AFDM
LA FORMATION DES MOTARDS

INFORMOTARD

Lettre d'information de l'Association pour la Formation Des Motards

n°14 Octobre 2013

Sommaire

Edito **P.1**

Actualité du réseau AFDM **P.2**

Plaquettes et agrocarburants **P. 3**

Histoire des panneaux **P. 4**

Gestion des stages **P. 5**

Calendrier et infos diverses **P.6**

Les objectifs de l'AFDM

Parce que d'une formation responsabilisante et complète dépend directement la sécurité des conducteurs, l'AFDM travaille au déploiement d'un réseau de grande qualité pour l'apprentissage de la conduite d'un deux ou trois-roues motorisé.

Et parce qu'il n'est jamais trop tard pour apprendre, ces efforts portent aussi sur les conducteurs déjà aguerris, par des stages de sensibilisation et de perfectionnement.

L'AFDM représente également la profession auprès des pouvoirs publics français et européens pour améliorer les programmes, les objectifs et les conditions de travail de la formation à la conduite.

AFDM Nationale
35 bis rue des Messiers
93100 Montreuil
06 27 70 74 72
contact@afdm.org
www.afdm.org

Textes : Frédéric Jeorge
Crédits photo : R. Escher et DR

Depuis des années, chaque fois qu'il s'agissait de sécurité routière, ce n'était que nouvelles interdictions, nouvelles obligation, et nouveaux types d'appareils pour les faire respecter. Le temps du changement est-il venu ? Certes, il est timide, et les ayatollahs du "répressif qui fonctionne alors que la prévention, ça marche pas" n'ont pas rendu les armes, et il sera difficile de faire renoncer l'Etat à la manne que cela représente. Mais soyons positifs, la formation des conducteurs, si elle ne se retrouve pas au premier plan, semble sortir des oubliettes : formation renforcée des conducteurs de 125 depuis 2011, l'évolution globalement positive de l'examen et des catégories moto en 2013, et même le sacro-saint papier rose qui passe à la trappe, générant au passage quelques cafouillages administratifs à cause d'une mise en place mal préparée. A venir, si elle est finalement validée par une décision favorable du CNSR, la légalisation de la circulation interfiles nécessitera une formation des conducteurs, de TOUS les conducteurs.

Et sur ce sujet, comme sur celui de l'organisation de l'accès aux places d'examen ou la défense des écoles de conduite, l'AFDM représentera l'expertise du Mouvement Motard, et développera sa visibilité. Avec son communiqué lors de la polémique sur le tarif des auto-écoles, elle a démontré qu'elle en avait la capacité. Pour cela, bénévoles du Mouvement comme professionnels du réseau doivent faire preuve d'une écoute mutuelle. Et si les conseils de région FFMC en étaient l'occasion ?

Frédéric Roy, représentant du BN FFMC au CA AFDM

Stage Perf' sauce suédoise

Toujours à l'écoute des formations qui se font ailleurs, nous avons cette fois testé une partie d'un stage proposé par l'association SMC, partenaire suédoise de la FFMC au sein de la Fédération Européenne. Particulièrement active sur la formation, SMC (qui vient de fêter ses 50 ans) propose son cursus en 4 stages de 1 jour, cumulables dans l'ordre. Organisés sur des circuits comme celui d'Arlanda, près de Stockholm, avec une cinquantaine de motards pour une dizaine d'animateurs bénévoles, ils rejoignent sur l'esprit les méthodes AFDM, sauf notamment sur les positions en courbe et au freinage. Des échanges toujours instructifs pour que nous puissions réciproquement nous enrichir de nos méthodes et expériences. **www.svmc.se** *(disponible en français par traduction automatique, lien en haut à droite)*

Information juridique

Nouveau radars… de comptage

Le bord des routes de France est déjà bien encombré de radars de diverses formes - vitesse, tronçon, « pédagogiques », de feu, de passage à niveau… A cette charmante collection s'ajoutent de nouveaux portiques ou des boîtiers comme celui-ci :

S'ils visent également à remplir les caisses de l'Etat, ce n'est cependant pas en lien avec la vitesse et ne concerne (pour l'instant) pas les automobilistes et les motards.

