



# Plein Pot Flash

Compte rendu de permanence du 16 avril 2021

*En présence de : Dominique et Michel (via Zoom)*

## 1. RETOUR SUR LES ACTIONS ET/OU INTERVENTIONS DE LA FFMC 88

### 1.1. Retour sur la journée de sensibilisation aux nuisances sonores du 27 mars

Résultat assez mitigé pour cette opération :

- Bon accueil chez JLB, Bredard à Vittel (Bernard)
- Aubry à Vittel a refusé notre présence pour ce sujet
- Accueil frais chez Marchal Moto (Olivier)
- Très bon accueil chez Motorcycle Center, beaucoup de couples dans les clients et pour la majorité, ils étaient très sensibles au message (Michel)
- Chez KTM il n'y avait pas grand monde donc difficile de se faire une idée de ce que les consommateurs pensent du bruit (Luc)
- BMW sans problème, à l'inverse des clients de Marchal, la population est plus âgée et les motos sont plus silencieuses de nature (Luc)

Pour ce qui est des contacts clients et leurs réactions vis-à-vis du message, il y avait de tout mais, généralement, la demande d'un comportement responsable est assez bien passée : beaucoup sont convaincus, certains restent sur leur position. Cependant, il en reste encore un grand nombre persuadé qu'en étant bruyant, ça leur évite les ennuis ; il y a un travail à faire là-dessus.

### 1.2. Retour sur la manifestation du 10 avril contre le CT

#### 1.2.1. Participation

Nous partîmes 250 motos, et nous nous vîmes 311 en repartant de la préfecture, joli score ! Le beau temps était de la partie et la presse locale également : Épinal Info, Vosges Matin, ViàVosges (TV et presse numérique), Magnum la Radio, Remiremont Info... Les articles et les vidéos sont à retrouver sur le site [www.ffmc88.com](http://www.ffmc88.com) ou sur notre page Facebook.



#### 1.2.2. Rencontre avec le sous-préfet

Une entrevue avait été sollicitée la veille de la manifestation et le sous-préfet, Ottman Zaïr, a bien voulu accepter de nous recevoir samedi après-midi. L'entretien a duré plus d'une demi-heure – toutes nos excuses auprès des motards qui patientaient sur la place – mais il a été fructueux.

Quatre thèmes ont été abordés :

- Le contrôle technique : le sous-préfet était demandeur d'informations, car il pensait que le refus du contrôle technique était acté.





→ Certes, le CT a été refusé par les députés et sénateurs en 2012, car il était évident que le lobbying de Dekra – à l’origine de la demande – reposait sur une étude faite sur quelques régions d’Espagne et uniquement avec des 50 cm<sup>3</sup>, autrement dit sans lien réel avec la sécurité de l’ensemble des 2 et 3RM en Europe.

→ Dans ce rapport, Dekra a annoncé 8 % d’accidents de 2 roues liés au mauvais entretien du véhicule, alors que les chiffres sont de 0.3 % dans le rapport MAIDS<sup>1</sup> à 0.5 % selon l’étude de la Mutuelle des Motards<sup>2</sup>.

→ Le refus de la mise en place d’un CT en France a été validé par l’Europe pour une période de 10 ans ; or Dekra, par un lobbying incessant, a réussi à remettre le sujet au

gout du jour en 2015-2016. De nouveau, la FFMC est montée au créneau pour manifester son refus du CT et, au moins, exiger le respect des 10 ans.

- Aujourd’hui, l’État français annonce refuser le CT pour les motos ; or, pour respecter les exigences de l’Europe et éviter une amende, il aurait fallu qu’il fasse un rapport en 2017 justifiant le refus du CT par la mise en place de mesures faisant diminuer l’accidentalité moto.
- À noter que 3 pays ont fait leur boulot correctement (refus + justification) : l’Irlande, les Pays-Bas et la Finlande.
- La parole de l’État n’est donc pas valide tant que ce rapport n’a pas été fait et transmis.
- Deux choses ont été mises en avant vis-à-vis du sous-préfet :
  1. chaque motard sait qu’il risque gros s’il utilise une machine en mauvais état.
  2. le permis moto inclut une partie technique (entretien) contrairement au permis voiture.

