

Rapport moral de la FFMC Assises 2013

Comme 2011, l'année 2012 a été particulièrement chargée pour la FFMC. Quels ont été les sujets qui ont fait l'actualité et mobilisé l'énergie de la Fédération ?

L'année a commencé fort avec la publication le 3 janvier 2012 d'un décret qui instaurait le port obligatoire d'un équipement rétro-réfléchissant et la détention d'un éthylotest.

Ensuite, en février, la FFMC a publié son manifeste pour une meilleure sécurité routière, qui est, toujours aujourd'hui, le document phare de ses propositions pour améliorer la sécurité des usagers de deux et trois roues motorisés.

Nous avons également, au cours du premier semestre, mené une lutte de fond contre le principe des ZAPA (zones d'actions prioritaires pour l'air) qui restreignait la liberté de circulation des français les plus défavorisés.

Au début du printemps, lorsque le gouvernement a annoncé le retrait des panneaux annonçant les radars automatiques, nos antennes ont mené des actions citoyennes visant à réinstaurer une signalisation au sol pour avertir tous les usagers de la route de ces « pièges automatiques ».

De mars à juin, la structure nationale a, quant à elle, activement participé à la réflexion sur la légalisation de la circulation inter-file, qui a fait l'objet d'un rapport favorable en fin d'année.

A partir de l'été, nous nous sommes concentrés sur la menace du contrôle technique européen obligatoire qui suppose un travail de lobbying extrêmement fourni.

Parallèlement, nous avons été très vigilants, avec l'AFDM et les services de la Mutuelle des Motards, à la transposition de la directive portant réforme du permis de conduire, et apporté une expertise efficace et reconnue au service réglementation du ministère de l'intérieur.

Enfin, la fin d'année 2012 a également été marquée par la réactivation du Conseil National de la Sécurité Routière auquel la FFMC participe activement en siégeant à 3 commissions sur 4 !

Sur la plupart de ces dossiers, la FFMC a obtenu de grandes victoires. A quoi cela tient-il ?

En premier lieu, évidemment, au travail et à la ténacité des militants et de l'équipe salariée (le travail sur la réforme du permis a débuté dès l'annonce de l'élaboration d'une nouvelle directive européenne en 1996 !).

En second lieu, au soutien des structures du Mouvement (expertise, diffusion, soutien sur les actions...) et aux liens que nous avons su tisser avec des partenaires extérieurs, notamment au sein de la filière « deux-roues » (FFM, représentants des constructeurs, des revendeurs, etc.).

Enfin, le changement de majorité politique a sans aucun doute favorisé notre victoire sur certains dossiers (équipements rétro-réfléchissants, détention d'un éthylotest,...).

Il y a aussi eu beaucoup d'actions de terrain. Est-ce ce qui a fait pencher la balance ?

Effectivement, il y a eu cette année de nombreuses occasions d'occuper le terrain :

- une manif en mars pour demander au futur gouvernement « une autre politique de sécurité routière » qui a mis 50 000 motards dans la rue.
- des actions de terrain ciblées et ponctuelles devant les centres de contrôle technique, sur les routes pour signaler les radars ou dans les grandes villes pour décorer les monuments avec des brassards fluos.
- une mobilisation en septembre pour interpeller les députés européens sur le contrôle technique.

L'année 2012 a ainsi été sans aucun doute la plus mouvementée !

Beaucoup de ces actions dénonçaient justement le projet de rendre obligatoire le contrôle technique des deux-roues motorisés. Où en est-on aujourd'hui ?

On revient de loin... Lorsque la Commission Européenne a lancé, en juillet 2012, son projet de réformer la mesure de contrôle technique obligatoire, notamment en y soumettant les deux-roues motorisés, les craintes étaient grandes. Nous savions qu'il serait difficile de lutter contre la puissance des lobbys qui gravitent autour des décideurs politiques. Difficile mais pas impossible.

Nous nous sommes donc organisés, avons construit des argumentaires qui ont pu ensuite être diffusés grâce à l'implication de nos antennes locales.

