



PACTE NATIONAL POUR LA MOTO

*Douze engagements soumis aux candidats
à l'élection présidentielle de 2027*

MOBILITÉ · SÉCURITÉ · TERRITOIRES · CULTURE · LIBERTÉS

MOTARDS PATRIOTES

www.motards-patriotes.fr

Version documentée 2.0 – 2 septembre 2026



Notre démarche

On parle beaucoup des motards. On parle de leur bruit, de leur vitesse, de leurs machines, des taxes et des sanctions. Mais combien de fois consulte-t-on réellement ceux qui roulent avant de décider à leur place ?

Depuis trop longtemps, le deux-roues motorisé sert de variable d'ajustement. On le réglemente comme une voiture lorsqu'il faut restreindre, comme un produit de luxe lorsqu'il faut taxer, et comme une nuisance lorsqu'il faut communiquer. Pourtant, derrière chaque casque, il y a un citoyen : quelqu'un qui travaille, paie ses impôts, se déplace, consomme, vote, crée, transmet et participe à la vie de son territoire.

Nous ne demandons aucun privilège. Nous ne revendiquons ni le droit au bruit, ni le droit à la vitesse, ni le droit de rouler avec une machine dangereuse ou trafiquée. Nous demandons des règles utiles, proportionnées, fondées sur des faits, et élaborées avec ceux qui les vivent.

Le chiffre qui fonde tout le reste

En 2025, 697 usagers de deux-roues motorisés ont perdu la vie en France métropolitaine, sur 3 263 tués au total. Ils représentent 21 % des personnes tuées et environ un tiers des blessés graves — de l'ordre de 5 100 personnes — alors que les deux-roues motorisés pèsent moins de 2 % du trafic motorisé. Source : ONISR, bilan 2025, données définitives.

La priorité nationale devrait donc être de mieux protéger les motards, pas seulement de mieux les contrôler. Ce document ne demande rien d'autre.

Motards Patriotes soumettra aux candidats douze engagements précis. Pas trente promesses : douze décisions concrètes, applicables et évaluables, chacune adossée à des sources publiques vérifiables et listées en fin de document.

Les douze engagements

N°	DOSSIER	OBJECTIF
01	Contrôle technique	Remplacer le contrôle périodique par un contrôle ciblé et utile.
02	ZFE	Exclure les deux et trois-roues des restrictions permanentes.
03	Bruit	Des radars fiables, proportionnés et réellement contestables.
04	Fiscalité	Affirmer qu'une moto courante n'est pas un produit de luxe.
05	Protection	Rendre casques, vêtements et airbags plus accessibles.
06	Infrastructures	Lancer un plan national « Routes sûres pour les motards ».
07	Formation	Former tous les conducteurs au partage de la route.
08	Stationnement	Garantir des règles proportionnées et des places sécurisées.
09	Transition	Inclure durablement la moto dans les aides à la mobilité.
10	Représentation	Créer un Conseil national des deux-roues motorisés.
11	Villages Bikers	Déployer le label comme outil de revitalisation territoriale.
12	Kustom Kulture	Reconnaître un art vivant et engager son inventaire patrimonial.

01 Remplacer le contrôle technique périodique par un contrôle utile

Depuis le 15 avril 2024, le contrôle technique périodique est obligatoire pour les deux-roues, trois-roues et quadricycles motorisés. En 2026, les véhicules immatriculés en 2020 et 2021 sont à leur tour concernés. L'absence de contrôle expose le propriétaire à une amende forfaitaire de 135 euros.^[2]

Cette obligation n'est pas une fatalité européenne. La directive 2014/45/UE permet à un État d'exempter les motocycles de plus de 125 cm³ s'il met en place des mesures alternatives de sécurité routière, appréciées notamment au regard des statistiques d'accidentalité des cinq années précédentes.^[3] La Belgique applique déjà un dispositif plus ciblé : contrôle lors de la revente à un particulier et après accident, afin notamment de protéger l'acheteur.^[5]

L'étude européenne MAIDS, portant sur près de 1 000 accidents, attribuait moins de 0,5 % des cas étudiés à une défaillance technique comme cause directe ou principale. Ce résultat ne signifie pas que l'entretien est inutile : il indique que le contrôle périodique ne cible qu'une part marginale des causes d'accident.^[4]

Une précision d'honnêteté

Les données de MAIDS ont été recueillies entre 1999 et 2001 et publiées en 2004. Le parc a changé depuis. Nous citons cette étude parce qu'elle reste la plus large enquête européenne en profondeur sur les causes d'accidents de deux-roues — et c'est précisément pour cela que nous demandons une étude française actualisée plutôt que de nous contenter de l'invoquer.