Ce sont de simples appareils de comptage destinés au relevé des poids-lourds qui, à compter de janvier 2014, devront s'acquitter d'une nouvelle taxe kilométrique.

Méfiance à long terme toutefois, avec le développement des nationales payantes et l'éventualité d'une taxe similaire pour tous les véhicules. La FFMC veille et nous tiendra informés.

COMMISSION JURIDIQUE

AFDM LA FORMATION DES MOTARDS

En direct du réseau AFDM : Le logo évolue

A l'image de celui de la FFMC, le logo de l'AFDM évolue. Retour sur les étapes de la réflexion et les choix qui ont été faits.

Pourquoi changer ?

Avec la modernisation du réseau et la mise à jour des supports de communication et des logos du Mouvement (FFMC, commissions permanentes, Mutuelle des Motards…), il est apparu opportun de se pencher sur celui de l'AFDM. L'objectif est avant tout une meilleure lisibilité, notamment lorsque notre logo est utilisé avec ceux des autres structures.

Pourquoi cet aspect ?

De nombreuses maquettes ont été comparées et soumises aux écoles et aux militants de l'association. Il est ressorti qu'un lettrage simple, en majuscules, d'une couleur plus soutenue étaient le plus approprié. Finalement, le lettrage et les proportions sont exactement ceux de la FFMC, qui s'était posé les mêmes questions, pour arriver aux mêmes conclusions.

Où est passée la silhouette ?

Le motard qui chevauchait le F de l'ancienne version est lui aussi passé par diverses études, plus ou moins stylisé ou modernisé (et avec une position de conduite un peu plus AFDM ;-)), pour finalement disparaître au profit d'une meilleure lisibilité de l'ensemble. Cela ne veut pas dire qu'il ne reviendra pas plus tard sous la forme d'un visuel complémentaire, mais il ne fait plus partie du logo général.

Et le nom et le slogan de l'asso, alors ?

La « signature » du logo, sous les initiales, est une brève explication de l'objet ou de l'esprit de la structure. Le nom complet de l'association, ainsi que son slogan traditionnel « Plus de plaisir, moins de risques », apparaîtront sur chaque support de communication. A noter que diverses versions ont là aussi été proposées (Plaisir & Sécurité, Formation 2&3 roues...), avant de retenir finalement celle-ci, la plus compacte et explicite même hors contexte.

Profitons-en pour rappeler, alors que plusieurs versions circulent, que le nom est bien « Association POUR LA Formation Des Motards », et non « de formation ».

Quelle diffusion ?

Les différentes AFDM Locales ont déjà reçu des versions personnalisées du logo qu'elles sont libres d'utiliser pour leur communication. De même, le site AFDM, ses différents supports et plaquettes sont mis à jour. Les autres éléments, par exemple les autocollants pour les vitrines des écoles du réseau, seront renouvelés au fur et à mesure. Si vous-même utilisez le logo AFDM, en ligne ou sur des supports imprimés, n'hésitez pas à nous solliciter pour recevoir les fichiers haute définition.

Merci à tous ceux qui se sont exprimés pour aider le CA à choisir.

Dans les autres nouvelles du réseau, signalons une nouvelle correspondante, dans le département de l'Oise (60), Magali. Elle nous a déjà rapprochés d'une école candidate, merci à elle !

Nouvelles plaquettes AFDM

Profitant du changement de logo et de l'épuisement des stocks des supports de communication, les plaquettes AFDM sont elles aussi mises à jour.

Reprenant par cohérence le même format A5 et la même maquette que les nouveaux documents de la FFMC, nos plaquettes sont disponibles en trois thèmes : stages de perfectionnement, écoles de conduite, services aux entreprises et collectivités.

Les anciens modèles sont encore disponibles jusqu'à la fin des stocks, et les nouveaux arrivent, n'hésitez pas à en commander en fonction des besoins : dg@afdm.org.

Agro-carburants : la fausse bonne idée ?

