

MANIFESTATIONS NATIONALES ET ÉLECTIONS

*

STOP A LA MOTOPHOBIE !

Agissons ensemble pour lutter contre la motophobie !

Nous avons décidé d'interpeller les candidats à la présidentielle par une lettre ouverte à tous les candidats, suivie d'actions nationales. Ils nous ont oublié dans leurs programmes ? Nous allons leur dire que nous, nous n'oublions pas et n'oublierons jamais d'agir en faveur de notre Liberté, de l'Égalité, et de la Fraternité, les valeurs essentielles de notre République et les nôtres !

Nous allons agir contre les lois motophobes et liberticides, tous ensemble !

- Le 20 avril, manifestation parisienne, orchestrée par l'antenne PPC, avec au programme visite de tous les QG de campagne des candidats à la présidentielle, et remise en mains propres par le BN de la même lettre ouverte qui aura déjà été reçue par chaque candidat.
- Suite à cette manifestation, le week-end des 13 et 14 mai, toute la France motarde sera mobilisée et manifestera avant les législatives pour interpeller ceux qui feront les lois.

Au menu, toutes les dispositions motophobes en cours : interdictions de circuler liées aux ZCR et vignette Crit'Air, Permis A2, infrastructures dégradées, privatisation des radars, verbalisations par vidéosurveillance, routes privées de plus en plus chères, routes publiques de moins en moins

entretenues, obligation de dénoncer, nous n'en pouvons plus, nous n'en voulons plus !

Alors disons-le haut et fort, nous luttons pour la Liberté, l'Egalité et la Fraternité, parce que notre pays, qui se proclame pays de Liberté, est le pays le plus motophobe du monde, alors même que nos voisins et l'Europe considèrent le deux-roues comme une solution, et surtout pas une pollution.

Pour la Liberté, l'Egalité et la Fraternité, les motards manifestent partout en France contre la motophobie, du 20 avril au 20 mai.

Pour la liberté, l'égalité et la solidarité, les motards manifestent partout en France pendant les élections.

Mobilité urbaine, un défi social

25 communautés d'agglomérations françaises projettent d'interdire aux véhicules dits « anciens » d'accéder en ville. D'ici 2020, tous les deux-roues motorisés mis en circulation avant 2017 (normes Euro 4) et les autos d'avant 2014 (normes euros 5 et 6) pourraient être interdits de circulation en zones urbaines. Cela va concerner 735 communes de France et quasiment ¼ de la population active.

Le prétexte invoqué par les promoteurs de cette mise au ban, c'est la « pollution de l'atmosphère » pour laquelle les usagers de la route sont désignés comme les principaux coupables, alors que la plus grande part de celle-ci est provoquée par l'industrie, les épandages agricoles, le chauffage des habitations et le fret routier international.

Les « solutions » proposées aux usagers contraints d'abandonner leur véhicule qui fonctionne encore très bien, c'est d'en acheter un neuf ou d'apprendre à s'en passer. Quel mépris !

Contradictions

Les élus des communes périphériques aux villes interdites devront faire face à des contradictions : prononcer à leur tour des interdictions concernant leurs propres administrés et ceux des communes voisines ou voir leur territoire se transformer en parkings de transit pour les usagers ne pouvant plus entrer dans les zones centrales à « circulation restreinte ».

Autre contradiction, les élus écologistes favorables à ces mises au ban des véhicules dits « anciens » ont par ailleurs fait voter des lois contre l'obsolescence programmée et le « jetable », préférant promouvoir le « durable ». Et pourtant, ces restrictions vont rendre inutilisables des autos et des deux-roues motorisés en bon état de fonctionnement. Dans le même temps, la construction et la production de véhicules neufs génèrent aussi de la pollution... et les récents scandales sur la triche aux émissions polluantes de certains constructeurs d'automobiles démontrent que les véhicules les plus récents ne sont pas forcément les plus vertueux.

Interdiction aberrante des 2RM

Alors que nos voisins européens ayant adopté des zones à circulation restreinte laissent rouler les deux-roues motorisés (2RM) unanimement reconnus comme des éléments favorables à la fluidité des déplacements motorisés, la Ville de Paris veut interdire motos et scooters qui participent pourtant au désengorgement du trafic urbain.

Aucune alternative valable

Alors que Mme Hidalgo, maire de Paris, a déclaré vouloir éradiquer les véhicules diesel de la capitale d'ici 2020, son adjoint aux déplacements, M. Christophe Najdovski s'en prend également aux motos et scooters dont aucun ne roule au gasoil ! En réponse aux inquiétudes de ces usagers face à ces menaces touchant à leurs libertés de se déplacer et leurs besoins pratiques de se rendre à leur travail, la ville de Paris propose à ses seuls administrés une aide financière pour acheter un véhicule électrique. Cette « compensation » ne peut satisfaire les usagers venus des proches et lointaines banlieues pour qui il n'y a

souvent aucune alternative à celle du véhicule motorisé personnel pour se déplacer vers leurs lieux d'activités.

Un report vers les transports en commun non évalué et des temps de trajets augmentés

Les usagers résidant dans les banlieues contraints de renoncer à leur véhicule sans possibilité de le remplacer vont grossir les rangs des voyageurs des lignes de métro et de RER déjà surchargées, ce qui va en plus augmenter des temps de trajets travail/domicile. Ce report ne semble avoir fait l'objet d'aucune étude.

