

RAPPORT D'ACTIVITÉ



2018-2019

FFMC

Fédération Française des Motards en Colère



Fabien Delrot, coordinateur national de la FFMC
Photo G.Mathieu pour Motomag

EDITO

Préparer l'avenir !

Depuis trois ans, vos élus nationaux ont pris à bras le corps les enjeux de demain plutôt que de rejouer les combats d'hier : en analysant l'évolution des technologies, les politiques de sécurité routière et l'urgence environnementale dans les questions qui nous engagent, la FFMC continue à promouvoir les atouts de la moto dans ce monde en manque d'espace, de temps et de libertés. Et quand la FFMC aborde la transition énergétique et écologique du 2RM, ce n'est pas comme on nous la « vend », à coups de bagnoles gadgétisées, « autonomisées » et vidéo-surveillées, mais en défendant des motos sympas à conduire, économiques, durables, qu'on ne jette pas après cinq ans sous prétexte de restrictions de circulation (ZFE), ces injonctions arbitraires qui ne font qu'entretenir le marché de l'obsolescence programmée.

Quand l'État prétend « responsabiliser » le citoyen en le rendant coupable des maux de la planète sans remettre en cause le modèle économique basé sur la consommation et les profits rapides, toute l'hypocrisie de la manip' apparaît au grand jour ! La mobilité et l'écologie sont des sujets où la responsabilité collective rejoint la responsabilité individuelle. Problème global ? Solution locale ! Les utilisateurs de 2RM l'ont bien compris : coincés dans un système de transport saturé, contraints par des déplacements à rallonge et les problèmes de logement, de recherche d'emploi, de fermeture des services publics de proximité, ils ont choisi la solution 2RM !

Préparer l'avenir c'est aussi regarder lucidement la pyramide des âges de notre mouvement : la FFMC doit penser au renouvellement des générations. C'est une des raisons d'être des « sociétaires membre de droit » : ouvrir la FFMC à des jeunes, qui sont entrés dans l'univers FFMC par la porte de notre « Mutuelle des motards ».

Mais 40 ans d'existence, c'est pouvoir s'appuyer sur l'expérience, pour ne pas refaire certaines erreurs, et continuer à mettre en œuvre ce qui a fait ses preuves : la prévention, la formation, l'information dès le plus jeune âge, puis tout au long de sa vie de motard. Avec la focale écologique qui découle de la conscience que nous n'avons qu'une Terre et qu'elle est à nous tous. Solidaires donc, et en matière de solidarité, les motards en connaissent un rayon !

La synergie entre les différentes structures de notre Mouvement illustre notre maturité et la nécessité de transmettre aux plus jeunes cette expérience acquise à force de combats, toujours justes parce que porteurs de nos valeurs, celles du Mouvement motard FFMC.

Le Bureau national.

PARTIE 1 L'ORGANISATION NATIONALE DE LA FÉDÉRATION



LES ACTEURS DE LA STRUCTURE NATIONALE

Bénévoles et salariés au service d'une même cause

Le Bureau national (BN) Une direction collégiale

La FFMC nationale est coordonnée par un collectif de bénévoles élu par l'assemblée générale : le Bureau national.

Il comprend 9 postes et se renouvelle par tiers à chaque assemblée générale. Ses missions :

- Mettre en œuvre les orientations définies par l'assemblée générale.
- Assurer la cohérence entre les positions de la FFMC et ses valeurs
- Coordonner le Mouvement motard FFMC.

Composition du BN 2018 (de G à D) :

- Francis Cervellin, membre du BN depuis 2012.
- Richard Esposito, membre du BN depuis 2014, trésorier du BN.
- Céline Aubrun, membre du BN depuis 2018.
- Michel Ecochard, membre du BN depuis 2017.
- Christelle Robert, membre du BN depuis 2016.
- Fabien Delrot, membre du BN depuis 2014, coordinateur du BN.
- Frédy Guilbert, membre du BN depuis 2016.



Le Secrétariat national (SN) Des salariés en appui des bénévoles



De G. à D. : Didier Renoux, Valérie Louyot, Marc Bertrand.

Pour réaliser ses missions, le Bureau national s'appuie sur une équipe de cinq salariés qui apporte un soutien technique aux antennes départementales :

- Valérie Louyot, coordinatrice du Secrétariat national
- Marc Bertrand, chargé de mission de sécurité routière.
- Vanessa Lebrun, secrétaire comptable.
- Didier Renoux, chargé de mission communication.
- Eric Thiollier a apporté un renfort de novembre à juin.
- Guillaume Chocteau, rédacteur, de juin à septembre (site internet) puis de janvier à juillet (livre FFMC).

Les salariés réalisent leurs missions de façon autonome sous la responsabilité du Bureau national.

Les Mandataires Des bénévoles « spécialistes »

Les mandataires nationaux, adhérents de la FFMC, interviennent dans des domaines proches de leurs compétences ou centres d'intérêts. Ils reçoivent une délégation du BN, reconduite annuellement à l'issue des Assises nationales.

Le Bureau national a confié 12 mandats pour 2018-2019 :

- Sites internet des antennes : Norbert Cabrol FFMC 73.
- Organisation des Assises et JTI : Nicolas Garand FFMC 34.
- Circuits et relations avec la FFM : Philippe Guerin FFMC 77.
- Système d'information (SI) : Henri de Vogüé FFMC Nationale.
- Gestion adhésions et SI : Cyrille Petion FFMC 33.
- Finances et gestion : Fabrice Vidal FFMC PPC.
- FEMA : Eric Maldiney FFMC Nationale, Eric Thiollier FFMC 23.
- Animation réseau intervenants ERJ Sandrine Chauvet FFMC 91.
- Vérificateur aux comptes : Marc Leblanc FFMC 84.
- CNSR, CSER, Acteurs de la moto : France Wolf FFMC 54.
- Formation et boutique : Pierre-Henri Marchand, FFMC 43.

Les Antennes



La FFMC continue d'étendre sa couverture de l'ensemble du territoire français, comme voté lors de la résolution des Assises de 2008 au Cap d'Agde.