Notre demande

- Supprimer le contrôle technique périodique et notifier à la Commission européenne un plan français de mesures alternatives, comme la directive le permet.
- Maintenir un contrôle lors de la revente à un particulier et après un accident grave susceptible d'avoir affecté la structure du véhicule.
- Permettre des contrôles ciblés lorsqu'un véhicule paraît manifestement dangereux, excessivement polluant ou trafiqué.
- Réorienter l'effort budgétaire vers les infrastructures, la formation, la prévention et l'accès aux équipements de protection.
- Publier, avant toute décision, une étude française actualisée sur les causes réelles d'accidentalité des deux-roues.

02 Sortir les deux-roues motorisés des ZFE

Une moto n'est pas une voiture à laquelle il manquerait deux roues.

La suppression des zones à faibles émissions a été votée par l'Assemblée nationale puis par le Sénat en avril 2026, dans le cadre de la loi de simplification de la vie économique. Le Conseil constitutionnel a censuré cette disposition le 21 mai 2026 (décision n° 2026-903 DC), en jugeant que l'article 37 constituait un cavalier législatif : il ne présentait pas de lien suffisant, même indirect, avec le projet de loi initial, au sens de l'article 45 de la Constitution. Vingt-cinq articles sur quatre-vingt-quatre ont été censurés pour ce même motif. ^[6]

Le fond n'a donc pas été tranché. Les Sages ne se sont pas prononcés sur la pertinence des ZFE, mais sur la procédure. Le débat peut revenir intégralement dans une loi autonome — c'est exactement ce que nous demandons.

Un point que nous ne cachons pas

Les amendements de suppression avaient été portés à l'Assemblée par des députés du Rassemblement national et de la Droite républicaine, avec le soutien de La France insoumise. Nous le disons parce que c'est vrai, et parce que notre méthode est d'être jugés sur les faits : sur ce dossier, la ligne de partage n'a pas suivi le clivage habituel. Nous n'en tirons aucune conclusion partisane, et nous ne devons rien à aucun de ces groupes.

Un deux-roues occupe moins d'espace sur la chaussée et au stationnement. Une simulation réalisée sur l'axe Louvain-Bruxelles estimait que le remplacement de 10 % des voitures par des motos pouvait réduire de 40 % les heures perdues dans les embouteillages et de 6 % le coût global des émissions sur cet axe. Cette étude est ancienne et étrangère : elle ne décrit pas la France, mais elle démontre qu'un effet de décongestion existe et qu'il doit être mesuré avant d'être ignoré. ^[7]

Le classement Crit'Air d'une moto dépend principalement de sa norme Euro et de sa date de première immatriculation. Il ne mesure ni l'usage réel, ni le kilométrage annuel, ni la qualité de l'entretien, ni l'encombrement, ni l'effet de décongestion. ^[8] Interdire une moto entretenue, peu utilisée et occupant une fraction de la place d'une voiture peut conduire son propriétaire à reprendre une automobile plus encombrante — soit l'inverse de l'objectif poursuivi.

Nous reconnaissons pleinement l'enjeu sanitaire de la pollution de l'air : elle tue, et ce n'est pas discutable. Mais une politique environnementale juste doit mesurer, différencier et accompagner. Elle ne peut se résumer à exclure un véhicule sur la seule base de son année de naissance.

Notre demande

- Présenter dans les cent premiers jours du quinquennat une loi autonome excluant les véhicules de catégorie L des restrictions permanentes de circulation en ZFE. Le motif de la censure de mai 2026 impose ce véhicule législatif propre.
- Conserver la possibilité de restrictions temporaires lors d'épisodes de pollution exceptionnels, sur la base de mesures objectives et harmonisées.
- Commander une étude nationale indépendante sur les émissions réelles, le kilométrage, l'occupation de l'espace et l'effet de décongestion des deux-roues.
- Renforcer les contrôles contre les véhicules volontairement trafiqués ou manifestement polluants.
- Accompagner financièrement le remplacement ou le retrofit des machines les plus anciennes, sans obligation de mise au rebut prématurée.

03 Des radars sonores justes, fiables et contestables

Les nuisances sonores excessives empoisonnent la vie des riverains et dégradent l'image de tous les motards. Nous ne défendons ni les échappements illégaux, ni les dispositifs modifiés, ni le fait de faire hurler inutilement un moteur en agglomération. Ceux qui le font nous nuisent à tous.