La technique n'est pas mûre et les produits actuels sont nocifs pour l'environnement comme pour les moteurs, surtout ceux des deux-roues… méfiance !

Comme le diesel en son temps, les agro-carburants, entièrement ou partiellement à base de végétaux, sont présentés comme une solution d'avenir éco-responsable et efficace. Et en principe, c'est le cas : utiliser la biomasse perdue et les déchets agricoles est intéressant. Le problème est que la récupération est loin de répondre à la demande, et que se développe donc une agriculture spécifiquement destinée à produire ces végétaux : betterave, colza, maïs… Presque pur dans les moteurs spécifiquement conçus, ou dilué dans l'essence classique (10 à 15% dans le Sans Plomb 95 E10, contre moins de 5% dans le SP95 classique), l'éthanol produit massivement pose problème.

Niveau mécanique, ce n'est pas mieux. Si les voitures récentes acceptent à peu près l'E10, on ne peut en dire autant des plus anciennes et des 2-roues même neufs. Certains constructeurs qui avaient commencé par annoncer la compatibilité de leurs modèles ont fait marche arrière. Les dégâts mécaniques commencent à apparaître - pas au bout d'un seul plein bien sûr, mais à long terme. Et même quand les matériaux sont prévus pour tolérer ces carburants plus agressifs, leur moindre pouvoir explosif annule le gain en pétrole. Quel intérêt de remplacer 5% de l'essence si on consomme 5% de plus ? Le bilan total incluant la production est négatif.

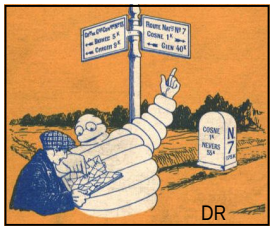
En premier lieu, la pression accrue sur les terres agricoles. A l'heure où une partie de la planète a toujours du mal à se nourrir, et sachant par exemple qu'un seul plein de 4x4 en éthanol pur nécessite autant de maïs que la consommation annuelle d'un Mexicain, c'est indécent. 30 à 50% de l'augmentation du prix des céréales de ces dernières années, qui a poussé des pays entiers à la disette, sont liés aux agro-carburants. En bref, il est plus rentable de produire du carburant pour les riches qu'à manger pour les pauvres… De plus, même chez nous, ces terres surexploitées multiplient d'autant l'usage de pesticides et d'engrais, l'épuisement des sols et des nappes phréatiques… sans oublier que les véhicules agricoles fonctionnent au diesel, tout comme les camions-citernes qui doivent livrer l'éthanol (incompatible avec les pipelines).

L'Europe a souhaité un moment promouvoir ces carburants, y voyant des débouchés pour sa filière agricole en surcapacité, et la France s'est jetée dessus avant les résultats des études. Aujourd'hui, l'Europe revient fortement là dessus, on parle même de moratoire. Mais la France continue de rendre par une astuce fiscale l'E10 moins cher que le SP95, et les distributeurs de le proposer au détriment de carburants plus adaptés… et compatibles avec les deux-roues. A l'avenir, de nouvelles générations d'agro-carburants plus intelligents, à base d'algues notamment, seront disponibles. En attendant, méfiance ! Il est conseillé de systématiquement choisir du SP95 classique ou à défaut du SP98 - le surcoût étant compensé par le gain de consommation. N'hésitez pas à passer l'info aux motards débutants et conducteurs désinformés.

Panneaux de signalisation : histoire et variantes

Compagnons du bord des routes, angoisse pour bien des aspirants au permis, les panneaux ne sont pas les mêmes partout… quelques anecdotes :

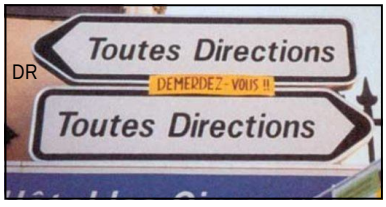
Les panneaux datent des premières « vraies » routes : les voies romaines. Ces bornes indiquant les distances et directions ont été utilisées jusqu'au Moyen-âge, et certaines sont toujours là. Au XVIIème siècle, Sully et Richelieu modernisent le système (utilisé notamment pour calculer le salaire des postiers, payés à la distance), qui évolue au XIXème siècle en « plaques de cochers » en fonte. Les panneaux modernes arrivent au tout début du XXème siècle, avec les premières voitures, et sont inspirés des symboles du code maritime.