Le Mouvement est fort de 85 antennes. Pour mémoire, l'antenne PPC (Paris Petite Couronne) comprend les départements 75 (Paris), 92 (Hauts de Seine), 93 (Seine Saint Denis) et 94 (Val de Marne), la 26-07 regroupe 26 (Drôme) et 07 (Ardèche), et l'antenne Corse regroupe 2A (Corse du sud) et 2B (Haute Corse).

L'antenne des Hautes-Pyrénées (65), mise en sommeil en mars 2018, est relancée en février 2019. La FFMC18 est mise en sommeil suite à la démission de son conseil d'administration en septembre 2018.

Tous les acteurs bénévoles du Mouvement (membres de bureau, mandataires, etc...) et salariés enregistrés sur la base CANAM représentent un total de 828 personnes au 25/04/2019.

PARTENAIRES ET STRUCTURES

Assurance Mutuelle Des Motards



La FFMC et l'AMDM ont conjointement lancé deux groupes de travail.

Un sur le projet des «zones à risques» mené en collaboration avec la Mutuelle, Motomag, la FFMC nationale et les antennes qui ont déjà mis en place ce système au sein de leur département comme la 42 et la 34. L'objectif est de créer un outil commun pouvant servir aux usagers de la route mais également aux antennes FFMC, à l'AMDM, aux préfetures et aux conseils départementaux.

Un second concernant l'avenir de la commission Stop-Vol. L'objectif est de relancer des travaux afin de remettre à plat les enjeux pour les structures du Mouvement motard FFMC, de déterminer les objectifs à atteindre et enfin d'élaborer un plan d'actions priorisé, co-porté par les trois structures.

Par ailleurs, la protection des conducteurs de 2 et 3-roues à moteur, enjeu majeur pour la Mutuelle des Motards, est au cœur de ses préoccupations, de ses innovations et de ses actions depuis plus de 35 ans.

En lançant "Certimoov", la Mutuelle des Motards veut informer les utilisateurs de deux roues (motards et cyclistes) sur la réelle capacité des casques à protéger correctement le cerveau. Cette

méthode ne remet pas en cause la sécurité des casques actuels aux normes, elle est développée pour la renforcer.

L'ambition de la Mutuelle, à plus long terme, est de pouvoir décliner ce type de protocole scientifique à d'autres équipements de sécurité des motards ! En signant un partenariat avec la marque In&Motion, la Mutuelle va permettre à ses sociétaires, au travers de diverses offres dédiées, d'accéder au meilleur de la technologie «airbag» (5* au classement SRA).

Éditions de la FFMC



Dans un contexte de baisse générale de la presse magazine, le résultat 2018 est conforme aux prévisions.

D'importantes économies ont été faites sur les frais de structure. 2018 a vu de gros efforts sur la présentation (quette, couverture, papier) et les rubriques (portfolio, essai lecteur, page abonnés).



L'équipe a été renforcée avec en particulier des jeunes en formation. Motomag travaille également en profondeur la vidéo et le numérique afin de proposer une offre numérique qualitative.

Association pour la Formation Des Motards (AFDM)



L'AFDM propose son assistance pour mettre en place une formation au service d'ordre des manifestations. L'AFDM nationale accompagne la nouvelle AFDM PACA pour sa première année, et souhaite qu'il y ait un correspondant AFDM par antenne autant que possible. Un calendrier de formation est adressé aux moto-écoles du réseau AFDM, qu'il serait bon d'étendre chaque fois qu'une moto-école qualitative mérite de le rejoindre.

FFMC Loisirs



Les actions de la « Loisirs » permettent à des jeunes, souvent en difficulté, d'apprendre à rouler en toute sécurité, à respecter les autres usagers de la route.

En plus des « Tasses pour un Bol », de la formation au BAFA, cette année aura vu « Sur les traces des Poilus », « Form'ACTION », « Grass Track ». L'atelier mécanique est en cours de finalisation.

85 antennes départementales
qui représentent
la FFMC
sur tout le territoire.



Les commissions de travail de la FFMC

Elles font partie de la FFMC et ont été créées pour répondre à une problématique spécifique : lutte contre le vol, aide juridique ou formation des jeunes.



Les structures

Créées par la FFMC pour répondre aux besoins des usagers de 2 et 3-roues motorisés.



Les associations adhérentes

Ce sont des associations d'envergure nationale qui se reconnaissent dans les valeurs de la FFMC et choisissent d'y adhérer.



La maison d'édition de la FFMC



Créée par la FFMC en 1983 pour informer en toute impartialité les usagers de 2 et 3 roues motorisés.

La FFMC est adhérente de la FEMA

Fédération of European Motorcyclists' Associations
(Fédération des Associations Motocyclistes Européennes)



FFMC
Fédération Française des Motards en Colère



PARTIE 2 LES ACTIONS DE LA FFMC

A - INSTITUTIONNEL

La FFMC œuvre pour défendre les droits des usagers de deux et trois-roues motorisés. Elle unit ses forces avec d'autres acteurs dans les domaines qui la concernent.

Comité indépendant d'évaluation du 80 km/h - CIE

Dans la continuité du combat commun contre la mesure des 80 km/h, la FFMC a rejoint aux côtés de 40 millions d'automobilistes, partenaire emblématique de ce combat, le comité indépendant d'évaluation du 80 km/h. L'objectif est de vérifier les conséquences, positives comme négatives, de cet abaissement, donc de vérifier la bonne tenue des promesses de retour en arrière si l'abaissement n'influe pas positivement sur l'accidentalité. Les premiers travaux ont montré que l'utilisation prématurée par nos gouvernants des chiffres de l'accidentalité du deuxième semestre 2018 ne

justifiait en rien la mesure des 80. Les chiffres concernant le seul réseau limité à 80 ne sont toujours pas connus à la date de nos Assises 2019 !

Partage de la route

La FFMC s'est associée à Monvéloestunevie et 40 millions d'automobilistes pour défendre une vision positive du partage de la route entre les différentes catégories d'usagers. Partant du principe que l'éducation est la base du respect d'autrui, nos trois associations travaillent à la mise en place de messages positifs afin que chacun puisse retrouver sa place dans l'espace public.