- Retour généralisé du 90 km/h sur toutes les routes

- La mise en place d’une vitesse identique pour les véhicules légers, incluant donc les motos, et les véhicules lourds posent des risques majeurs en cas de freinage d’urgence (le 2RM peut se retrouver pris en sandwich entre camion et voiture et, faut-il le rappeler, il n’a pas de carrosserie pour le protéger).
- La conduite moto nécessite impérativement de savoir anticiper ; or, à vitesse identique, lorsque la moto se trouve coincée derrière un camion, tout son champ de vision est amoindri, il lui sera impossible de réagir correctement en cas d’incident.

- Comité départemental de la sécurité routière (CDSR)

- La FFMC 88 demande à participer en tant qu’expert 2 et 3RM aux réunions, à l’instar de la FFMC nationale qui participe au Conseil National de la sécurité routière (CNSR).
- À noter que la FFMC 90, par exemple, est déjà intégrée au CDSR de son département

- Journée « Motard d’un jour »

- Il a été demandé au sous-préfet d’organiser avec l’antenne des Vosges une journée de sensibilisation au risque router des 2 et 3RM auprès des décideurs institutionnels : état des routes, ralentisseurs non conformes, rails de sécurité, aménagements dangereux en cas de chute, etc.

<sup>1</sup> MAIDS (Motorcycle Accident In Depth Study) : c’est une étude approfondie de près de 1 000 cas d’accidents de deux-roues à moteur dans 5 pays d’Europe, pilotée par l’ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motocycles) et qui a été réalisée sur 3 ans, avec le soutien de la Commission Européenne. Elle a suivi une méthodologie élaborée par l’OCDE, en collaboration avec notamment l’INRETS.

<sup>2</sup> Voir en annexe (pages 6 et 7)



Durant tout l'entretien, le sous-préfet a été à notre écoute et nous l'en remercions ici.

### 1.2.3. Visite des centres de contrôle technique

Tous les centres étaient exceptionnellement fermés ce samedi, la FFMC regrette de n'avoir pas eu l'occasion de discuter avec les gérants de ces centres pour connaître leur sentiment concernant cette mise en place du CT en 2022.

Il n'y a eu, bien entendu, aucune dégradation, seules des affiches ont été déposées sur les devantures.



### 1.3. Relai Calmos avec la FFMC 90 (thème des nuisances sonores) du 11 avril 2021

Ce relai Calmos a dû être annulé en raison des restrictions sanitaires diffusées quelques jours avant. Ce sera pour une prochaine fois.

## 2. INFORMATIONS NATIONALES

### 2.1. Opération « Œufs de Pâques » de la mutuelle des motards les 3 et 4 avril 2021

Rappel : selon une étude du *World Economic Forum*, la France est passée de la 1<sup>ère</sup> à la 18<sup>e</sup> place mondiale en 8 ans sur l'état des routes. Les nids-de-poule, symptôme du mauvais entretien des routes, sont particulièrement dangereux pour les 2-roues, mais aussi pour l'ensemble des usagers de la route :

- Guidonnage ou perte de contrôle entraînant chutes et accidents pour les motos, vélos, trottinettes et autres nouvelles mobilités.
- Crevaisons, perte d'enjoliveur ou encore défaut de parallélisme pour les voitures.

La Fédération Française des Motards en Colère, accompagnée de la Mutuelle des Motards et de Moto Magazine, ont décidé d'alerter le public afin d'établir un bilan à destination des pouvoirs publics sur ce sujet qui concerne la sécurité de tous les usagers de la route. Depuis un an, plusieurs opérations ont permis d'augmenter le nombre de signalements sur le site [www.niddepoule.fr](http://www.niddepoule.fr).

Beaucoup d'antennes FFMC ont participé à cette opération de communication, mais elle n'a pas été mise en place dans les Vosges, tout d'abord parce que le réseau n'est pas en trop mauvais état (ou rapidement réparé lorsqu'il y a un signalement) mais, surtout, nous avons manqué de bénévoles.

