

A (Ville)
De Mr/Mme
Demeurant :

Le (Date)

A Monsieur/Madame

Le motard et le citoyen que je suis, souhaite attirer votre attention sur des décisions prises le 11 mai 2011 par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière.

Si certaines d'entre ces mesures peuvent contribuer à faire baisser le nombre des victimes de la route, il y a un réel doute quant à l'impact réel et direct de certaines autres concernant les motards.

Pour des raisons de lisibilité, nous allons reprendre les propositions du CISR au sujet des 2 roues :

"L'accidentalité des conducteurs de véhicules à deux-roues motorisés demeure préoccupante en France. Ils représentaient, en 2010, environ 24% des personnes tuées sur la route pour moins de 2% du trafic.

Décisions du CISR :

Les plaques d'immatriculation pour les deux-roues motorisés seront de plus grande taille, afin de rendre plus opérants les contrôles.

Ceux qui reprennent l'usage d'une moto après 5 années d'interruption devront désormais suivre une formation s'ils n'ont pas conduit de deux-roues motorisés au cours des cinq dernières années.

Les conducteurs de motos et de tricycles devront porter un équipement rétro-réfléchissant."

La première observation portera sur l'analyse statistique évoquée

Le caractère partial de cette affirmation omet volontairement le nombre de motards victimes du mauvais comportement des automobilistes et de la mauvaise infrastructure de certaines routes. La phrase semble suggérer la faute personnelle et quasi-exclusive des motards, ce qui est totalement faux, car elle n'atteindrait même pas 50%.

Les procès verbaux des services de Police et de la Gendarmerie fournissent le détail des circonstances des accidents pour déterminer les responsabilités de chacun et permettre aux sociétés d'assurance d'indemniser les victimes. De plus pourquoi faire l'amalgame entre tous les véhicules à deux roues, et ne pas dissocier les 2 roues avec permis des autres 2 et 3 roues pour une meilleure approche objective.

Il est regrettable de constater - qu'à des fins contestables - tout est amalgamé, les causes étant tout simplement occultées. Manifestement cela tend à la justification à priori du renforcement de l'arsenal répressif dont le but est moins de réduire le nombre d'accidents que d'alimenter les caisses de l'État.

Quant aux mesures elles-mêmes

Les motards que nous sommes s'interrogent sur le bien fondé de la décision d'augmenter la taille des plaques d'immatriculation. Quel sera l'impact direct sur l'accidentologie ? Serviront-elle de "rétro-freins" ? A l'évidence, la plaque d'immatriculation ne constitue pas un élément fondamental de sécurité, mais facilitera l'identification des conducteurs de motos. Dès lors, en quoi cette mesure favorisera-t-elle la baisse du nbre d'accidents des 2 roues ?

Concernant la mise en place d'une formation en cas d'interruption de conduite de plus de 5 ans

Cette mesure est-elle déjà en vigueur ou le sera-t-elle pour les véhicules à quatre roues ? Le sera-t-elle pour ceux qui prennent des 3 roues avec uniquement un permis voiture ? Nous nous interrogeons sur une telle mesure et sur quel fondement statistique elle s'appuie ? Chercherait-on à désigner le motard comme unique responsable ?

En revanche on ne s'interroge nullement sur l'automobiliste conduisant une moto de 125 cm³ sans vraie formation préalable débouchant sur un permis de conduire, mais comptabilisé comme « 2 roues », ni même pour ceux qui utilisent un 3 roues grosse cylindrée, sans aucune vraie formation ni permis spécifique. Toutes les associations rappellent, en vain, le comportement des conducteurs de scooters roulant au mépris des règles élémentaires de prudence, sans parler de la dangerosité intrinsèque de cette machine, de par sa conception (poids essentiellement à l'arrière influant sur la tenue de route). Le nombre des ventes de ces machines est exponentiel, quelque part, il est logique que la courbe des accidents suive le même chemin.

Que dire des personnes d'un « certain » âge qui continuent à conduire sans aucun contrôle alors que nous savons tous que les réflexes et l'aptitude diminuent avec l'âge ? Il ne faut pas oublier non plus les 3 millions de Français qui utilisent leurs véhicules quotidiennement, alors qu'ils sont sous l'influence des anxiolytiques, des antidépresseurs, des neuroleptiques, médicaments ayant la caractéristique de brouiller l'attention des personnes et d'allonger leur réactivité.

Pourquoi prendre le problème par le petit bout de la lorgnette, sans s'occuper de ce qui se passe en périphérie ? A qui peut donc bien profiter cette mesure en dehors du coût supplémentaires pour les motards eux-mêmes ?