Acteurs du monde de la moto

Depuis maintenant deux ans, la FFMC fait partie d'un groupe de travail qui réunit autour de ses deux initiateurs la FFM et la FFMC, les acteurs français du monde de la moto. Avec la FFMC et la FFM, la CSIAM, chambre syndicale des constructeurs et importateurs, le CNPA-FNCRM, conseil national des

professions de l'automobile, et le Code ver, collectif de défense des loisirs verts. Le but de ce groupe de travail est d'élaborer chaque fois que c'est possible une stratégie commune pour faire des propositions aux pouvoirs publics, ou répondre aux leurs. De quoi faire face aux nombreux défis qui nous attendent, en particulier si, comme le prédit la CSIAM, il reste 10 ans pour trouver une alternative au moteur à combustion interne qui réponde aux besoins des usagers. « On ne sait pas encore ce que sera cette alternative : 2020-2030 est la décennie où tout va changer » a déclaré Thierry Archambault (CSIAM). Ce que les plus pessimistes trouvent « inquiétant » et les plus optimistes « excitant ».

Droit de manifester

Face aux menaces contenues dans la loi dite « anti casseurs » : soumettre les participants à une manifestation à une fouille systématique, confier aux préfets le pouvoir d'interdire à une personne de manifester, faire d'un visage en partie couvert un délit, voici l'esprit et la lettre de mesures qui sont autant d'empêchements à l'exercice d'un droit essentiel en démocratie : celui d'exprimer publiquement, collectivement et pacifiquement son opinion. La FFMC, soucieuse de préserver nos libertés fondamentales, en plein accord avec ses statuts, s'est associée à la protestation menée par la Ligue des Droits de l'Homme contre ce projet de loi.

En avril, la FFMC s'associe aux manifestations lancées par le collectif animé par la Ligue des Droits de l'Homme, composé de presque 100 associations, syndicats et partis. Pour la FFMC, il s'agit de défendre les libertés constitutionnelles de la République française.

Relations FFMC - pouvoirs publics et politiques

Entre mai et juillet, la FFMC adresse au Premier ministre plusieurs courriers : Édouard Philippe répond mi-juin en justifiant les 80. Fin juin, Michel Écochard (BN) et Marc Bertrand (SN) rencontrent les députés LFI François Ruffin et Loïc Prud'homme au sujet de la politique de sécurité routière (80 km/h) et de la transition énergétique (ZFE)

Le ministère de la Transition écologique invite la FFMC pour lui présenter les 11 mesures en projet pour les 2RM. En septembre, la FFMC sollicite un rendez-vous avec François de Rugy qui a remplacé Nicolas Hulot, sans plus de réponse.

Fin octobre, la FFMC envoie via les antennes aux députés un projet de proposition de loi qui vise à attribuer réellement l'argent des radars à la sécurité routière via l'entretien des routes. La crise des Gilets Jaunes a fait passer au second plan cet ambitieux projet.

Mi-novembre, Valérie Louyot (SN) rencontre le groupe politique Les Républicains aux côtés de 40 Millions d'Automobilistes, l'Automobile Club Association et Eric de Caumont, pour débattre de la fiscalité sur le carburant, en prévision de l'annonce du mouvement des Gilets Jaunes du 17 novembre. A cette occasion, la FFMC pointe du doigt l'écologie punitive et anti-sociale.

Fin novembre, Fabien Delrot (BN), Didier Renoux (SN) et Marc Bertrand (SN) rencontrent François Ruffin à sa permanence parlementaire, à l'As-

semblée nationale. Les débats portent toujours sur les questions de sécurité routière, de ZCR et aussi de « justice fiscale » (carburants, nécessités de se déplacer) compte-tenu de la crise des Gilets Jaunes qui prend de l'ampleur.

Mi-décembre, Michel Écochard (BN) et Marc Bertrand (SN) rencontrent Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État à l'écologie et au développement durable. Au menu : sécurité routière, dématérialisation de services publics liés aux véhicules et à leurs conducteurs, état des routes, projet de restrictions de circulation pour motif de pollution, etc... Dans le contexte de crise des Gilets Jaunes, les doléances de la FFMC semblent un peu plus entendues.

Fin décembre, Jean-Marc Belotti (coordinateur FFMC-PPC) et Marc Bertrand (SN) sont reçus par Patrick Braouezec, président de la communauté d'agglomération « Plaine commune » qui regroupe 9 villes du nord-ouest du 93. Les représentants de la FFMC demandent à l' élu (également vice-président de la « Métropole du Grand Paris ») d'exonérer les 2RM des projets de ZCR-ZFE, une Zone à faibles émissions devant être décrétées en IDF dans le périmètre de l'autoroute A-86.

Mi-janvier, Didier Renoux (SN) et Marc Bertrand (SN) sont invités par la ministre des Transports Élisabeth Borne à exposer, au Ministère de la Transition écologique et solidaire, les remarques de la FFMC, en vue de l'organisation du grand débat lancé par la présidence de la République. Fin janvier, la FFMC, représentée par Eric Thiollier et Valérie Louyot, est in-

vitée par Nicolas D'Arco, chargé des nouvelles mobilités au Ministère de la transition écologique et solidaire. La FFMC rappelle son positionnement contre l'exclusion sociale que constituent les ZFE, mais la position du gouvernement ne variera pas : interdire progressivement les véhicules les plus polluants aux lieux et horaires de forte densité. En revanche, le Bonus / Malus est reporté sine die.

La FFMC sollicite à nouveau le ministère de l'écologie pour avancer sur les mesures qui concernent les 2RM. Au final il n'y aura pas de bonus-malus pour les 2RM si nous ne le souhaitons pas. Il n'y aura pas de dérogation nationale pour les 2RM dans les ZFE.

Fin avril, la FFMC, représentée par Michel Écochard (BN) et Didier Renoux (SN), rencontre le député LREM Jean-Charles Larssonneur à la permanence de l'Assemblée Nationale, à son invitation, afin d'évoquer les sujets qui concernent le 2RM, particulièrement dans la loi d'orientation pour les mobilités (LOM), mais aussi de façon générale.

FEMA - Fédération européenne des associations de motocyclistes

La FEMA poursuit son travail au cœur des institutions européennes pour y porter la voix des motards et des utilisateurs de deux-roues motorisés (2RM). Elle entretient des contacts suivis avec les autres acteurs du monde du deux-roues motorisé (FIM, ACEM,...).