Le cadre existe : l'article 92 de la loi d'orientation des mobilités de 2019 a créé l'article L. 130-9 du code de la route, le décret n° 2022-1 du 3 janvier 2022 a introduit l'infraction, et l'arrêté du 7 juillet 2023 a fixé le seuil expérimental à 85 dB(A) en agglomération sur voie limitée à 50 km/h. L'infraction est une contravention de 4^e classe : 135 euros, minorés à 90 euros, sans retrait de points. Sept collectivités participent aux essais : Bron, Nice, Rueil-Malmaison, Paris (deux sites), Villeneuve-le-Roi, Toulouse et la communauté de communes de la Haute-Vallée de Chevreuse. ^[9]
^[10]

Il manque l'essentiel : l'homologation métrologique, sans laquelle aucun procès-verbal n'est juridiquement solide. Le Laboratoire national de métrologie et d'essais a engagé fin 2025 les essais sur la piste de Montlhéry, avec deux dispositifs candidats. L'homologation est annoncée pour 2026.

Un fait qui devrait rassurer tout le monde

Un véhicule de série en bon état, même sportif, n'atteint pas 85 dB(A) en conduite normale à 50 km/h. Le seuil ne vise pas les motards ordinaires : il vise les échappements modifiés, les chicanes retirées et les régimes moteur volontairement excessifs en ville. Nous le disons clairement parce que c'est vrai, et parce que la peur entretenue autour de ce dispositif dessert tout le monde — y compris ceux qui la propagent.

Notre exigence porte donc sur la fiabilité de la mesure et sur les droits de la défense, pas sur le principe.

Un point technique doit être compris : la valeur U.1 inscrite sur la carte grise correspond à une mesure statique effectuée à proximité de l'échappement. Elle n'est pas directement comparable à la mesure dynamique d'un radar. Le véritable enjeu est l'attribution du bruit au bon véhicule dans un flux, la marge d'erreur de l'appareil, l'influence des conditions extérieures et l'existence de voies de recours réelles.

Notre demande

- Aucune verbalisation avant homologation complète et publication de l'évaluation des appareils.
- Publication des marges d'erreur, des protocoles de mesure et des règles d'attribution du bruit en présence de plusieurs véhicules.
- Prise en compte de la catégorie, de la génération et des caractéristiques d'homologation du véhicule, ainsi que des dérogations déjà prévues pour certains véhicules anciens.
- Conservation des éléments techniques permettant au conducteur de contester, et validation humaine de tout dossier ambigu.
- Contrôle prioritaire des comportements et véhicules réellement excessifs, plutôt que verbalisation de masse au seuil.
- Publication annuelle d'un bilan public : nombre de PV, taux de contestation, taux d'annulation, évolution mesurée des niveaux sonores.

04 Affirmer qu'une moto n'est pas un produit de luxe

À l'automne 2025, l'amendement n° I-CF865 au projet de loi de finances pour 2026 proposait de créer un taux de TVA à 33 % sur les « produits de luxe » et d'y inclure les motocyclettes de plus de 450 cm³, dans la même liste que les jets privés, les yachts, le caviar et les lingots d'or. Déposé par des députés de La France insoumise — Nouveau Front populaire, il a été adopté en commission des finances le 22 octobre 2025, puis retiré par ses auteurs le 28 octobre, ceux-ci invoquant une erreur de classification issue du code général des impôts. ^[11]

Nous prenons acte du retrait, et nous n'en faisons pas un procès d'intention : l'erreur a été reconnue et corrigée. Mais l'épisode révèle un problème de fond. Une Honda CB500, une Kawasaki Z650, une Yamaha MT-07, une Ténéré 700 ou une KTM 500 EXC-F ne sont pas des signes extérieurs de richesse. Ce sont des motos d'apprentissage, des machines A2, des outils de déplacement quotidien, souvent achetées d'occasion. La cylindrée ne dit rien du prix, de la valeur résiduelle, de l'usage ni des revenus du propriétaire.

Ce qui a failli passer par inadvertance peut revenir par conviction. Nous demandons donc une garantie durable, pas une simple assurance verbale.

Notre demande

- Exclure définitivement la seule cylindrée comme critère de qualification d'un bien de luxe en droit fiscal.
- Garantir qu'une moto d'usage courant ne sera jamais fiscalement assimilée à un yacht ou à un jet privé.
- Rendre obligatoire une étude d'impact spécifique et une consultation des usagers avant toute réforme fiscale touchant les deux-roues.
- Publier, à chaque projet de loi de finances, la liste des mesures affectant les deux-roues, afin qu'aucune ne passe en catimini dans un amendement de séance.