### 2.2. Assemblée générale 2021 de la FFMC en distanciel du 18 juin au 21 juin 2021

Tout le Conseil d'Administration de la FFMC 88 (!) participera à ces Assises.

### 2.3. Point d'avancement sur la mise en place de la nouvelle expérimentation CIF<sup>3</sup>

Lors de la seconde réunion avec la DISR<sup>4</sup> du 23 mars, les échanges ont porté sur les critères de la nouvelle expérimentation. En effet pour permettre l'adoption du décret par le Conseil d'État, les modalités doivent être différentes de celles de la première expérimentation.

<sup>3</sup> Circulation interfiles.

<sup>4</sup> Déléguée interministérielle à la sécurité routière, Marie Gautier-Melleray, nommée en juin 2020.



- Du point de vue géographique, la FFMC a proposé et obtenu l'extension de l'expérimentation à Nice et au couloir rhodanien.

La DISR souhaitait une limitation de vitesse à 30 km/h.

- La FFMC en lien avec ses propositions « historiques » a préconisé une vitesse maximum de 50 km/h avec un différentiel de 30 km/h avec les autres véhicules.

L'important est d'inclure la CIF dans la formation des motards et des automobilistes pour l'inscrire dans la durée.

Ces modalités ne préfigurent pas les termes de la future loi, mais servent à trouver les conditions optimales dans lesquelles elle peut se dérouler.

Le vote aura lieu fin avril pour une mise en place au 1<sup>er</sup> juin.

#### 2.4. Communication nationale : « Faites de la moto » au cours du mois de mai

Le mois de mai va être le mois de la « **moto = solution** » ; les antennes FFMC se mobilisent pour organiser toutes les actions positives qui vont à l'encontre de la motophobie sous toutes ses formes :

- Zone à Faible Émission (ZFE),
- stationnement payant,
- contrôle technique,
- circulation interfiles,
- etc.

Le point de vue des motards vosgiens est demandé sur ces thèmes :

- qu'est-ce qui vous importe le plus de manière générale ?
- Quels sont le ou les points importants pour vous ?
  - Réponses sur [contact@ffmc88.com](mailto:contact@ffmc88.com)

### 3. ACTIONS ET/OU INTERVENTIONS DE LA FFMC 88 À VENIR

---

#### 3.1. Manifestation contre le contrôle technique avec la FFMC 90 et la FBF le 24 avril

La FFMC 88 va soutenir la FFMC 90 et la FBF dans la lutte contre le contrôle technique samedi 24 avril.

Pourquoi une nouvelle manifestation ?

Ce weekend des 10 et 11 avril, la FFMC mettait dans les rues de France plusieurs dizaines de milliers de motards pour réaffirmer son opposition au contrôle technique moto. Parallèlement à l'organisation de ces manifestations, et à l'initiative du député de la deuxième circonscription de la Vienne Sacha Houlié, le ministère des Transports a reçu en visioconférence le député Houlié, les représentants de la FFMC et de la FFM<sup>5</sup>. Résumé de l'entretien :

Si les services du ministère confirment l'impossibilité d'une mise en place du CT au 1<sup>er</sup> janvier 2022, ils évoquent l'idée d'un **contrôle « visuel » de sécurité** assorti d'un contrôle de bruit et de pollution. Le député Sacha Houlié et les représentants de la FFMC et de la FFM ont rappelé l'opposition des usagers (ils étaient 25 à 30 000 mobilisés malgré des conditions défavorables, restrictions, météo et vacances). Ils ont pu ainsi exprimer leurs réserves et leurs arguments sur l'accidentalité, le bruit, la

---

<sup>5</sup> Fédération française de motocyclisme.



pollution, la faisabilité technique, l'utilité, la non-transposabilité de mesures auto à la moto, le faible kilométrage moto ne justifiant pas un CT tous les 2 ans, etc.