Eric Maldiney, le représentant de la FFMC auprès de la FEMA est également membre

du bureau exécutif. Les autres associations membres de la FEMA partagent nos combats pour les usagers 2RM, dans les domaines de la sécurité, de la formation, sur le permis, pour de meilleures infrastructures routières et l'entretien des routes.



Les deux salariés de la FEMA à Bruxelles portent ces messages dans les commissions ou réunions auxquelles nous sommes systématiquement conviés, ce qui leur permet de suivre aussi les évolutions qui nous attendent dans un futur proche ou plus lointain. Ainsi, la FEMA a permis d'inscrire le 2RM dans le livre blanc des transports Européens pour les décennies à venir comme une part nécessaire et incontournable de la convergence des objectifs de développements urbains de l'Europe, et ceux d'une Europe plus propre et écologique.

Elle nous alerte et défend une approche pragmatique pour ce qui concerne les prescriptions techniques imposées, pour qu'elles soient compatibles avec des machines que nous aimerons conduire, sans créer de nuisances publiques.

Même si la FEMA ne peut intervenir sur nos territoires, pour contrer telle ou telle loi ou décret national, elle observe avec inquiétude ces tendances sécuritaires qui

se généralisent un peu partout en Europe.

Il n'en reste pas moins que le 2RM progresse partout, et pourra certainement profiter de nouvelles technologies ou de nouvelles motorisations.

La FEMA fait en sorte que le 2RM reste un acteur majeur du transport urbain et péri-urbain de l'Europe actuelle et future.

Éducation Routière de la Jeunesse (ERJ)



La Commission ERJ a tenu trois réunions dans la période : le 15 décembre 2018, le 9 mars et le 4 mai 2019 à Montreuil.

Statistiques des interventions ERJ en établissements scolaires

L'année scolaire 2017-2018 a donné 377 interventions soit 29 214 élèves sensibilisés pour 234 établissements visités.

L'année scolaire 2018-2019 (toujours en cours) en était à 89 interventions connues au 19/04/2019 soit 6 739 élèves dans 55 établissements visités.

Formations dispensées, en cours et programmées

Les deux dernières formations d'intervenants se sont déroulées à Montreuil. La session d'octobre-novembre 2018 a formé 11 nouveaux intervenants. En mars-avril 2018 ce sont 20 nouveaux intervenants qui ont été formés.

Conseil national de sécurité routière (CNSR)

Depuis 2013, la FFMC siège au Conseil national supérieur de la sécurité routière (CNSR) comme association représentative des usagers de 2RM.

Piloté par le Premier ministre (la sécurité routière est interministérielle, donc faisant l'objet de domaines dépendants de plusieurs ministères), le CNSR est une instance « consultative ».

Composé de représentants d'associations d'usagers, d'experts, de scientifiques des domaines liés aux déplacements, de services associés à l'État, de représentants d'industriels (branche véhicules ou travaux publics des routes), le CNSR discute. Ses membres répartis en quatre commissions qui se réunissent chacune une fois par mois sont chargés de proposer des recommandations visant à réduire l'accidentalité routière. Il s'agit en réalité de répondre à une « feuille de route » émise par le Premier ministre au nom du gouvernement qu'il dirige.

Les quatre commissions

Usagers vulnérables (UV) s'intéresse aux piétons, aux cyclistes, aux utilisateurs d'engins de déplacement personnel (EDP, trottinettes, gyropodes, etc...) et aux utilisateurs de 2RM (cyclos et motos).

Éducation routière et risque routier professionnel (ERRRP) s'intéresse à la formation à la conduite et au continuum éducatif (notamment en entreprise).

Santé et droits à conduire (SDR) s'intéresse aux conducteurs âgés, aux problèmes d'hypovigilance et aux substances addictives (alcool et stupéfiants).

Véhicules, technologies innovantes et infrastructures (VTII) s'intéresse aux véhicules et infrastructures connectés et véhicules automatisés.

Sujets et recommandations traités

Commission UV : création d'une nouvelle catégorie pour les Engins de Déplacement Personnels (EDP), qui impliquerait que les EDP utilisent les infrastructures cyclables sous la responsabilité des communes et collectivités territoriales (les trottoirs sont sanctuarisés aux piétons)..L'année 2019 sera consacrée aux 2RM. Soucieux de ne pas proposer de nouvelles règles et obligations, le président de la Commission souhaite travailler à un contrat moral pour valoriser les bons comportements, sachant que globalement, la communauté 2RM se comporte bien et il serait bon de le faire savoir. La FFMC ne s'y oppose pas.

Commission SDR : éthylotest anti-démarrage pour les conducteurs impliqués dans des infractions ou délits commis sous l'emprise de l'alcool. Travail en cours sur les personnes âgées, la conduite en hypovigilance et les risques liés aux distracteurs (téléphone, écrans...)

La FFMC ne s'y oppose pas.

Commission EEERP : diffuser une meilleure information sur les assistances à la conduite, sensibilisation aux simulateurs de conduite qui fait pressentir une recommandation sur plus de simulateurs en formation initiale au permis B.

Réflexion sur la généralisation systématique de la prévention des risques routiers en entreprise : l'idée d'un livret d'accueil « risques routiers » est en cours.

La FFMC ne s'y oppose pas.

Commission VTII :

• Infrastructures

Au chapitre « infrastructures et 2RM », la commission propose une recommandation sur l'augmentation des contrôles de vitesse ciblés en direction des motards, au motif selon les « experts », que les infrastructures sont bien faites et le danger pour le 2RM vient d'abord de la vitesse excessive des motards... voilà comment la question initiale de la prise en compte des dangers des infrastructures pour les 2RM se retourne contre les motards qui entendent alerter les pouvoirs publics sur le danger des infrastructures ne prenant pas suffisamment en compte les 2RM dans leur conception.

La FFMC et 40MA ont voté contre ce projet, les autres membres l'ont adopté.

• Véhicules automatisés

Un gros travail est en cours sur la délégation de conduite et les véhicules automatisés. À ce stade, nouvelles inquiétudes de la FFMC : la vision d'avenir de cette commission semble suivre l'idée que la solution consisterait à mettre les conducteurs sous tutelle électronique... Ce qui implique l'augmentation du traçage, du fichage et de la possible transmission des données recueillies aux autorités.

