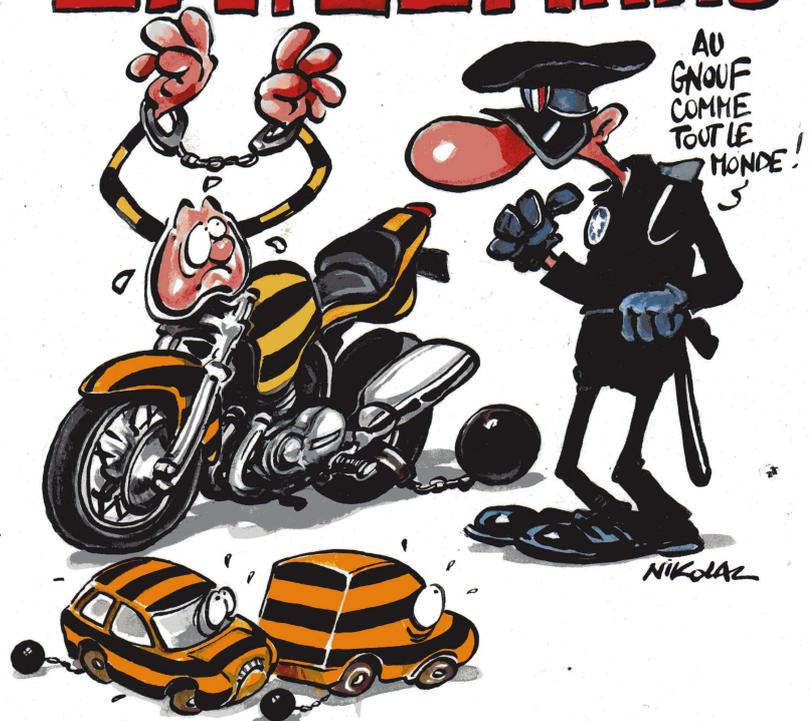


PROCEDURE VEHICULES ENDOMMAGES :
La FFMC mobilise tous les motards !

APPEL À MANIF'!
21 ET 22 MARS



DOSSIER DE PRESSE

MOUVEMENT FFMC

La FFMC est membre de la 





SOMMAIRE

Les origines de la procédure VE

La procédure VE en bref (schéma)

Présentation de la procédure VE

La position de la FFMC

Les propositions de la FFMC

Les actions menées par la FFMC

La liste des rassemblements partout en France

Annexes :

- La procédure VE dans le code de la route
- La liste des critères de dangerosité
- La FFMC, ses objectifs et ses valeurs ; le mouvement
FFMC

Les origines de la procédure VE

En 1982, un rapport d'enquête démontrait que le mauvais état général et l'insuffisance d'entretien des véhicules étaient à l'origine de près de 30% des accidents mortels.

Face à ce constat, le gouvernement de l'époque a mis en place, en 1986, la procédure des Véhicules Gravement Accidentés (VGA) dont l'objectif était de retirer de la circulation des véhicules présentant un réel danger en matière de sécurité routière. Un an plus tôt, l'instauration d'un contrôle technique obligatoire lors de la vente d'un véhicule, ambitionnait déjà l'assainissement du parc automobile.

Rarement utilisée, la procédure VGA a fini par tomber dans l'oubli. Le gouvernement a alors souhaité la réformer. Si une loi de 2003 a effectivement posé les grands principes de cette réforme, les décrets d'application sont longtemps restés dans les tiroirs du ministère des transports.

La mise en place de la procédure VGA

Prévue aux articles R. 326-1 à R. 326-5 du code de la route, la procédure VGA, inapplicable aux deux-roues motorisés, permettait aux forces de l'ordre, appelées sur un accident de la circulation, de retirer la carte grise d'un véhicule, si elles estimaient qu'en raison de la gravité des dommages qu'il avait subis, celui-ci n'est plus en état de circuler sans danger pour la sécurité. Un expert en automobile, qualifié VGA, devait ensuite confirmer ou infirmer le diagnostic établi par l'agent. Si le véhicule s'avérait effectivement dangereux, l'expert évaluait et suivait les travaux jusqu'à complète remise en état du véhicule.

Tombée en désuétude quinze ans plus tard, la procédure VGA n'a pas atteint les résultats escomptés. Principales causes de cet échec : le manque de formation et d'information des forces de l'ordre et une procédure trop restrictive qui ne visait que les voitures accidentées.

De la procédure VGA à la procédure VE

C'est la loi n°2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière qui a introduit dans le code de la route un nouveau chapitre VII intitulé « véhicules endommagés » où figurent trois nouveaux articles consacrés à la procédure VE qui, contrairement à l'ancienne procédure VGA, s'applique aux deux-roues motorisés.

L'article L327-4 donne compétence aux forces de l'ordre pour immobiliser un véhicule qui présente de graves dommages, à l'occasion non plus seulement d'un accident de la circulation mais à n'importe quel moment.

L'article L327-5 confère les mêmes prérogatives aux experts en automobile qui découvrirait lors d'une expertise que le véhicule ne peut circuler dans des conditions normales de sécurité.

Enfin, l'article L327-6 renvoie la mise en application de ces dispositions à la parution d'un décret en conseil d'Etat.

