

Questions courantes

[1] Quel est le but de la FFMC ?

La FFMC défend les motards. Elle agit pour promouvoir la pratique de la moto dans de meilleures conditions de sécurité. Selon nous cette défense passe également par celle de valeurs telles que la solidarité et les libertés. Défendre ne veut pas dire approuver des comportements dangereux pour les autres. Rouler vite dans des conditions de circulation optimales n'est pas la même chose que faire des wheeling devant une rue piétonne.

[2] Etes-vous pour ou contre la limitation de vitesse ?

Nous sommes pour des limitations de vitesse adaptées et compréhensibles (particulièrement en ville). Une loi ou une réglementation dont les usagers ne comprennent pas l'utilité est peu respectée. De plus, tout ne peut pas s'inscrire dans le cadre de la loi ou du code. La question n'est pas tant celle des limitations de vitesse mais d'enseigner à tous les conducteurs d'adapter leur vitesse aux conditions (trafic, météo, fatigue personnelle...). Augmenter la vitesse sur des portions ayant un niveau de sécurité et de visibilité élevé, la FFMC, est pour. En ville, l'adaptation de la vitesse ne doit pas être faite en fonction de la circulation mais en fonction des risques d'accident avec les usagers vulnérables (piéton, cycliste, cyclomoteur). On demande à être respecté, respectons-les aussi.

[3] Pensez-vous que l'insécurité routière est due à un manque de formation routière ou à un manque d'éducation civique ?

Les deux sont liés car apprendre à vivre en société, c'est aussi apprendre à vivre sur la route. La route est un espace commun qu'il faut apprendre à partager. L'insécurité routière est due à plusieurs facteurs :

- Le manque de sensibilisation - éducation - formation à la sécurité routière (ce que nous appelons le continuum éducatif qui devrait commencer dès le plus jeune âge et se poursuivre tout au long de la vie des conducteurs) ;
- Certainement aussi au problème que tu appelles « éducation civique » : ne faut-il pas de ce point de vue, se demander comment les conducteurs peuvent avoir un comportement citoyen dans une société où les solidarités sont cassées et la loi du plus fort mise en avant ?
- L'entretien du réseau routier et le problème des infrastructures dangereuses sont également un facteur non négligeable puisqu'ils entrent en compte dans 42% des accidents de la route.
- Enfin, les statistiques montrent aussi que la fatigue n'est pas pour rien dans les accidents : ne faut-il pas s'interroger sur les conditions de vie et de travail de certaines catégories...

[4] Pensez-vous que les choses peuvent changer (moins de morts etc..) sans répression ?

Il est certain que si on est d'accord pour qu'il existe des lois, il faut aussi des moyens de sanctionner ceux qui ne les appliquent pas.... Nous ne sommes pas dans le meilleur des mondes possibles ! Cela dit, il faut des lois et un code de la route qui tiennent compte des réalités et non étudiés pour rapporter de l'argent dans les caisses de l'Etat ! Exemple : certaines limitations à 50 (soi-disant en ville) sont sur des deux fois deux voies qui n'ont plus rien de commun avec la ville. Autre exemple plus grave : la loi dite du propriétaire payeur : en quoi est-elle pédagogique puisque c'est le titulaire de la carte grise qui paye et non le conducteur au moment des faits (sauf à le dénoncer : beurk !) Le problème que nous posons est l'équilibre des lois de sécurité routière. Les gouvernements successifs les ont axées essentiellement sur la répression (pour ne pas dire exclusivement) au lieu de les axer sur la formation et l'entretien du réseau. On a beau avoir le meilleur réseau d'Europe comme diraient certains, c'est aussi le plus long avec les problèmes d'entretien que cela pose. Combien y a-t-il d'argent pour l'entretien des routes en France ? Trop peu et seuls les axes à grande circulation sont entretenus régulièrement. Le reste ? ça dépend des priorités et des moyens locaux : c'est tout dire ! Bien souvent, il faut des accidents mortels pour que les pouvoirs publics réagissent !

[5] Quand un motard s'emplafonne sur un platane, est-ce la faute du motard ou du platane ?

Tout n'est pas noir ou blanc. Ça peut être de la faute des gravillons sur la route par exemple. De la voiture qui arrive en face en pleins phares et éblouit le motard qui perd la maîtrise de son véhicule... Peut-être aussi par manque de formation. Par contre un rapport sur les obstacles latéraux en France met en avant qu'ils sont responsables de 3000 décès par an. Le fait de les reculer de seulement un mètre diminuerait la mortalité de 1000 tués par an. A t-on encore le droit à la faute de conduite et cette faute doit-elle être fatale ?

[6] Si demain il y a 50 circuits gratuits ou peu chers en France, pensez-vous que les motards vont se calmer sur route et rouler à 90 ?

En tout cas, ça donnera les moyens de « s'éclater » dans des conditions optimales de sécurité et ce sera aussi des espaces possibles de formation, très réduits à l'heure actuelle. Ce qui nous demandons avant tout c'est des lieux d'expressions qui englobent des circuits mais aussi des pistes de run. Et puis, attention : être dans les limitations de vitesse ne veut pas dire être en sécurité ! Ça c'est la communication du Ministère ! 150 sur une autoroute vide lorsqu'il fait beau et qu'on n'est pas fatigué, c'est plus sûr que 90 sur une nationale lorsque le temps est brumeux et qu'on n'a pas dormi de la nuit ! Et pourtant, « cherchez l'erreur » dans la loi !! Ce n'est pas l'excès de vitesse qui est en cause dans les accidents de la route mais la vitesse excessive et inadaptée à l'environnement (respect des limitations de vitesse). Cela ne veut pas dire que vous étiez en excès de vitesse mais que vous deviez diminuer votre vitesse par rapport à la situation et que vous ne l'avez pas fait.