A noter que le Comité des experts a émis des réserves sur l'automatisation trop avancée des voitures car il estime que la reprise en main par le conducteur en cas d'urgence est trop critique (temps de réaction et conscience du danger) en cas de forte assistance de conduite.

L'automatisation des 2RM n'est pas à l'ordre du jour : on ne peut pas pour l'instant envisager un type de « véhicule autonome » pour les 2RM comme c'est envisagé pour les voitures, les poids-lourds ou les navettes de transports de

personnes... par contre, les systèmes de recueil des données routières (EDR, ou « enregistrement de données routières » ou « event data recorder ») pourraient, à l'avenir, être installés sur les 2RM à la construction. Pour l'instant, le seul « gain » avancé en matière de véhicules connectés sur le plan de la sécurité des 2RM, ce serait des alertes à bord des véhicules connectés pour prévenir leurs conducteurs de la présence de 2RM dans leur environnement proche. La FFMC surveille ce sujet comme le lait sur le feu !

Analyse de la FFMC

Le CNSR fait office de mercurochrome sur la jambe de bois de la sécurité routière en version gouvernementale. Pour autant, tout n'est pas à rejeter car cette instance permet de croiser des analyses intéressantes entre les représentants des associations et des institutions qui s'y côtoient, lesquels nous reconnaissent comme des spécialistes du 2RM porteurs de réalisations et de propositions pertinentes.

Notre présence consiste aussi à y jouer un rôle de régulateur et de témoin : par notre présence assidue et notre liberté de parole, les représentants de l'État ne peuvent pas se lâcher totalement à l'encontre des usagers de 2RM. Via la FFMC, les motards leur apparaissent encore comme une poche de résistance contre les visées normatives et liberticides des tenants de la surenchère sécuritaire. Sans la FFMC au CNSR, il n'y aurait plus grand monde pour nous défendre.

Remarque : au vu des circonstances (gilets-jaunes et 80), aucune réunion plénière du CNSR n'est prévue.

B - COMMUNICATION

Site Internet

Le nouveau site internet national est en ligne depuis la mi-février. Fidèle aux valeurs de la FFMC, sa réalisation est compatible avec le règlement général sur la protection des données et a été réalisé par une SCOP, société coopérative et participative.

Ce vecteur essentiel de notre communication permet de mieux appliquer notre stratégie de communication, montrer que notre mouvement est citoyen, force de propositions et de réalisations qui démontrent la pertinence de nos positions en les partageant avec tous. Structures, commissions et dossiers y trouvent une plus juste place. Enfin, le travail réalisé par les antennes y sera mieux valorisé.

Hormis les aspects esthétiques et fonctionnels, adaptés aux standards actuels, il intègre de nouvelles fonctionnalités comme l'accès direct aux applications internes de la FFMC (CANAM, SIDES, GAEL et SCOTR), en fonction des rôles de chacun au sein de l'antenne.

Équipement moto

Après des années d'atermolements sur la norme des vêtements moto EN 13595, jugée trop compliquée pour être mise en œuvre, l'avènement de la norme NF EN 17092 devrait clarifier la situation pour le motard et son équipement. Mais le mouvement va déjà bien au-delà. En lançant le programme Certimoov, l'Assurance Mutuelle des Motards propose un label qui va compléter les exigences de la norme sur les

casques (22-05) pour proposer des casques encore plus protecteurs. La certification Certimoov réalise 3 chocs, latéral, frontal et occipital supplémentaires sur une surface oblique, pour rendre compte de davantage de configurations d'accidents.

Enfin, l'AMDM propose également de prendre en charge une partie des coûts liés à l'utilisation d'un gilet airbag. Alors un progrès pour le motard ? Oui... tant qu'il conserve la liberté de choisir ce qu'il voudra porter ou pas ! La position de la FFMC a toujours été « pour » des incitations et « contre » des obligations. En 2012, la FFMC soutenait déjà l'exemple de la réglementation Belge qui impose que la peau soit couverte en laissant à l'usager le choix de son équipement sans faire de référence à une norme.

Grand débat national

Sans être dupe de l'opération d'enfumage, la FFMC s'est invitée au grand débat national. En proposant à ses sympathisants des réponses en faveur de mesures plus acceptables parce que plus justes, la FFMC est dans son rôle : persévérante, voire obstinée, sans illusions, mais jamais résignée.

Groupe de travail zones à risques

Un groupe de travail a été constitué avec la Mutuelle des Motards, les Éditions de la FFMC et certaines antennes pour la gestion des « zones à risques », autrement appelées « points noirs infrastructures ».

Le but est de traiter les données collectées localement en alertant les gestionnaires de voiries concernés sur l'ensemble du territoire français.

C - LES COMBATS DE LA FFMC

80 km/h

En annonçant l'abaissement à 80 de la vitesse maximale autorisée sur le réseau secondaire, Edouard Philippe ne pouvait probablement pas imaginer l'ampleur du borborygme dans lequel il allait plonger le gouvernement et provoquer sa dégringolade dans les sondages. Ce n'est pourtant pas faute de l'avoir prévenu ! Droit dans ses bottes, écartant d'un revers de la main les conclusions de la commission du Sénat, méprisant les appels à la raison des présidents de conseils départementaux qui proposaient de fixer ces limitations au cas par cas, ignorant les centaines de manifestations organisées par la FFMC aux quatre coins du pays dans un mouvement d'une ampleur rarement atteinte, le premier ministre a fini par se prendre les pieds dans le tapis de cette mesure qui illustre le fossé grandissant entre les « élites urbaines », et la « France qui se lève tôt » pour aller bosser. Le retour de kick n'a pas tardé. Excédés par un pouvoir aussi sourd à ses revendications, le peuple de France est allé mettre le feu aux radars, symbole honni de la surveillance de masse que constitue le CSA (contrôle sanction automatisé).

Bon courage au gouvernement, surtout quand le peuple va prendre la mesure des interdictions de rouler que vont imposer la généralisation des ZFE !

