appliquer au 1er Janvier 2022 ce dispositif comme décidé par la Commission Européenne.

Malheureusement, une semaine plus tard, l'information nous était rapportée qu'une autre rencontre entre les Services précités et un groupe d'interlocuteurs, dont le leader du CT, envisageait une mise en application au niveau de la France de ce CT à janvier 2023.
Dans ces conditions, il n'était plus question de différer, pour tenir compte du contexte sanitaire, notre manifestation.
Cette dernière visant à obtenir, via la Préfecture, des éclaircissements de l'Etat Français quant à ses réelles intentions !

Fédération Française des Motards en Colère
444 rue de la Chasse aux loups appt n°3 50110 Cherbourg-en-Cotentin Tel : 06 82.44.68.23
Mail : ffmc50@ffmc.fr site https://www.ffmc50.fr/ Facebook : FFMC50

Nous avons ensuite détaillé à M Simplicien, l'ensemble des actions que nous menons au niveau départemental, comme la FFMC le pratique dans ses différentes Antennes, pour concourir à l'objectif commun d'améliorer la sécurité des utilisateurs de 2 et 3 RM : action ERJ (« Education routière jeunesse ») destinée aux adolescents ; les opérations (plusieurs sessions par an) de « Reprises de guidon » ayant pour objectif la sensibilisation, les comportements et la formation permanente des motards(es) ; les démarches « tous à moto » destinées à faire découvrir aux décideurs concernés l'importance d'infrastructures bien conçues et bien entretenues pour les 2 RM ; signalement en temps réel des anomalies et défauts d'entretien des routes…
Nous avons par ailleurs rappelé que la FFMC n'a jamais prôné la facilité en s'associant à la refonte du Permis de Conduire des 2 RM devenu plus exigeant. Quelle autre catégorie d'usagers est d'ailleurs soumise à cette exigence, que nous approuvons, de progressivité dans l'accès à des machines plus puissantes ?
Nous réitérons de façon régulière notre souhait que certains équipements motos coûteux bénéficient d'une TVA réduite : casques, gants, bottes, blousons renforcés, air-bag…
Nous apprécions également qu'un « Monsieur Moto » ait été recruté au niveau du Département et attendons des effets positifs de sa présence.
Nous avons également souligné l'intérêt des journées « Trajectoire de Sécurité » organisées par la Gendarmerie au niveau des BMO et PMO et regrettons vivement l'annulation de toutes ces journées éducatives du fait de la pandémie.

Pour conclure M. Simplicien a confirmé qu'il ferait un compte rendu fidèle à M. le Préfet de nos attentes et propositions et que ces dernières seront adressées aux services gouvernementaux concernés.

Il nous a fait part également de deux craintes : celle de voir la situation sanitaire de la Manche se détériorer (nous lui avons confirmé que nous avions pris le maximum de précautions pour respecter les gestes barrières aujourd'hui et que nous transmettrons cette inquiétude aux participants) ; la seconde : qu'à l'issue de ces périodes successives de confinement, les citoyens soient prêts à prendre des risques et qu'en ce qui concerne les motards on peut se retrouver dans une situation comparable à celle de « sortie d'hiver » quand chacun reprend sa moto, après une interruption plus ou moins longue.
Il déclare compter sur les associations, les groupements de motards et, bien entendu la FFMC 50, pour apporter de la progressivité et du calme dans cette reprise d'activité…

A la sortie de cette réunion un débriefing verbal est fait, à chaud, à l'ensemble des participants qui ont patienté devant les grilles de la Préfecture.

La Délégation (Laëtitia, Léa, Paul, Yoann)

Fédération Française des Motards en Colère
444 rue de la Chasse aux loups appt n°3 50110 Cherbourg-en-Cotentin Tel : 06 82.44.68.23
Mail : ffmc50@ffmc.fr site https://www.ffmc50.fr/ Facebook : FFMC50

Mouvement FFMC :
La FFMC est membre de la

FFMC 50
MOTARDS & CITOYENS | MANCHE

mutuelle des motards

Contrôle Technique 2RM

Position Paper et Argumentaire – Mars 2021 – Direction Générale

By LE CATALYSEUR

Conclusions générales

- La cause technique ou le défaut d'entretien dans les accidents de 2RM restent infimes
- Un CT 2RM n'aurait pour finalité que de sanctionner l'usage de pièces non-origine (qui n'ont aucun lien de causalité avéré sur l'accidentalité)
- La vulnérabilité des motards reste la première cause de leur mortalité, et un contrôle technique n'y changerait rien
- De par son kilométrage annuel moyen parcouru, un 2RM s'use bien moins vite qu'une automobile

Argumentaire

Base "Etat des véhicules avant accident" Mutuelle

Sur la période 2016-2020, et plus de 18 000 sinistres étudiés à la Mutuelle ! (source rapports d'expertise amdm):
- 97,64% étaient en Etat Normal ou bon
- 0,4% des motos ont été identifiées comme "dangereuses » principalement pour des raisons de pneumatiques

PunchLine : ***Moins de 2,5% des motos observées après un sinistre ont fait l'objet d'une remarque par nos experts quant à leur état. Soit 426 2RM sur 18 057 cas étudiés.***