[7] La TVA à 5,5 % sur les casques est-il un combat prioritaire et efficace ?

Prioritaire ? Ni plus ni moins que d'autres mais ras le bol d'être des vaches à lait ! Et la sécurité ne devrait pas avoir de prix. Pourquoi est-ce toujours le fric qui commande tout ? Efficace ? Si on s'y met tous pourquoi pas. La TVA à 5.5 n'est qu'un des leviers à actionner pour encourager le port d'équipements adaptés. Des campagnes de communication intelligentes, des mesures incitatives de la part des assureurs (comme le fait déjà la Mutuelle des Motards), d'autres mesures fiscales comme le crédit d'impôt... Tout ceci pourrait faire évoluer les comportements, mais pour l'instant, rien n'est fait...

Pourtant ça en aidera beaucoup à avoir de meilleurs casques ou à le changer quand il sera endommagé.

[8] Si oui, pourquoi seulement sur les casques et pas les autres accessoires de sécurité ?

Ça se discute effectivement. Ouvrons une brèche déjà, ce sera pas mal ! Mais tous les accessoires faisant l'objet d'une norme CE (gants, bottes, dorsales, blousons, ...) mériteraient effectivement de bénéficier de telles mesures.

[9] Le nom à consonance négative de la FFMC dont nous connaissons la raison originelle, n'est-il pas aujourd'hui un frein à de nouvelles adhésions ou participation ?

Le mot colère est-il vraiment un frein ? Et si on est révolté par rien, a-t-on vraiment envie de rejoindre une association pour mener des actions efficaces ? Si tout va bien, pas besoin de s'organiser ! Depuis quelques années le mot colère a fait des petits car tout le monde l'emploie, les infirmières, les routiers, les chasseurs et bien d'autres... s'il n'était plus d'actualité nous l'aurions changé. Et en colère nous le sommes toujours non seulement pour les 1000 copains motards qui se tuent chaque année sur les routes mais également pour ceux qui seront encore victimes dans les années à venir.

[10] Combien avez-vous d'adhérents ?

Près de 30 000 dans le fichier... mais moins de 7000 à jour de cotisation. (En passant, appel à tous, les sous c'est le nerf de la guerre !)

[11] Etes-vous pour les motos dans les couloirs de bus ?

La modification de la circulation liée aux couloirs de bus a réduit la place de la moto sur la route, nous nous battons pour que cette place soit rendue sur la chaussée. La municipalité doit permettre aux deux roues motorisées de pouvoir circuler librement sans rester coincés dans les bouchons. La moto est un moyen de fluidifier le trafic en ville. Il faut donc que des mesures reconnaissent cet aspect (dito pour le stationnement)

[12] Pensez-vous que le "remontage de file" doit être autorisé, et sous quelles conditions ?

Oui, sous certaines conditions. La condition essentielle est que la moto ait avec la file de voitures un différentiel de vitesse de maximum 20 km/h. Au-delà, c'est dangereux. L'avantage de légiférer sur ce point est de permettre aux établissements de formation, d'enseigner des comportements adaptés à leurs élèves. En l'absence de réglementation, ils n'ont pas le droit de faire figurer cet aspect dans leurs cours !

[13] Etes-vous pour le bridage des motos et des cyclos ?

Non.

Un moteur bridé réagit souvent mal. Et le débridage en est la conséquence logique. Une autre question est celle des cyclos et des motos mises en vente sur le marché. De plus, les études prouvent qu'il n'y a pas de cause à effet entre le fait d'avoir un véhicule rapide et puissant et la mortalité. L'important n'est pas l'outil mais la façon dont on s'en sert.

[14] Que pensez-vous des pots bruyants homologués ou non ?

La FFMC reconnaît qu'une réglementation bien pensée sur la question du bruit permet d'encadrer et de limiter les nuisances sonores des véhicules à moteur. Elle souhaite attirer l'attention des motards et des pouvoirs publics sur le fait que les attitudes et les comportements (accélérations brutales, régimes moteur élevés) ont autant, voire plus d'incidence sur le niveau sonore que le fait qu'un pot soit homologué ou pas.

Une attitude responsable de chacun est donc essentielle, notamment la nuit et en ville, mais également sur des lieux de villégiature où le public aspire au calme. Elle souhaite que les réglementations soient appliquées avec discernement et que les règles du jeu soient claires, afin que leur application ne tourne pas à la « chasse aux motards ».

[15] Est-il normal de rouler en plein phares ?

Non. Sauf en rase campagne (ou montagne), la nuit.

[16] la FFMC et la politique

La FFMC fait effectivement de la politique mais pas au sens politique politicienne mais celle de la ville comme tout citoyen. La FFMC n'appellera jamais à voter pour telle ou telle personne, mais elle appellera à s'opposer à toute politique visant à limiter le champ d'expression des associations et citoyens que nous sommes.

Dès l'instant que l'on se regroupe pour demander, pour revendiquer des droits et des attentes, on rentre dans un jeu politique. Le tout s'est de ne pas s'y brûler les ailes.

Mais qui peut dire aujourd'hui que la FFMC a lancé la carrière de tel ou tel responsable ? Personne. Car le militant mis en avant pendant son mandat redevient un motard parmi tant d'autres à la fin.