ZCR et ZFE

Rebaptisées « zones à faibles émissions » (ZFE), dans le même glissement sémantique qui a fait de la « vidéosurveillance »

une « vidéo-protection », les zones de restrictions de circulation s'étendent. C'est la continuité des alertes exprimées par la FFMC depuis 2011: elles se sont appelées ZAPA, puis ZCR et concernent 55 communautés d'agglomération pour un tiers de la population française.

En juillet 2019, la ZFE de Paris s'étendra à la petite couronne parisienne dans le périmètre de l'A 86, dans la métropole du Grand Paris (MGP) qui compte 130 communes soit plus de sept millions d'habitants et d'autres grandes métropoles. Cela concerne donc tous les motards de France et même au-delà, tous les Français.

Actuellement, ces ZFE visent les motos d'avant 2000 et ça va se durcir progressivement. Ces restrictions sont comprises dans la « Loi pour la performance énergétique et la croissance verte » votée en août 2015. Cependant cette loi de type « loi cadre » laisse aux autorités locales, en principe, une latitude pour décréter quels types de véhicules sont restreints et rien ne les empêche, de laisser les 2RM tranquilles, encore faut-il que nous le demandions et que nous soyons convaincants.

Nous devons nous montrer cohérents sur ces questions de transition écologique si nous voulons être audibles.

Transition Écologique et Énergétique (TEE) du 2RM

En nous annonçant en juillet 2018 les 11 propositions du ministère de l'Écologie pour la TEE du 2RM, le gouvernement nous offre l'occasion de peser sur les décisions sur un temps long et en prenant le temps de bien y réfléchir, plutôt que de

faire face dans l'urgence à des décisions déjà actées.

Face à ces propositions, et aux autres qui sont sur la table (mise en œuvre des ZCR, Contrôle technique, ...) il importe pour la FFMC de prendre position en développant son propre argumentaire et d'arriver à une position claire et crédible, sans se laisser dicter sa conduite par les injonctions du gouvernement.

Notre objectif n'est pas de suivre en bêlant la marche forcée annoncée vers une motorisation électrique.

Lire à ce sujet la proposition de « position de la FFMC sur la Transition Énergétique et Ecologique du deux-roues motorisé » en page suivante.

Gilets jaunes

Fidèle à ses engagements de ne pas tenter de « récupérer » le mouvement des gilets jaunes, la FFMC Nationale a toutefois laissé à ses adhérents la liberté de choisir de participer ou non à ce mouvement inédit et protéiforme.

Les revendications des GJ dépassent en effet, et de loin, l'objet de la FFMC. Celle-ci était, au départ, assez peu concernée par la hausse des taxes sur le diesel. De plus certains mots d'ordre tournant autour de la préférence nationale, l'arrêt de l'immigration, etc... laissaient entrevoir un mouvement impulsé par les « identitaires ».

Puis force a été de constater que sur bien des sujets nous retrouvions dans des revendications des GJ ceux que nous traitons depuis des années. Certaines antennes ont ainsi décidé d'apporter un soutien plus actif aux actions des gilets jaunes.

L'ampleur du mouvement, le fait qu'il rassemble une population habituellement peu engagée dans le mouvement social et qu'il a fait trembler le pouvoir en place a paradoxalement légitimé les revendications de la FFMC. En ce sens, la FFMC rappelle qu'elle a semé les graines que les « gilets jaunes » ont fait germer.

Courant avril, la FFMC a été contactée par une des initiatrices du mouvement des gilets jaunes, Priscilla Ludosky, afin de regrouper les forces de contestation des décisions prises par le pouvoir en place sous le nom de Riposte générale. La FFMC a décidé de laisser toute latitude à ses adhérents de rejoindre ce mouvement et propose son assistance à la mise en place de services d'ordre afin d'éviter tout débordement dans ces manifestations. La FFMC a d'ailleurs dénoncé toutes les violences faites en marge du mouvement des gilets jaunes.

Contrôle technique

La FFMC se bat contre lui avec succès depuis plus de 10 ans ! Il revient via une recommandation de l'Europe pour une mise en place au 1er janvier 2022 si l'accidentalité des 2RM n'a pas baissé de façon "significative" durant les cinq années qui précèdent cette date. La disposition prévoit également la possibilité pour les états membres de mettre en place une mesure, alternative au contrôle technique, qui fera baisser l'accidentalité des 2RM. Nous en discutons de façon très poussée avec les autres acteurs français du 2RM, avec une position commune : nous refusons un contrôle technique calqué sur le modèle de l'automobile. En revanche, nous sommes prêts à discuter avec les pouvoirs publics des mesures alternatives que permet la directive européenne à ses états membres.

POSITION DE LA FFMC SUR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE

La FFMC s'engage pour la prise en compte du deux-roues motorisé (2RM) dans la transition écologique et énergétique (TEE). Elle note que le 2RM présente d'ores et déjà de nombreux avantages comme engin de déplacement urbain et péri-urbain : sobriété énergétique, optimisation de l'espace, empreinte carbone réduite, facilité de circulation et de stationnement, utilisation du réseau routier existant sans nécessiter d'investissement particulier, ni contribuer significativement à sa dégradation...

La FFMC est consciente des enjeux de la transition énergétique, notamment au regard du fait que le secteur des transports est l'un des premiers contributeurs en France des émissions de gaz à effet de serre. Même si le 2RM ne représente que 2% de ces émissions, la FFMC considère qu'il doit prendre sa part à leur baisse, et que le 2RM constitue en réalité une partie de la solution, car il contribue à fluidifier la circulation et donc à limiter la pollution générée par les embouteillages.

Face aux 11 propositions émises par le ministère de la transition écologique et solidaire pour la TEE du 2RM, la FFMC regrette la limitation des choix de motorisation poussant le gouvernement à promouvoir uniquement le véhicule électrique. Elle souligne les limites et les contraintes écologiques et économiques inhérentes à la motorisation électrique (fabrication/recyclage des batteries, mix énergétique).

La FFMC encourage les constructeurs à proposer une offre de modèles variée et attrayante réduisant l'empreinte écologique de la pratique du 2RM. A ce titre, elle constate que de larges marges de progression sont encore possibles pour réduire les émissions polluantes des 2RM thermiques et souhaite voir se développer une offre alternative à la motorisation thermique sur le secteur des motos et autres véhicules extra-urbains.