Le CISR diabolise le motard « irresponsable », le stigmatise en mettant en avant sa transgression des lois et son plaisir à flirter avec les interdits. Cette image d'Epinal ne repose sur rien. Nous, motards, connaissons mieux que quiconque les risques, le prix à payer d'une erreur de notre part, ou d'une négligence. Pourtant, c'est avant tout le comportement des automobilistes face aux autres usagers de la route qu'il conviendrait de pointer. Que dire des 50% de morts dans les villes qui eux sont piétons ? Pratiquement à chaque fois, il est mis en avant une faute ou une négligence de leur part. Mais là, rien, pas un mot, ils sont inexistantes pour le CISR ou ne sont pas « rentables » ?

Concernant le port d'équipements auto-réfléchissants

La visibilité et l'identification du motard sont assurées par l'allumage permanent du feu de croisement. Ce sont les conditions météo qui diminuent notre visibilité sur la route. Nous prenons déjà d'initiative les mesures pour nous rendre plus visibles la nuit, lorsqu'il pleut ou dans le brouillard. Quelle est l'utilité d'une telle mesure le jour ? Nulle ou quasi-nulle car ce n'est pas par cet « artifice » que le conducteur d'une voiture va regarder plus et mieux dans son rétroviseur avant de changer de file sans clignotant.

Ne serait-ce pas un moyen supplémentaire de justifier de nouvelles infractions permettant encore d'alimenter les caisses de l'État en augmentant le nombre de contrevenants potentiels ? Pourquoi en définitive ne pas imposer aux piétons, aussi victimes, ce même dispositif ? Nous dirigeons-nous vers un système attentatoire à la Liberté individuelle et fondamentale d'aller et venir et de se vêtir comme bon nous semble ? Nous sommes proches d'un État qui vise le « tout répressif » pour des motifs peu lisibles.

Les accidents sont des fléaux et nous comprenons qu'il faille lutter contre les non-respects du Code de la Route. En revanche, ces mesures doivent viser les causes réelles et non devenir le prétexte à une répression tous azimuts. Il faut également mettre les chiffres de l'accidentologie routière en perspective, en les comparant aux 80 000 morts liés à l'alcool, aux mêmes chiffres liés au tabac, aux 30 000 suicides liés à la non-réponse de la société au mal-être des gens fragiles, à la violence sociétale visant les sans abris, les femmes battues, les chômeurs etc....

Nous ne contestons nullement que certains motards se comportent de manière irresponsable au guidon de leur machine, mais il faut refuser l'amalgame à tous les motards, il faut refuser une généralisation à partir de cas particuliers. Notre inquiétude d'une répression à but « lucratif » plutôt qu'humanitaire sincère nous interpelle. La multiplication et le développement des mesures répressives inquiètent de plus en plus les motards. Nous ne voulons pas devenir les cibles ou les victimes d'un État répressif ou policier à outrance ou encore des vaches à lait. Nous sommes les premiers concernés par les dangers de la pratique de la moto.

Loin de l'image que les pouvoirs publics semblent vouloir véhiculer, nous sommes des gens responsables pour l'immense majorité des motards. Il est choquant de constater que l'on cherche à stigmatiser une partie de la population, il est choquant que l'on constate une généralisation à partir de quelques cas particuliers, c'est vrai pour les motards mais aussi dans d'autres circonstances pour les politiques, les enseignants...

Dans l'immédiat nous nous contentons d'actions d'information aux élus du peuple, mais nous envisageons des actions beaucoup plus percutantes - et vous ne pouvez sous estimer la capacité des motards à se mobiliser - si personne ne nous entend et ne prend en compte les éléments d'appréciation objectifs.

Pourquoi l'Etat cherche-t-il à désigner un coupable à désigner à la vindicte populaire. Pourquoi ne reconnaît-il pas une part de sa responsabilité, dans les infrastructures routières défectueuses (routes avec des trous, glissières de sécurité guillotines, gravillons, bandes blanches au sol aussi glissantes que du verglas pour un 2 roues lorsqu'il pleut etc...). Pourquoi cet Etat n'admet-il pas que sa responsabilité peut-être engagée par le fait que la répression routière systématique, pousse maintenant l'usager à plus regarder les bas côtés des routes pour essayer de deviner le Gendarme caché derrière un arbre avec son radar, que de se concentrer sur la route elle-même et sur sa conduite. Seulement c'est vrai et c'est un grand classique, monter une frange de la population contre une autre, pour dégager ses propres responsabilités a toujours été une tentation de nos gouvernants, de quelques bords qu'ils soient.

Je vous remercie de l'intérêt que vous porterez à mon courrier. Puisse-t-il vous permettre de mieux appréhender le problème lorsqu'il s'agira d'étudier le texte de Loi qui découlera des propositions du Comité Interministériel de la Sécurité Routière dont visiblement les membres ne semblent pas avoir une pratique quelconque de la moto.

Je vous prie d'agréer,

, l'expression de mes salutations les plus distinguées et citoyennes.

Signature