05 Rendre les équipements de protection accessibles

Un casque homologué, un blouson, un pantalon renforcé, des bottes, des gants et un airbag représentent un budget considérable, particulièrement pour un jeune permis — c'est-à-dire précisément pour la population la plus exposée : 37 % des tués en deux-roues motorisé ont entre 18 et 34 ans. ^[1]

Les équipements adaptés réduisent les abrasions et certaines fractures. L'évaluation française EFFIGAM montre que le gilet airbag apporte une protection réelle du tronc et se montre plus efficace qu'une dorsale seule dans plusieurs configurations de chute. ^[12]

La sécurité ne doit pas devenir un luxe réservé à ceux qui peuvent se l'offrir. Il est incohérent de sanctionner l'absence d'équipement tout en le laissant hors de portée d'une partie des usagers.

Notre demande

- Appliquer un taux de TVA réduit aux équipements de protection individuelle certifiés ou, si le droit européen l'interdit, instaurer une aide nationale d'effet équivalent.
- Créer une prime spécifique pour l'acquisition d'un airbag par les jeunes conducteurs et les professionnels.



-
- Encourager les assureurs à réduire les cotisations des conducteurs correctement équipés, sur la base d'un référentiel public.
 - Renforcer la lutte contre les équipements contrefaits ou faussement homologués, en particulier sur les places de marché en ligne.
 - Rendre l'information sur les niveaux de protection lisible et comparable au moment de l'achat.

06 Un plan national « Routes sûres pour les motards »

Pour un automobiliste, une plaque métallique, un nid-de-poule, des gravillons, une peinture glissante ou une glissière inadaptée sont un inconfort. Pour un motard, ils peuvent devenir une condamnation.

Environ 30 % des accidents mortels de deux-roues impliquent un choc contre un obstacle fixe. Les collisions contre les glissières sont moins fréquentes que pour les automobilistes, mais leurs conséquences sont bien plus graves. Les glissières équipées d'une lisse basse réduisent cette gravité — la technique existe, elle est éprouvée, elle est simplement peu déployée. ^[13]

C'est l'engagement le plus consensuel des douze : personne ne défend publiquement des routes dangereuses. C'est aussi celui dont l'exécution se mesure le plus facilement. Nous demandons donc qu'il soit chiffré et suivi.

Notre demande

- Réaliser un audit national des infrastructures dangereuses pour les deux-roues, publié et cartographié.
- Imposer un volet « sécurité deux-roues » dans tout projet de rénovation routière financé par l'État.
- Équiper progressivement les glissières identifiées comme dangereuses de protections basses, selon un calendrier public.
- Utiliser des peintures et revêtements offrant une adhérence suffisante sous la pluie, et intégrer ce critère aux marchés publics.
- Créer une plateforme nationale de signalement avec suivi public des corrections apportées.
- Conditionner une partie des concours financiers de l'État au traitement effectif des points noirs identifiés.

07 Mettre la moto au cœur de la formation routière

De nombreux accidents surviennent parce qu'un conducteur n'a pas vu le deux-roues, a mal évalué sa vitesse d'approche ou n'a pas contrôlé son angle mort. La sécurité des motards ne dépend donc pas uniquement des motards. Une politique qui ne s'adresse qu'à eux se condamne à traiter la moitié du problème.

Notre demande

- Intégrer davantage de situations impliquant des deux-roues dans la formation et l'examen du permis automobile.
- Enseigner systématiquement le contrôle des angles morts, la détection des deux-roues et le risque spécifique des intersections.
- Lancer régulièrement des campagnes nationales de partage de la route, financées et évaluées.
- Développer des stages volontaires de perfectionnement, avec incitation assurantielle plutôt que sanction.
- Proposer une remise à niveau accessible aux conducteurs reprenant la moto après une longue interruption — population identifiée comme particulièrement exposée.

08 Un stationnement proportionné et sécurisé

Une moto occupe beaucoup moins d'espace qu'une automobile. Elle ne devrait donc pas être tarifée comme si elle monopolisait la même surface. La multiplication de règles locales divergentes rend par ailleurs la circulation incompréhensible pour un usager traversant plusieurs communes dans la même journée.