Accompagnant le développement de l'automobile, les panneaux sont initialement financés et déployés par des marques comme Michelin ou Dunlop - qui s'en servent aussi de supports publicitaires ! Ce n'est qu'en 1946 que pub et signalisation sont différenciés.

Exposés aux intempéries et devant rester lisibles par toutes les conditions, les panneaux ont des contraintes très strictes de fabrication. Sérigraphiés ou gravés au laser sur des surfaces réfléchissantes, dimensionnés en proportion de la vitesse des véhicules auxquels ils s'adressent., ils doivent aussi être inoxydables et résister au vent : 160 km/h minimum, et jusqu'à plus de 200 km/h dans la vallée du Rhône ou en Outre-mer.

Si les panneaux de direction semblent parfois voués à disparaître tant ils sont incomplets, et font face à la concurrence du GPS, les évolutions continuent. Outre les panneaux à messages variables sur les autoroutes et grands axes, d'autres signalisations dynamiques sont à l'étude. Ainsi, un nouveau type de glissières de sécurité « intelligentes », en plus d'être équipé pour protéger les motards en cas de glissade, pourrait mesurer la température ou détecter un obstacle sur la voie pour mettre à jour automatiquement la signalisation de danger - et le communiquer en amont aux véhicules équipés. La vitesse indiquée pourrait aussi changer en temps réel selon les circonstances.

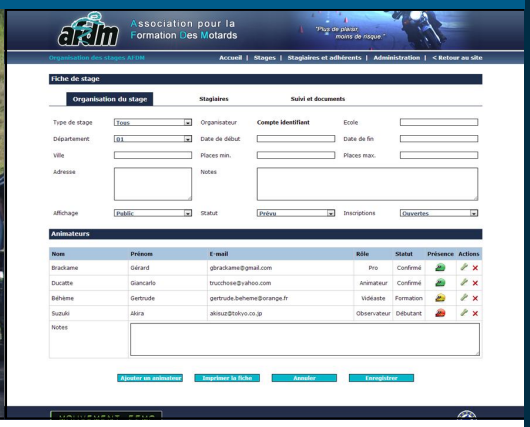


Le nombre de panneaux est en constante augmentation, essayant de s'adapter à la complexité croissante de la circulation et la multiplication des modes de transports. Mais cela ne facilite pas l'apprentissage et la lecture rapide des informations sur la route… Quand les baby-boomers ont passé le permis, ils avaient 30 panneaux à connaître ; aujourd'hui, il y en a plus de 600 et de nouveaux apparaissent chaque année.

Très tôt conscientes de l'intérêt d'un code universel, les autorités s'organisent dès 1909 pour utiliser les mêmes quatre panneaux ronds de danger. C'est en 1926 que la SDN (ancêtre de l'ONU) pose les normes modernes : l'information en rond, le danger en triangle, et des bases à peu près identiques partout. L'original stop hexagonal vient des USA, comme les panneaux en losange souvent utilisés dans les pays anglo-saxons. Cependant, autour de ce tronc commun, chaque pays fait des adaptations selon ses circonstances (conditions climatiques, animaux, armée…). *Ci-dessous : Jordanie, Pakistan, Albanie, Nouvelle-Zélande, Finlande, Maroc.*

Et si on se passait des panneaux ?

A l'inverse de la tendance générale de surcharge d'information, la ville hollandaise de Drachten a amélioré sa sécurité routière en supprimant progressivement toute signalisation verticale comme horizontale. Sans « assistance » ni règles nette, la vulnérabilité et la civilité prennent le dessus. L'essai étant très probant, l'expérience a été étendue dans d'autres villes du pays et bientôt ailleurs en Europe. *http://fr.wikipedia.org/wiki/Shared_space*



Gestion des stages : l'outil en ligne

Avec la multiplication des stages AFDM (associatif, en écoles ou pour les entreprises), il devient nécessaire de faciliter par l'automatisation le travail des organisateurs, et mieux diffuser les dates.