Ce travail de fond, et de terrain, a fini par porter ses fruits et nous avons même reçu un soutien inattendu de la commission des affaires européennes du Sénat puis du gouvernement français.

A l'arrivée, les résultats ont dépassé nos espérances : la France a su convaincre la majorité des membres du Conseil des ministres de l'Union Européenne de vider le texte de l'essentiel de sa substance.

Nous attendons maintenant la décision du Parlement Européen. Coté français, la FFMC a fait le boulot et la plupart des eurodéputés français que nous avons rencontré nous ont assuré de leur soutien.

Tout cela montre bien que l'action sans la réflexion, ca ne marche pas et réciproquement, c'est bien ça ?

Les bons résultats obtenus cette année sur nombre de dossiers sont effectivement et avant tout le fruit d'un travail de fond mené au quotidien.

Au niveau national, la FFMC est présente à toutes les tables de discussion où se discutent les sujets importants pour la sécurité routière. Elle siège par exemple CSER (Conseil supérieur de l'éducation routière), au comité des usagers des routes, au CNSR (Conseil national de sécurité routière), sans parler des groupes de travail dédiés à des sujets spécifiques (ex : légalisation de la circulation inter-files) et des rendez-vous obtenus auprès des responsables politiques (élus, ministres, DISR). Au fil de toutes ces rencontres la FFMC a pris toute sa place et gagné en crédibilité au point d'obtenir des avancées réelles, que ce soit justement sur la pratique de la circulation inter-files, sur l'injustice des Zapa (zones d'actions prioritaires pour l'air), l'inutilité du contrôle technique, l'absurdité du brassard ou les imperfections de la réforme du permis de conduire. Comme nous le répétons depuis plusieurs années maintenant, le dialogue et la concertation avec les pouvoirs publics sont indispensables et totalement complémentaires aux actions de terrain qui témoignent, d'une autre manière, de notre détermination.

Notre participation à ces réunions est également indispensable pour nous permettre de prendre contact avec d'autres structures et de tisser des liens avec celles qui partagent nos intérêts.

Par exemple ?

Nous continuons à entretenir des relations privilégiées avec la FFM et le Codever, avec lesquels nous avons multiplié les actions communes, que ce soit à l'occasion des élections, ou plus récemment, pour lutter contre le projet de contrôle technique européen ou la menace d'interdiction de la circulation sur la route des Crêtes. Nous les soutenons également autant que possible sur leurs propres actions (journée des chemins, menace sur la pratique sportive, etc.). Nous entretenons de façon générale de très bons rapports avec tous les représentants de la filière deux-roues dont les motocistes (CNPA & FNCRM) et les constructeurs (CSIAM).

En dehors du secteur moto, nous restons attentifs aux actions de la Ligue des Droits de l'Homme et avons pris contact avec la FCPE (Fédération des conseils de parents d'élèves) pour diffuser notre programme d'éducation routière (ERJ).

Enfin, dans le cadre du CNSR, il pourra être utile de nous rapprocher d'autres associations avec lesquelles nous pourrions avoir des intérêts communs à défendre sur certains dossiers comme les associations de cyclistes ou d'automobilistes, car plus nous serons nombreux, plus nous serons forts.

A ce sujet, où en est l'Union des usagers de la route (UUR) créée à l'initiative de la FFMC en 2011 ?

L'UUR est actuellement en veille en raison d'intérêts pas toujours convergents entre ses membres, et notamment entre la FFMC et certaines associations d'automobilistes au sujet du contrôle technique. Pour autant, elle reste une sorte « d'arme de dissuasion ». Les pouvoirs publics ont gardé en mémoire les manifestations monstres multi usagers organisées par la FFMC en mai 2011.

Puisque nous évoquons les partenaires de la FFMC, nous avons appris cette année que l'association HMS (Handicaps motards solidarité) avait choisi de ne pas renouveler son adhésion à la FFMC. Quelles sont les raisons de ce retrait ?