Nous ne demandons pas de retirer aux communes leur compétence : nous demandons un cadre national de proportionnalité à l'intérieur duquel elles restent libres.

Notre demande

- Établir un cadre national garantissant une tarification proportionnée à l'espace occupé, dans le respect des compétences locales.
- Développer des emplacements dédiés équipés de dispositifs d'ancrage contre le vol.
- Maintenir la gratuité tant que l'offre de stationnement sécurisé reste insuffisante.
- Harmoniser la signalisation et les moyens de paiement d'une commune à l'autre.
- Créer davantage de places sans jamais gêner les piétons, les personnes handicapées et les cyclistes.

09 Ne pas exclure la moto de la transition énergétique

Lorsque des aides à la mobilité propre sont créées, les deux-roues sont trop souvent oubliés, moins bien aidés, ou soumis à des règles qui changent d'une année sur l'autre. L'instabilité est en elle-même un obstacle : personne n'engage un achat sur un dispositif dont il ignore s'il existera encore dans six mois.

Notre demande

- Intégrer durablement les deux et trois-roues dans les aides à la transition, avec une visibilité pluriannuelle.
- Soutenir le retrofit lorsqu'il est techniquement, économiquement et écologiquement pertinent.
- Aider prioritairement les ménages modestes et les professionnels utilisant quotidiennement un deux-roues.
- Développer des solutions de recharge adaptées aux logements collectifs et aux parkings.
- Évaluer les véhicules sur leur cycle de vie complet, leur usage réel, leur encombrement et leur consommation — pas uniquement sur leur motorisation.



10 **Instituer une représentation nationale permanente des usagers**

Aucune politique sérieuse ne se construit uniquement depuis un bureau ministériel. Consulter ne signifie pas être d'accord : cela signifie comprendre les conséquences concrètes d'une décision avant de l'imposer.

C'est l'engagement le plus structurant des douze, parce qu'il conditionne tous les autres : une instance permanente rendrait improbables les épisodes comme l'amendement TVA d'octobre 2025, adopté puis retiré en six jours faute d'expertise disponible au bon moment.

Notre demande

- Créer un Conseil national des deux-roues motorisés.
- Y associer représentants d'usagers, professionnels, formateurs, constructeurs, réparateurs, assureurs, chercheurs, collectivités, services de secours et administrations.
- Rendre sa consultation obligatoire avant toute mesure nationale ayant un impact significatif sur l'usage, la fiscalité, la sécurité ou la circulation des deux-roues.
- Publier ses avis et les réponses motivées du Gouvernement, y compris lorsque celui-ci décide de ne pas les suivre.

11 Déployer le label Villages Bikers de France

Faire de l'accueil des motards un outil concret de revitalisation des centres-bourgs.

Le label Villages Bikers de France a été créé pour mettre en avant les communes souhaitant offrir aux motards un accueil positif et organisé, au bénéfice des visiteurs comme des professionnels locaux. Son objectif historique est clair : apporter une alternative touristique aux villages dont les commerces de centre-bourg sont fragilisés. ^[14]

Le dispositif repose sur une logique collective. Les critères publiés prévoyaient notamment une délibération du conseil municipal, l'adhésion d'une majorité de commerçants à une charte d'accueil, et la création de stationnements motos gratuits et sécurisés en centre-ville. ^[15]

Un tel label ne doit pas se réduire à un panneau posé à l'entrée d'une commune. Il peut devenir un contrat territorial associant la mairie, l'office de tourisme, les restaurateurs, hébergeurs, artisans, stations-service, réparateurs, associations locales et représentants des usagers.

Les motards voyagent hors des grands axes, s'arrêtent dans les cafés et commerces de proximité, recherchent des routes de caractère et reviennent volontiers là où l'accueil est identifié. Un réseau national permettrait de répartir les flux touristiques vers des territoires ruraux ou intermédiaires, d'allonger la saison et de valoriser les produits locaux. L'accueil structuré améliore aussi la tranquillité : stationnements identifiés, itinéraires conseillés, information sur les zones sensibles, charte de comportement, médiation avec les habitants et coordination des rassemblements.

Un modèle territorial, pas une privatisation

Le label associe tourisme, commerce, stationnement, sécurité, événementiel et image de marque locale. Il ne doit jamais devenir une privatisation de l'espace public ni une obligation commerciale imposée aux professionnels. Chaque commerçant reste libre de proposer, ou non, un avantage.