Les services du ministère ont bien saisi les enjeux complexes de ce dossier. De leur côté, ils doivent envisager les possibles **pénalités financières** qu'imposerait l'Europe en cas de **non-respect de la directive sans motif valable** de la France.

Et c'est là que le bât blesse : la France aurait dû fournir, depuis 2017, un rapport mentionnant les actions de sécurité routière ayant entraîné la baisse de l'accidentalité des 2 et 3RM, comme l'ont fait l'Irlande, les Pays-Bas et la Finlande qui s'opposent également à cette directive.

Sans cette justification, le « non » affiché du gouvernement n'a aucune valeur vis-à-vis de l'Europe. Il est évident que notre gouvernement n'est pas particulièrement motivé dans cette demande de dérogation puisqu'il envisage un « contrôle visuel de sécurité », histoire de jouer sur les deux tableaux (satisfaire aux exigences de l'Europe tout en faisant semblant d'avoir écouté les motards).

C'est pourquoi nous devons rester motivés et maintenir la pression pour que notre gouvernement affirme concrètement sa position contre le contrôle technique.

En parallèle, La FFMC va fournir au ministère les mesures prises en faveur de la sécurité routière des deux-roues motorisés d'une part, et les éléments relatifs à la diminution de leur accidentalité d'autre part : ils serviront à justifier auprès de l'Europe l'exemption souhaitée par la France.

## 4. POINT ADHÉSIONS

---

FFMC 88 : 38 adhérents, dont un taux de réadhésion de 72.73 % et 14 membres de droit (contre 44 adhérents l'année dernière à la même période et 18 membres de droit)

FFMC nationale : 6 492 adhérents, dont un taux de réadhésion de 70.53 % (contre 5 013 adhérents l'année dernière à la même période)

Vous avez aimé participer à la manifestation du 10 avril contre le contrôle technique, vous avez même souligné la bonne organisation de cet événement : aidez-nous, à votre tour, à défendre les motards en adhérant<sup>6</sup> à la FFMC 88. Plus nous serons nombreux, plus nous serons forts !

## 5. INFORMATIONS DIVERSES

---

### 5.1. Recherche d'un entrepôt gratuit pour la remorque (rappel)

C'est un appel à l'aide ! Jusqu'à présent, l'autoécole CESCO avait la gentillesse de nous prêter un petit coin pour garer la remorque. Or, des travaux doivent être faits et il n'est donc plus possible pour eux de nous la garder. Si quelqu'un connaît quelqu'un qui connaît quelqu'un... merci d'avance !

---

<sup>6</sup> <http://www.ffmc88.com/wp-content/uploads/2020/12/Flyer-adhesion-2021.pdf>





## 5.2. Bouleversement du Conseil d'Administration de la FFMC 88

Nous avons appris, avec surprise, les démissions successives du coordinateur (le 1<sup>er</sup> avril) et de l'un des deux coordinateurs adjoints (le 4 avril). Le Bureau est donc dorénavant composé ainsi : 1 coordinateur adjoint (sous-équipé informatiquement), 1 trésorier, 1 secrétaire.

Voici le mail que nous avons reçu (la diffusion de cette information nous a été demandée par écrit par le coordinateur adjoint démissionnaire) :



Dans cette situation un peu particulière, Michel et Dominique font le maximum pour défendre les valeurs des motards mais, pour tout dire, un coup de main serait très apprécié.

## 5.3. Réorganisation du stock

Du fait des démissions (voir ci-dessus), Michel recontactera Luc et Jean-Luc pour récupérer les articles, cartes bleues, matériels et archives en leur possession.

## 5.4. Prochaine permanence

La prochaine permanence aura lieu le vendredi 21 mai 2021 par Zoom.



## 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 SDeS)

**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 enregistré 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.*

## 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 cyclomoteuristes. 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 )

**Punch Line :** *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 2roues 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 2roues 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.

**Punch Line :** *Une fuite, un pneu en fin de vie, des plaquettes usées, tout est visible ou accessible sans démontage sur un 2roues. 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.

**Punch Line :** *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.*