Développée entièrement en interne, cette application accessible via Internet est destinée aux AFDM Locales et aux écoles qui organisent des stages de conduite (Evolution 1 jour et Perfectionnement 2 jours, mais aussi toutes les autres opérations de formation : side-car, sensibilisation, montagne…).

Chacun déclare son stage : dates, lieux de rendez-vous, animateurs et enseignants, etc. Une fois validé, s'il est destiné à être public, le stage est automatiquement affiché en ligne sur le site AFDM, et diffusé sur les réseaux sociaux des partenaires du Mouvement FFMC. Les stagiaires peuvent s'y inscrire directement, sous réserve de confirmation par l'organisateur bien sûr, avec gestion des listes d'attente. A l'issue du stage, les attestations officielles sont éditées directement et les informations archivées pour les besoins ultérieurs, comme la vérification ou l'édition de duplicatas.

L'application sait également gérer les adhérents AFDM, les équipes des antennes Locales, l'annuaire interne… Les évolutions futures permettront à terme le règlement des stages en ligne par carte bancaire, la dématérialisation complète des dossiers, le stockage des galeries photos… Bref, affaire à suivre ! Les travaux sont en cours, l'objectif étant d'être prêts à temps pour la prochaine saison de stages. Les écoles et AFDM Locales sont sollicitées pour leur avis et suggestions, n'hésitez pas à en parler à la coordination nationale : dg@afdm.org.

Question du mois

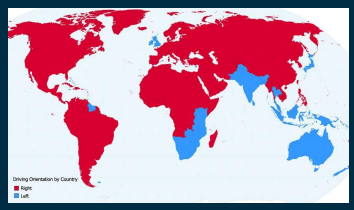
Q : Existe-t-il des motos-ambulances ?

R : Pas en France à notre connaissance, mais ailleurs oui, ce principe se développe depuis les années 1980 : Australie, Royaume-Uni, Pays-Bas, Hong-Kong… Il ne s'agit bien sûr pas de transporter des blessés, mais de pouvoir intervenir très rapidement sur une urgence malgré le trafic des grands centres urbains : défibrillateur, premiers soins... Il est également moins cher d'envoyer une simple moto ou un scooter sur les cas moins graves que toute une équipe en camionnette. Cela pose des contraintes particulières aux secouristes motards, qui doivent gérer l'urgence de leur conduite, sans finir eux-mêmes aux urgences ! Des formations approfondies leur sont proposées. A noter qu'en France, le deux-roues est de plus en plus plébiscité par les professions médicales à domicile : infirmières, kinés, médecins y voient le seul moyen crédible de visiter leurs patients dans le minimum de temps et de contraintes.

GROS PLAN

Conduite à gauche

Depuis les chevaliers portant leur épée à gauche, la conduite se faisait à gauche sur les routes. Napoléon a changé ça en 1804 en France, puis dans tous les pays conquis où l'habitude a fait boule de neige… sauf en Angleterre, jamais prise. En tous cas, circuler dans un pays roulant à gauche (en bleu sur la carte) peut être perturbant, notamment à deux-roues.



Heureusement, tout sera bientôt unifié, le projet est en cours au niveau européen. Les voitures commenceront à rouler à gauche partout en avril 2015, et si l'expérience est concluante, ce sera au tour des deux-roues et camions.

MOTOMAG

Numéro d'octobre

MOTOMAG.COM

Points noirs : le panneau

L'expression de « point noir » désigne un endroit particulièrement accidentogène, lié aux infrastructures ou à des conditions de trafic particulières. Il est en effet toujours moins cher et plus rapide de signaler même à long terme que de résoudre le problème…
Certains pays, comme ici en Lituanie, ont semble-t-il pris l'expression au pied de la lettre, le panneau de danger représentant… un point noir. Une idée à reprendre ?