Notre demande

- Reconnaître Villages Bikers de France comme une initiative nationale de revitalisation touristique et commerciale, tout en préservant son identité associative et son cahier des charges.
- Mettre en place un partenariat interministériel associant Tourisme, Collectivités territoriales, Commerce, Culture et Sécurité routière.
- Financer un programme pilote dans chaque région volontaire : signalétique, ancrages sécurisés, outils numériques, formation à l'accueil et communication touristique.
- Intégrer les communes labellisées aux itinéraires touristiques nationaux et régionaux, avec une carte publique des services et événements.
- Établir une charte modernisée : décision municipale, engagement collectif des acteurs, stationnement adapté, accessibilité, respect des riverains, sécurité, promotion des produits et savoir-faire locaux.
- Mesurer chaque année les retombées : fréquentation, consommation locale, nuitées, emploi, saisonnalité, satisfaction des habitants, des commerçants et des visiteurs.

Nous ne demandons pas au Gouvernement de récupérer le label. Nous lui demandons de lui donner les moyens de réussir, commune après commune, au service de la France des territoires.

12 Reconnaître la Kustom Kulture comme un patrimoine vivant

Une machine transformée peut être un objet roulant. Elle est aussi l'aboutissement d'un dessin, d'un geste, d'un savoir-faire et d'une histoire.

La Kustom Kulture motorisée ne se résume pas à modifier un véhicule. Elle réunit la conception, la mécanique, la chaudronnerie, la mise en forme du métal, la soudure, la peinture, l'aérogaphie, le pinstriping, le lettrage, la dorure, la gravure, la sellerie, le travail du cuir, la photographie, l'affiche, la musique, le tatouage et l'organisation d'événements.

Le pinstriping, par exemple, est l'art de tracer à main levée au pinceau des filets et ornements décoratifs sur motos, casques, véhicules, guitares ou enseignes. La maîtrise du geste, le choix des pinceaux, des peintures et des supports se transmettent par l'apprentissage, les ateliers et les rencontres. ^[16]

Des événements français démontrent déjà cette dimension culturelle. À Biarritz, Wheels & Waves associe moto, surf, skate, musique, expositions et concours de préparation custom ; son espace Artride donne la parole à des artistes de la moto, de la photographie, du street art et de la peinture. ^[17]

La France est par ailleurs l'un des berceaux fondateurs du deux-roues motorisé. Louis-Guillaume Perreaux dépose le 26 décembre 1868 un brevet pour un vélocipède à grande vitesse, perfectionné ensuite par une motorisation à vapeur. L'exemplaire conservé au musée du Domaine départemental de Sceaux est daté de la période 1868-1873. ^[18]

Une formulation qui doit rester rigoureuse

Plusieurs inventions concurrentes ont marqué la naissance de la moto, et la première motocyclette à moteur à explosion est généralement attribuée à Daimler (1885). Le vélocipède Michaux-Perreaux n'est donc pas « la première moto » sans nuance — mais il établit incontestablement la place fondatrice de la France dans cette histoire. Nous préférons une revendication exacte à une revendication flatteuse : c'est plus solide dans un débat.

La convention de l'UNESCO ne protège pas seulement des monuments. Elle reconnaît aussi les pratiques, expressions, connaissances, savoir-faire, objets et espaces culturels que des communautés considèrent comme leur patrimoine et transmettent de génération en génération. Ce patrimoine peut être traditionnel, contemporain et vivant. ^[19]

La Kustom Kulture relève potentiellement de plusieurs de ces domaines : savoir-faire artisanaux, pratiques sociales, événements festifs, création contemporaine, transmission entre générations et sentiment d'appartenance. Son origine internationale n'y fait pas obstacle : le patrimoine vivant peut être partagé entre plusieurs pays et continuellement recréé par ceux qui le pratiquent.

La bonne procédure

La reconnaissance ne se décrète pas unilatéralement. L'inclusion à l'Inventaire national du patrimoine culturel immatériel suppose une enquête participative, le consentement des communautés concernées, une fiche documentée, des soutiens et l'examen du Comité national du PCI. Cette inclusion est ensuite un préalable à toute candidature UNESCO. ^[20]

Elle ne constitue pas un droit automatique et n'ouvre pas, à elle seule, droit à une subvention.