La FFMC insiste sur la nécessaire dimension sociale de la TEE. Améliorer les performances environnementales des nouveaux véhicules est indispensable. Mais interdire les véhicules plus anciens constitue une forme d'exclusion sociale pour tous ceux qui n'ont pas les moyens d'en changer et introduit même une obsolescence programmée inopportune des dits-véhicules en encourageant une fuite en avant vers toujours plus de consumérisme et donc de pollution, entre autres liée à la destruction des véhicules devenus inutilisables.

Pour autant, la transition écologique et énergétique nécessite bien plus qu'une « prime » : l'organisation de filières, la standardisation des formats, les bornes de recharge, l'éco conduite, sont autant d'éléments sur laquelle la FFMC va formuler des propositions. En l'attente, il est nécessaire de rendre positifs et attractifs tous ces enjeux pour en favoriser l'appropriation par tous.

PARTIE 3 LES FINANCES DE LA FFMC

Introduction

Notre exercice se termine avec un résultat positif de 48 k€ (contre un résultat de + 20 k€ en 2017 et un résultat prévisionnel de - 4 k€).

La hausse du résultat par rapport à l'année précédente s'explique principalement par l'augmentation du nombre d'adhérents alors que la hausse du résultat par rapport au résultat prévisionnel s'explique par les économies réalisées sur le site internet (28 k€), les frais de déplacement (12 k€) et le coût net des Assises et des Journées Techniques et d'Information (11 k€).

Nos recettes

| Synthèse des produits | 2018 | Budget | 2017 | Evolution 2017-2018 | |
|---------------------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------|--------------|
| Ressources associatives | 449 448 € | 450 000 € | 415 200 € | 34 248 € | 8,25% |
| Ventes de marchandises | 9 324 € | 5 000 € | 96 € | 9 228 € | 9612,50% |
| Prestations vendues | 53 876 € | 32 100 € | 56 068 € | -2 192 € | -3,91% |
| Recettes d'exploitations | 512 648 € | 487 100 € | 471 364 € | 41 284 € | 8,76% |
| Produits financiers | 1 659 € | 2 000 € | 1 753 € | -94 € | -5,39% |
| Produits exceptionnels | 1 653 € | 0 € | 16 632 € | -14 979 € | -90,06% |
| Total produits | 515 960 € | 489 100 € | 489 750 € | 26 210 € | 5,35% |

Les ressources associatives sont en ligne par rapport au budget prévisionnel et en hausse par rapport à l'exercice précédent. Le budget « ressources associatives » a pu être tenu malgré des adhésions moins élevées qu'espéré en raison d'un appel au don exceptionnel pour faire face à des dépenses juridiques exceptionnelles et ayant permis la collecte de 9 k€.

Les cotisations des adhérents se décomposent de la manière suivante :

- Recettes provenant des adhésions des personnes physiques, qui représentent 244 k€ et sont, bien qu'en hausse de 18 k€ par rapport à l'année dernière, inférieures au budget de 16 k€,
- Cotisations des personnes morales (dont les antennes et la Mutuelle des Motards), qui représentent 174 k€ contre 175 k€ en 2016 et 169 k€ budgétés,
- Dons, qui s'élèvent à 25 k€ et sont en hausse par rapport à l'année 2016 (13 k€) au budget (15 k€).

Néanmoins, les recettes d'exploitation sont supérieures aux prévisions, soit 513 k€ contre 487 k€ prévus, en raison d'une hausse des participations aux Assises et aux JTI.

Nos dépenses

| Synthèse des charges | 2018 | Budget | 2017 | Evolution 2017-2018 | |
|------------------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------|--------------|
| Achats et charges externes | 242 485 € | 272 300 € | 254 159 € | -11 674 € | -4,59% |
| Impôts et taxes | 2 833 € | 3 500 € | 2 185 € | 648 € | 29,68% |
| Charges de personnel | 216 749 € | 216 000 € | 178 148 € | 38 601 € | 21,67% |
| Dotations aux amortissements | 824 € | 1 000 € | 8 579 € | -7 755 € | -90,39% |
| Autres charges | 5 000 € | 0 € | 10 516 € | -5 516 € | -52,45% |
| Charges | 467 893 € | 492 800 € | 453 588 € | 14 304 € | 3,15% |

Nos dépenses s'élèvent à 467 k€. Elles sont globalement, bien que supérieures à celles de l'exercice 2017 (454 k€), inférieures au budget (493 k€).

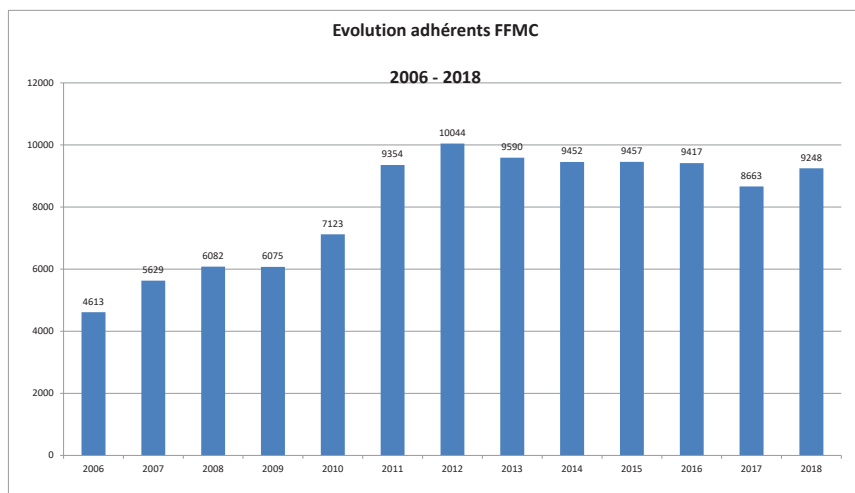
Les autres achats et charges externes s'élèvent à 242 k€ et sont en baisse par rapport à l'exercice précédent (254 k€). Cette baisse s'explique par un strict contrôle des coûts ayant permis la baisse des frais de déplacements (- 20 k€) et des frais postaux et de télécommunication (- 8 k€), venant compenser des honoraires exceptionnels s'élevant à 11 k€. Les économies de 30 k€ réalisées par rapport au budget (272 k€) s'expliquent essentiellement par des frais de déplacements moins élevés que prévus (16 k€ d'économies), par le report du coût du site internet (budgété pour 28 k€), compensant un surcoût des locaux (+ 8 k€ en raison d'une régularisation de charges importante) et les honoraires exceptionnels.