Il semble que la formulation de la charte des associations nationales adhérentes ait généré quelques craintes chez les militants d'HMS, notamment sur la question de la non-concurrence et sur les possibilités de quitter la FFMC à tout moment. Des modifications ont été proposées par le Bureau National lors de différents échanges mais ça n'a pas suffi. Nous avons donc été obligés d'acter la non ré-adhésion d'HMS. Nous le regrettons beaucoup et gardons l'espoir qu'HMS revienne sur sa décision et réintègre bientôt le Mouvement FFMC. Nos portes lui restent grandes ouvertes !

D'autres associations d'usagers de 2RM se sont créées ces derniers mois, notamment pour fédérer les « néo-utilisateurs ». Comment la FFMC voit-elle l'arrivée de ces « concurrents » ?

Nous suivons cela à bonne distance, sereinement. Notre objectif est de rester concentrés sur les combats à mener, porter le plus efficacement possible la voix des motards. C'est comme ça que nous convaincrions les usagers de deux-roues motorisés de nous rejoindre.

A ce jour la FFMC n'a pas à redouter de concurrence. Nous avons vu défiler pas mal d'associations qui se présentaient comme des défenseurs des motards mais qui n'ont, en réalité, pas duré. Et même si nos ressources financières restent très limitées par rapport à des organisations financées par de grandes enseignes, notre maillage du territoire, notre expérience et notre indépendance restent inimitables. Aux yeux de tous, la FFMC apparaît aujourd'hui comme l'association de défense des usagers de deux-roues motorisés la plus crédible et la plus efficace. Ca explique que nous ayons franchi en 2012 la barre des 10.000 adhérents. Et nous espérons faire mieux d'année en année en améliorant notre communication.

Effectivement, une réflexion sur la communication de la Fédération a été lancée aux dernières Journées Techniques et d'Informations (JTI). Elle va se poursuivre ce week-end, quels sont les enjeux ?

Les spécialistes qui sont intervenus aux JTI nous ont montré qu'il y a parfois un décalage entre ce que l'on est et l'image qui en est perçue par le grand public.

Nous voulons donc réduire cet écart et mettre fin à certains clichés qui collent à la FFMC (post soixante-huitards anarchistes râleurs barbus grisonnants) qui peuvent nuire au rassemblement du plus grand nombre.

Mais l'idée n'est en aucun cas de renoncer à nos fondamentaux ni à notre « Colère » mais de montrer que notre action ne se réduit pas à organiser des manifestations au printemps pour râler. Pour cela, nous souhaitons mettre davantage en lumière la richesse de nos actions et de nos propositions.

Plus globalement, un réel travail est à faire sur l'image de la moto en direction du grand public.

L'évolution de notre image nécessitera un gros travail en externe comme en interne. La formation des militants, dont nous parlons et sur laquelle nous travaillons depuis plusieurs années, devra à terme contenir un volet communication. Le point positif est qu'aujourd'hui, nous avons les moyens de mener ce travail.

L'objectif de 2013 est donc de continuer à rassembler et pourquoi pas dépasser la barre des 10.000 adhérents ?

Oui, entre autres, mais ce n'est pas une fin en soi. La FFMC était représentative avec 5.000 adhérents comme elle l'est avec 10.000. Ce qui nous importe, c'est qu'elle le reste demain quoi qu'il arrive.

Les échanges et le travail commun avec les structures du Mouvement valident notre légitimité auprès des pouvoirs publics. C'est une évidence et un atout à mettre en avant aussi souvent que possible.

Côté FFMC, il nous faut continuer à travailler sur la formation des militants et faire les bons choix pour améliorer notre communication vis-à-vis du grand public. A côté de ça, nous restons très attentifs à l'actualité et aux décisions qui seront prises en matière de sécurité routière et nous ferons en sorte de tenir notre place au CNSR. Il semble que les sujets les plus brûlants cette année seront le contrôle technique et la menace d'imposer aux usagers de 2RM des équipements obligatoires.

C'est de tous ces sujets dont nous devons débattre ce week-end puisque c'est à l'assemblée générale d'arrêter souverainement les positions que le Bureau National devra porter dans les prochains mois.

Eh bien, Voilà, le ton est donné. Les assises 2013 sont ouvertes !