Notre demande

- Reconnaître officiellement la Kustom Kulture motorisée comme un champ artistique, artisanal et culturel digne d'étude, de transmission et de valorisation.
- Installer, sous l'égide du ministère de la Culture, un groupe de travail réunissant artisans, artistes, préparateurs, associations, historiens, musées, chercheurs, organisateurs d'événements et représentants des communautés concernées.
- Financer une enquête ethnographique et documentaire nationale : gestes, métiers, récits, ateliers, œuvres, archives, événements, vocabulaire, écoles stylistiques et modes de transmission.
- Accompagner la constitution participative d'un dossier pour l'Inventaire national du patrimoine culturel immatériel.
- Créer un plan de sauvegarde et de transmission : démonstrations, résidences, expositions itinérantes, archives audiovisuelles, apprentissage, mentorat et liens avec les métiers d'art.
- Étudier, une fois l'inclusion nationale obtenue et avec l'accord des communautés, l'opportunité d'une candidature internationale auprès de l'UNESCO.
- Valoriser le rôle historique de la France dans la naissance de la moto, notamment l'œuvre de Louis-Guillaume Perreaux, au sein des musées et programmes culturels nationaux.

Reconnaître la Kustom Kulture ne signifie pas homologuer automatiquement toutes les transformations techniques, ni soustraire les véhicules au code de la route. La reconnaissance porte sur les gestes, les savoir-faire, les œuvres, les pratiques sociales et leur transmission. La conformité routière reste une exigence distincte et entière.



Ce qui fonctionne lorsqu'on accepte d'écouter

La circulation inter-files a fait l'objet de deux campagnes d'expérimentation successives, étalées sur près de dix ans, avec des résultats qui n'étaient pas uniformes. Ils ont néanmoins permis d'identifier des conditions précises. Le décret n° 2025-33 du 9 janvier 2025, entré en vigueur le 11 janvier, l'a inscrite dans le code de la route à l'article R. 412-11-3 : véhicules de catégorie L3e ou L5e d'un mètre de large au maximum, sur autoroutes et routes à chaussées séparées d'au moins deux voies, circulation établie en files ininterrompues, 50 km/h maximum — 30 km/h si l'une des files est à l'arrêt — interdiction de dépasser un autre véhicule en inter-files, avertissement préalable des autres usagers. ^[21]

Écouter, expérimenter, mesurer, corriger, puis décider. C'est cette méthode que nous défendons — pour la sécurité, la mobilité, les Villages Bikers de France et la reconnaissance de la Kustom Kulture. Elle est lente. Elle produit des règles qui tiennent.

Un mot sur la stigmatisation

Dans le débat public, le motard est trop souvent réduit au bruit, à la vitesse et au danger. On évoque rarement les convois de Noël vers les hôpitaux, les collectes, les actions caritatives, les rassemblements solidaires ou les milliers d'heures consacrées bénévolement à des inconnus.

Nous ne demandons pas de médaille. Nous demandons d'être jugés sur nos actes.

Le comportement illégal de quelques-uns ne doit pas servir à condamner une communauté entière. Nous soutenons les sanctions contre les comportements réellement dangereux, les machines volontairement trafiquées et les nuisances manifestement excessives. Mais nous refusons la culpabilité collective. Un motard n'est pas un problème de circulation. C'est un citoyen, un contribuable, un travailleur, un bénévole, un créateur et un électeur.

Notre demande aux candidats

Chaque candidat à l'élection présidentielle sera invité à répondre publiquement à ces douze engagements.

- Une réponse écrite sur chacun des douze points — un oui, un non, ou une position motivée. Le silence sera publié comme tel.
- La désignation d'un interlocuteur national chargé des deux-roues motorisés.
- Une rencontre avec les représentants des usagers, des territoires et des communautés culturelles concernées.
- L'engagement de présenter les premières mesures dans les cent jours suivant l'élection.

Notre règle, sans exception

Les réponses seront publiées intégralement, sans commentaire partisan ni modification, dans l'ordre de leur réception. Nous ne dirons pas aux motards pour qui voter. Nous leur dirons qui les a écoutés, qui leur a répondu et qui s'est engagé.

Après l'élection, nous publierons chaque année un bilan d'exécution comparant les engagements pris aux mesures effectivement prises. Un engagement qu'on n'évalue pas est une promesse ; un engagement qu'on évalue est un contrat.



Ce que nous avons corrigé

La version 2.0 corrige et précise la version du 1^{er} septembre 2026. Nous publions ces corrections plutôt que de les glisser sans le dire : un document qui demande de la rigueur aux autres doit s'en appliquer à lui-même.