Les charges de personnel, conformes au budget, s'élèvent à 217 k€ et sont en hausse de 39 k€ par rapport à l'année dernière en raison de la hausse des effectifs, permettant au SN de remplir ses missions et de mener de nouveaux projets.

Les autres charges sont essentiellement constituées du provisionnement d'honoraires juridiques (10 k€), compensés par une reprise de provision de 6 k€ suite à un jugement prud'homal favorable à la FFMC devenu définitif.

Adhésions

Cette année, les adhésions sont en hausse. Nous en totalisons 9 248 au 31 décembre 2018, contre 8 663 au 31 décembre 2017, ce qui représente une hausse de 6 %, nonobstant la hausse de la cotisation individuelle de 3 €.



Perspectives

N'oublions pas l'arrivée cette année des sociétaires de la Mutuelle des Motards, membres de droit de la FFMC, qui sont un vrai challenge pour notre association forte de ses 85 antennes, bien aidée pour cela par la Mutuelle des Motards et ses délégués bénévoles ! Nous avons en effet espoir de voir se pérenniser les adhésions des sociétaires membres de droit bien qu'il nous soit encore difficile d'estimer le taux de conversion.

À nous tous de jouer !

PARTIE 4 L'AVENIR DE LA FFMC

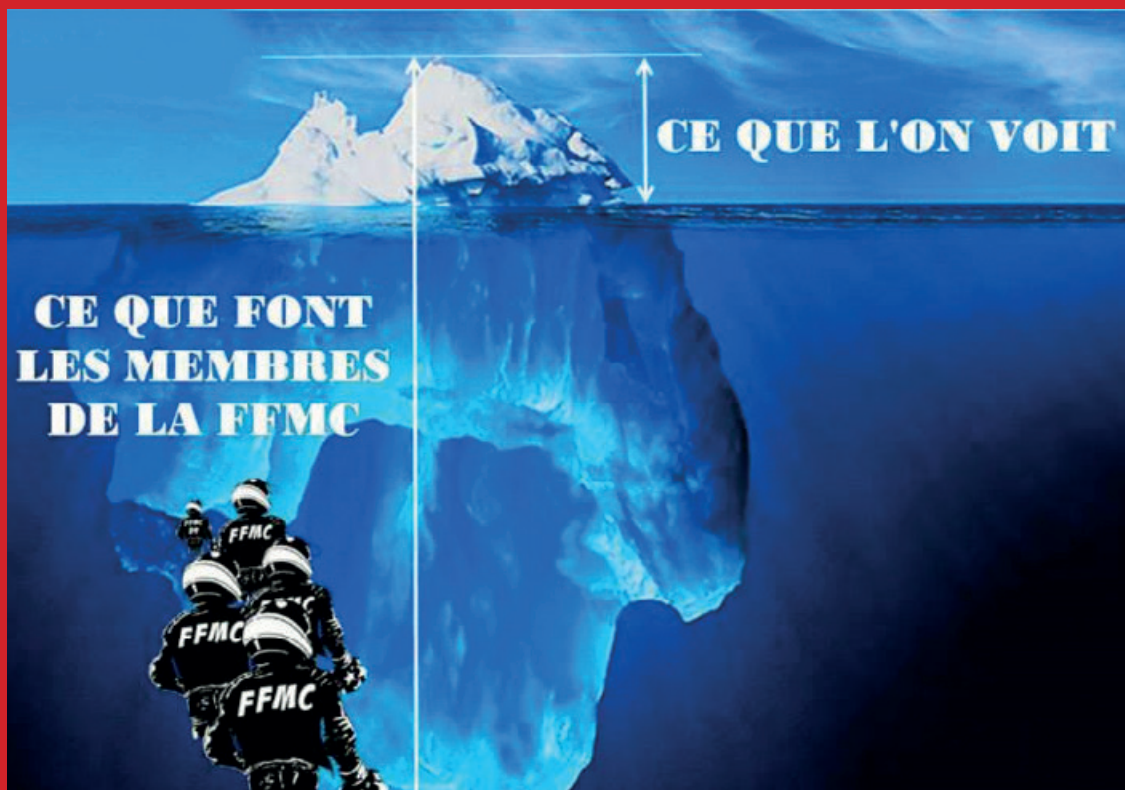
A l'aube des 40 ans de la FFMC se pose la question du renouvellement des générations. Transmettre le flambeau ? À qui ? A l'heure où les cheveux blancs et les barbes grises dominent le paysage de nos réunions, faciliter aux jeunes l'accès à la FFMC devient urgent.

Regarder loin !

Comme la conduite d'une moto impose de porter son regard au loin, la direction d'un mouvement tel que la FFMC exige de s'inscrire dans la durée. Développer les partenariats avec le monde du deux-roues motorisé, booster les synergies au sein du mouvement mais également en dehors, accueillir dignement les sociétaires membres de droit qui ont franchi le seuil du mouvement FFMC, renforcer l'équipe salariée au service des antennes, tels sont les objectifs de la refonte du Projet Associatif fédéral qui sera présenté aux assises de 2020.

Bien entendu, la question prégnante de la TEE du 2RM ne peut être écartée et sera présente en filigrane dans notre réflexion. De même, la question de l'évolution des transports individuels avec notamment l'automatisation croissante des véhicules avec lesquels nous cohabitons sur la route, l'enjeu des motos sur lesquelles nous circulerons demain, sont au cœur de notre réflexion collective.

C'est la raison du programme concocté pour ces Assises 2019 : notre jus de cerveau fera l'avenir de notre Fédération !



Fédération Française des Motards en Colère
 8 rue Jean-Jacques Rousseau 93100 Montreuil
 Tel : 01 48 18 03 20 - contact@ffmc.fr
www.ffmc.fr

Mouvement FFMC :

La FFMC est membre de la