Kilométrage annuel Moyen

Le kilométrage moyen parcouru à 2RM est bien plus faible que celui réalisé en voiture.
Selon la dernière enquête « Parc Auto » publiée chaque année par KANTAR TNS (étude de référence utilisée par l'ONISR) les 2RM réalisaient en 2019 moins de 4200 kms (soit 3 fois moins de kms que les autos) .
En Auto, le kilométrage moyen s'établit au dessus de 10 000 kms : 17000 kms selon l'argus source , 12 000 km selon l'étude parc auto de Kantar.
A savoir que 42 % des ménages utilisent leur voiture tous les jours. Ce n'est le cas que pour 16,6% des utilisateurs de motocyclettes (Etude SOeS)

PunchLine : ***Sur une même périodicité de CT, une moto "s'usera" 2 à 3 fois moins qu'une automobile, compte tenu de son kilométrage annuel moyen.***

Accidentologie et responsabilité à la Mutuelle des Motards

Sur une période de 11 ans, nous avons enregistrés 99 063 sinistres (sinistre 2RM avec tiers) Dans ce volume nous identifions:
RC Moto/Cyclo à 0 => 65 146 dossiers soit 65.7%
RC Moto/Cyclo à 50 => 4 450 dossiers soit 4.5%
RC Moto/Cyclo à 100 => 29 183 dossiers soit 29.4%

PunchLine : ***En 11 ans et presque 100 000 sinistres impliquant un tiers, dans 65,7% des cas le motard n'est aucunement responsable.***

Fédération Française des Motards en Colère
444 rue de la Chasse aux loups appt n°3 50110 Cherbourg-en-Cotentin Tel : 06 82.44.68.23
Mail : ffmc50@ffmc.fr site https://www.ffmc50.fr/ Facebook : FFMC50

FFMC 50
MOTARDS & CITOYENS | MANCHE

mutuelle des motards

By LE CATALYSEUR

Contrôle Technique 2RM

Position Paper et Argumentaire – Mars 2021 – Direction Générale

Conclusions générales

- La cause technique ou le défaut d'entretien dans les accidents de 2RM restent infimes
- Un CT 2RM n'aurait pour finalité que de sanctionner l'usage de pièces non-origine (qui n'ont aucun lien de causalité avéré sur l'accidentalité)
- La vulnérabilité des motards reste la première cause de leur mortalité, et un contrôle technique n'y changerait rien
- De par son kilométrage annuel moyen parcouru, un 2RM s'use bien moins vite qu'une automobile

Argumentaire

Sinistralité annoncée comme « alarmante » des conducteurs de 2RM

L'un des objectifs du CT est de réduire le taux de mortalité des motocyclistes considérés comme "usagers de la route vulnérables »,
Entre 2010 et 2020, le taux de mortalité 2RM a baissé de 32% chez les motards et de 60% chez les cyclomotoristes,
Sur la même période le parc a évolué de 3,8Millions à plus de 4,52Millions à fin 2019 (Source étude Fichier Véhicules Assurés / AGIRA)

PunchLine : ***En 10 ans (2010 et 2020) la mortalité des 2RM a baissé de 32% pour les motards et de 60% pour les cyclos alors que le parc roulant a progressé de quasiment 20% sur la même période. (auto seulement +3%)***

Une meilleure vigilance des motards vis-à-vis de l'entretien

Malgré plusieurs tentatives, orientées souvent par les lobbies, aucune étude scientifique neutre n'a été engagée pour affirmer que l'état du parc roulant est suffisamment alarmant pour justifier un tel processus de contrôle
L'attachement passionnel du motard à son 2 roues est une réalité. Les motards sont conscients du risque supplémentaire pris au guidon, et prennent donc les devants pour limiter ces risques en entretenant régulièrement leur monture.
A moto, tout est plus accessible, visible. Une fuite, un pneu usé, des plaquettes usées : tout est vérifiable plus rapidement que sur une auto.
2 populations de motards cohabitent : Les "commuters" qui utilisent leur 2 roues pour aller travailler, et qui font confiance aux professionnels pour leur entretien, et les "passionnés" qui ont une connaissance dans la mécanique plus accrue, et une vigilance de tous les instants.

PunchLine : ***Une fuite, un pneu en fin de vie, des plaquettes usées, tout est visible ou accessible sans démontage sur un 2 roues.***
Les motards sont plus prompts à "corriger" tout écart d'entretien.

Meilleure formation à l'entretien des véhicules

La formation moto est appréhendée d'une manière différente. L'épreuve théorique moto adjoint à la formation pratique au guidon, un grand volet dédié à la prévention, l'équipement, mais aussi l'entretien des véhicules et contient plus de 60 questions. Contrairement à l'automobile, l'entretien du véhicule fait partie intégrante de la formation des motards. L'ancienne « fiche 24 » contenait par exemple des vérifications sur la tension de chaîne, éclairage, freins, feux, réglage de l'amortisseur....
En auto il vous est demandé de savoir nettoyer votre plaque d'immatriculation, le liquide de lave glace et bien sur l'état des pneumatiques ou des feux. c'est tout de même beaucoup plus sommaire sur la sécurité.

PunchLine : ***A moto, on demande aux candidats au permis de savoir contrôler des plaquettes, une tension de chaîne, on est loin de demander tout cela aux futurs automobilistes.***

Fédération Française des Motards en Colère
444 rue de la Chasse aux loups appt n°3 50110 Cherbourg-en-Cotentin Tel : 06 82.44.68.23
Mail : ffmc50@ffmc.fr site https://www.ffmc50.fr/ Facebook : FFMC50

Mouvement FFMC :
La FFMC est membre de la