Mise au ban des plus faibles*

Seront impactés par ces interdictions les personnes les plus modestes, les salariés, résidant loin des villes, les étudiants, les stagiaires, les demandeurs d'emploi, les salariés contraints à des horaires jour/nuit (après l'arrêt des transports en commun), les commerçants... des difficultés qui vont également s'ajouter pour les petites et moyennes entreprises qui vont encore devoir s'adapter à ces nouvelles contraintes, tant pour leurs salariés que pour les entrepreneurs, leurs clients et leurs fournisseurs. Les seuls bénéficiaires de ces mesures qui relèvent finalement d'une prophylaxie sociale imposée seront les constructeurs automobiles, lesquels produisent de moins en moins sur notre territoire !

Déficit d'information chez les élus concernés

De très nombreux élus concernés par ces plans de restriction de circulation témoignent ne pas avoir été informés.

Méthode forte contre solution douce, une menace pour l'Ecologie

La solution serait de promouvoir l'acquisition de véhicules moins gourmands en énergie (c'est le cas des 2RM) et moins émetteurs de particules en comptant sur un renouvellement progressif, phénomène déjà en cours. En adoptant la méthode forte et les contraintes au motif de la protection de l'Environnement, le ministère de l'Ecologie, la Ville de Paris et les 25 communes favorables à ces restrictions prennent le risque d'éloigner encore davantage les citoyens des enjeux écologiques, lesquels n'ont jamais été si cruciaux.

Une menace pour la cohésion des territoires et de leurs habitants

En acceptant ces interdictions de circulation, le gouvernement prend le risque d'accentuer le fossé social entre les habitants aisés des centres-villes et ceux des villes périphériques. Cela risque également d'opposer les territoires, entre modèles urbains et zones péri-urbaines, voire rurales.

****le terme « banlieue » vient du mot « ban », « bannissement ». La « banlieue », c'est le lieu du ban.***

Pourquoi les deux-roues motorisés en milieu urbain sont une solution et non une pollution :

Les 2RM sont fluides en ville et favorisent le trafic. Cela a été calculé par une étude Belge menée en 2011 par Transport & Mobility Leuven qui conclut que les embouteillages diminueraient de 40% si 10% des automobilistes troquaient leur voiture pour un deux-roues motorisé.

Toujours en Belgique, la Fédération belge de l'automobile et du cycle (FEBIAC) affirme que les motos et les scooters constituent une solution pour décongestionner le trafic, expliquant que la règle qui les autorise à rouler entre les files de voitures, sans dépasser les 50 km/h, leur permet de parcourir près de deux fois plus de distance que les voitures sur la même durée. En IdF, cette pratique de circulation interfile est également permise le temps d'une phase expérimentale en cours, mais la Ville de Paris décide quand même d'interdire totalement l'accès à la capitale aux 2RM d'avant juin 1999.

Durant l'été 2014, la Fédération européenne des associations de motards (Fema) a réalisé un test de mobilité dans 15 villes de 8 pays. Les règles étaient simples : utiliser moto, cyclomoteur, voiture, transports en commun et vélo ; se lancer en même temps, à partir d'un endroit précis dans une banlieue et rallier un point précis au centre-ville. Le résultat est limpide : « *dans chaque ville, motocyclettes et cyclomoteurs ont réalisé les voyages les plus rapides* », constate la Fema. Leur vitesse moyenne est supérieure à celle d'une voiture. La plus grande différence entre moto et voiture fut mesurée à 38 minutes d'écart pour parcourir 29 km, à Oslo, et 48 minutes pour parcourir 19 km, à Dublin.

- En Île-de-France, les 2RM mettent deux à trois fois moins de temps qu'une auto à accomplir un trajet domicile/travail
- Même avec une seule personne à bord, les 2RM présentent un taux d'occupation de 50% quand une voiture de 5 places est souvent utilisée par une seule personne, soit un taux d'occupation de 1/5
- En cycle urbain, un 2RM consomme deux fois moins de carburant qu'une automobile moyenne
- Quatre 2RM peuvent stationner sur la même surface que celle requise pour UNE automobile
- Un 2RM dans la circulation = une voiture en moins = un usager en moins dans les transports en communs déjà saturés
- Il n'y a pas de 2RM à motorisation diesel (motorisation la plus émettrice de microparticules cancérigènes)

- Par leur poids cinq à six fois inférieur à une automobile moyenne, les 2RM n'ont qu'une très faible incidence sur la durabilité des chaussées... et les travaux de réfection des chaussées sont des activités très polluantes !

Donc, choisir un 2RM comme mode de transport quotidien pour aller travailler en milieu urbain est déjà une solution.

Et remplacer un vieux 2RM par un neuf, ça ne résout pas la pollution de façon globale, ça ne fait que la déplacer : le vieux 2RM devient un déchet à recycler et le 2RM neuf a produit de la pollution pour sa fabrication. Si la lutte contre la pollution passe par une durabilité des objets et contre l'obsolescence programmée, pourquoi pousser à la casse des véhicules qui fonctionnent bien et rendent service à leurs propriétaires ?