Évènements à venir

• 26 & 27 octobre 2013 : Journées Techniques et d'information FFMC - Cussac (87)

Evénement traditionnel de formation technique et politique des militants de la Fédé, en présence des autres structures. Les écoles et AFDM Locales y sont bienvenues...

• 18 au 22 novembre 2013 : Formation des enseignants AFDM - Montpellier (34)

Avec de nombreuses nouvelles écoles et les embauches dans celles déjà dans le réseau, une nouvelle session pédagogique est proposée. 5 jours au total, ou 3 pour ceux ayant déjà effectué un stage de perfectionnement associatif ou tous publics.

• 15 & 16 décembre 2013 : Réunion des écoles de conduite AFDM - Bressuire (79)

Comme chaque année, les responsables des écoles reconnues sont invités à se réunir pour échanger sur leurs questions et problèmes pour assurer les formations initiales et de perfectionnement, et travailler ensemble sur nos propositions pour les évolutions réglementaires. Cette année sera aussi l'occasion de faire le point sur les cours de théorie.

• 2 au 8 décembre 2013 : Salon de la moto - Paris

Grand rendez-vous de tous les acteurs de la moto, le salon de Paris menacé et parfois suspendu semble bien revenu sur les rails. Le Mouvement FFMC, acteur incontournable, y sera présent, l'AFDM avec lui.

CARNET D'ADRESSES

AFDM Nationale

contact@afdm.org – www.afdm.org – 06 27 70 74 72
35 rue des Messiers - 93100 Montreuil

AFDM Locales

Côte d'Or - 21@afdm.org - http://21.afdm.org
Gironde - 33@afdm.org - http://33.afdm.org
Hérault - 34@afdm.org - http://34.afdm.org - 04 67 04 48 04
Indre-et-Loire - 37@afdm.org - http://37.afdm.org
Meurthe-et-Moselle - 54@afdm.org - http://54.afdm.org - 06 13 44 56 08
Nord - 59@afdm.org - http://59.afdm.org - 06 09 11 20 95
Ile-de-France - idf@afdm.org - http://idf.afdm.org - 06 85 18 46 72

Correspondants

06 : Daniel COSTES & Andrew BENATTIA - correspondant06@afdm.org
13 : Bernard FRAYSSINHES - correspondant 13@afdm.org
14 : Sébastien LEPLONGEON - correspondant14@afdm.org
19 : Agnès RIMPOT - correspondant19@afdm.org
26-07 : Patrick SABATIE - correspondant2607@afdm.org
29 : Paul DUMONT - correspondant29@afdm.org
37 : Eric SIGNOLET & Guillaume DOSSET - correspondant37@afdm.org
38 : Philippe PIRUS - correspondant38@afdm.org
40 : Jean-Paul KOPPENS - correspondant40@afdm.org
43 : Olivier LE CHAPELAIN - correspondant43@afdm.org
44 : Xavier LEQUIMBRE - correspondant44@afdm.org
45 : Alexandre BAILLAVOINE - correspondant45@afdm.org
46 : Luc CRETIN-MAITENAZ - correspondant46@afdm.org
46 : Driss RAKBA - correspondant46@afdm.org
54 : Nicolas CADET - correspondant54@afdm.org
59 : William TOURNIER - correspondant59@afdm.org
60 : Magali CRAVOISIER - correspondant60@afdm.org
63 : Olivier CHARBONNEL - correspondant63@afdm.org
64 : Bernard HANRIOT - correspondant64@afdm.org
67 : Yvon BONALDO - correspondant67@afdm.org
69 : Michel LAURENT & Yannick DERRIEN - correspondant69@afdm.org
73 : Damien DELANNET - correspondant73@afdm.org
77 : Rémi PHILIPPE - correspondant77@afdm.org
79 : Stéphane CHANTELOUP - correspondant79@afdm.org
90 : Bernard DAGUET - correspondant90@afdm.org
91 : Stéphane DEMORTAIN - correspondant91@afdm.org