DOSSIER	CORRECTION APPORTÉE
ZFE	Référence exacte ajoutée : article 37 de la loi de simplification de la vie économique, décision n° 2026-903 DC du 21 mai 2026, censure fondée sur l'article 45 de la Constitution. Origine parlementaire des amendements mentionnée.
Accidentalité	Périmètre précisé : 697 tués sur 3 263 en France métropolitaine, données définitives. Part des blessés graves présentée comme « environ un tiers », formulation retenue par l'ONISR.
MAIDS	Date de recueil des données ajoutée (1999-2001), avec la limite qu'elle implique. Demande d'une étude française actualisée ajoutée.
Radars sonores	Fondement juridique complet, montant et nature de la contravention, liste des sept collectivités et état de l'homologation ajoutés. Précision qu'un véhicule de série n'atteint pas le seuil.
Fiscalité	Dates exactes ajoutées : adoption en commission le 22 octobre 2025, retrait le 28 octobre. Origine de l'amendement et motif du retrait précisés.
Inter-files	Article du code de la route, date d'entrée en vigueur et conditions de pratique ajoutés.
Perreaux	Formulation resserrée : place fondatrice de la France affirmée, antériorité absolue non revendiquée.

Sources et références

Sources publiques consultées et vérifiées au 2 septembre 2026. Les références étayent les faits, chiffres, dates et procédures cités. Les demandes politiques restent celles des Motards Patriotes et n'engagent aucune des institutions citées.

[1] ONISR — Bilan 2025 de la sécurité routière

onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere

[2] Ministère de la Transition écologique — Le contrôle technique des véhicules

ecologie.gouv.fr

[3] EUR-Lex — Directive 2014/45/UE consolidée, article 2

eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:02014L0045-20230520

[4] Sénat — Contrôle technique périodique et étude MAIDS

senat.fr/ue/pac/E7549.html

[5] Service public de Wallonie — Contrôle technique moto : revente et après accident

wallonie.be

[6] Conseil constitutionnel — Décision n° 2026-903 DC du 21 mai 2026

conseil-constitutionnel.fr

[7] Transport & Mobility Leuven — Commuting by motorcycle

tmleuven.be/en/project/Commuting-by-motorcycle

[8] Tableau officiel de classification Crit'Air

certificat-air.gouv.fr/files/tableaux_classement.pdf

[9] Cerema — Radars sonores : expérimentation et homologation

cerema.fr/fr/actualites/radars-sonores-experimentation-dispositifs-contrrole

[10] Ministère de la Transition écologique — Radar sonore



ecologie.gouv.fr/radar-sonore

[11] Assemblée nationale — Amendement n° I-CF865 au PLF 2026

assemblee-nationale.fr/dyn/17/amendements/1906A/CION_FIN/CF865

[12] ONISR — Étude EFFIGAM sur l'efficacité du gilet airbag pour motocyclistes

onisr.securite-routiere.gouv.fr

[13] ONISR et Cerema — Accidents de deux-roues contre glissières métalliques

onisr.securite-routiere.gouv.fr

[14] Fédération des Bikers de France — Label Villages Bikers de France

federationdesbikersdefrance.fr

[15] Café Racer Only — Critères du label Villages Bikers de France

cafe-racer-only.com/fr/actualites/article/un-label-les-villages-bikers-de-france

[16] Pinstriping France Kustom — Définition et transmission du pinstriping

pinstripingfrancekustom.com

[17] Destination Biarritz — Wheels & Waves : moto, art, musique et artisanat

destination-biarritz.fr/temps-fort/wheels-waves

[18] Ministère de la Culture — Vélocipède à vapeur Perreaux, base Joconde

pop.culture.gouv.fr/notice/joconde/04170020752

[19] UNESCO — Définition du patrimoine culturel immatériel

ich.unesco.org/fr/qu-est-ce-que-le-patrimoine-culturel-immateriel-00003

[20] Ministère de la Culture — Inclure une pratique à l'Inventaire national du PCI

culture.gouv.fr/thematiques/patrimoine-culturel-immateriel

[21] Légifrance — Décret n° 2025-33 du 9 janvier 2025, circulation en inter-files

legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000050962717

Précision

L'inclusion à l'Inventaire national du patrimoine culturel immatériel ne constitue pas un droit automatique et n'ouvre pas, à elle seule, droit à une subvention. Elle repose sur une démarche participative des communautés concernées et sur l'examen du Comité national du PCI.



Deux roues · Une passion · Un pays · Des valeurs

MOTARDS PATRIOTES

www.motards-patriotes.fr · contact@motards-patriotes.fr · WhatsApp 06 07 79 48 15

Suivez notre page Facebook : le nombre fera notre force.