En 2005, l'inspection générale de l'administration et le conseil général des ponts et chaussées ont été chargés de réfléchir à la mise en place de la procédure VE. Leur rapport, publié en février 2006, a particulièrement insisté sur la nécessité d'adapter les critères de dangerosité qui déclencheront la procédure VE à chaque catégorie de véhicules et sur le besoin d'instaurer une large concertation, non seulement auprès des professionnels concernés mais aussi des usagers.

Plus de cinq ans après le vote de la loi, le décret d'application n'a toujours pas été publié, le gouvernement souhaitant corréliser l'entrée en vigueur de la procédure VE à celle du nouveau système d'immatriculation des véhicules. Les projets de texte, actuellement à l'étude, laissent présager le pire...

LA PROCEDURE VE EN BREF

Accident

L'assureur missionne un expert pour évaluer les dommages

Contrôle routier

Suspicion d'une déficience au regard de la liste des 21 critères de dangerosité

Retrait de la carte grise et interdiction de circuler

Rapatriement du véhicule aux frais de l'utilisateur

Expert missionné par l'utilisateur à ses frais également

Expertise

Véhicule déclaré non dangereux au regard de la liste des 21 critères

L'expert doit vérifier la conformité du véhicule et s'assurer qu'il n'ait pas subi de transformations. Les contrôles seront effectués à la charge de l'utilisateur.

Le véhicule est conforme à son certificat de réception

L'expert délivre un rapport attestant que le véhicule peut de nouveau circuler

L'utilisateur doit présenter ce rapport en préfecture pour récupérer sa carte grise, lever l'opposition et l'interdiction de circuler

L'utilisateur peut récupérer son véhicule et circuler, après avoir éventuellement réglé des frais de garage

Véhicule déclaré dangereux au regard de la liste des 21 critères

L'expert informe la préfecture. Celle-ci fait une opposition au transfert de la carte grise. Le véhicule ne peut plus circuler

L'utilisateur a 10 jours pour déposer sa carte grise en préfecture

Travaux effectués sous le suivi de l'expert à la charge de l'utilisateur ou de son assureur si la déficience résulte d'un accident non responsable ou couvert par une garantie tous risques

Le véhicule n'est pas conforme à son certificat de réception (pot ou clignotant non d'origine, débridage, etc.).

L'utilisateur remet, à ses frais, le véhicule en conformité

La procédure VE

Instaurée dans le code de la route par une loi du 12 juin 2003, la procédure des véhicules endommagés (VE) entrera en vigueur le 15 avril 2009, par la publication d'un décret (pour rappel un décret est un acte réglementaire signé par le Président ou le premier ministre. Il n'est pas examiné par le Parlement et ne fait l'objet d'aucun vote à l'Assemblée Nationale ou au Sénat).

Cette nouvelle réglementation remplacera l'ancienne procédure VGA (véhicule gravement accidenté) en élargissant, au passage, son champ d'application et la qualité de ses initiateurs.

Une procédure applicable aux deux-roues motorisés

Alors que la procédure VGA excluait les deux-roues motorisés de son champ d'application, la procédure VE vise, quant à elle, tous les véhicules à moteur immatriculés. A ce jour, aucune précision n'a été apportée concernant les véhicules de plus de trente ans munis d'une carte grise « collection ». Seront-ils concernés ? Les projets de décret et d'arrêtés d'application ne mentionnent aucune dérogation explicite en la matière.

Autre nouveauté, la réglementation s'appliquera aux véhicules « endommagés » et non plus « accidentés ». Peu importe donc que les dégâts du véhicule soient la conséquence d'un accident, d'une intempérie ou d'un manque d'entretien, la procédure VE pourra être déclenchée à tout moment par les forces de l'ordre ou à la suite d'un sinistre par un expert en automobile.

Deux autorités peuvent déclencher la procédure VE

Tout d'abord, les forces de l'ordre, sur la base d'un simple soupçon, peuvent retirer provisoirement un véhicule de la circulation en attendant le passage d'un expert qui déterminera si son état de dangerosité est avéré ou non. Les frais de rapatriement du véhicule et d'expertise seront à la charge de l'usager, peu importe le résultat de cette dernière.

L'expert pourra également déclencher lui-même la procédure lorsqu'il sera missionné par votre assurance, le plus souvent à la suite d'un accident non responsable ou couvert par une garantie tous risques.

L'expertise se fera visuellement, sans démontage et par toutes les techniques possibles (dont l'expertise à distance) et consistera à vérifier 21 points de contrôle identifiés par le ministère des transports et les organisations professionnelles de l'expertise (voir liste des 21 critères en annexe du dossier de presse).

L'instauration d'un « super » contrôle technique

Si une déficience est constatée, le véhicule sera classé comme véhicule endommagé, retiré de la circulation et il vous appartiendra d'aller remettre, sous 10 jours, votre carte grise en préfecture.

Une fois les réparations effectuées, toujours sous le contrôle de l'expert, une expertise finale devra être diligentée pour remettre le véhicule en circulation.

L'expert devra alors ordonner des contrôles pour s'assurer que le véhicule est effectivement apte à rouler sur la voie publique. Il devra vérifier, au passage, que le véhicule n'a pas subi de transformation notable susceptible de modifier les caractéristiques indiquées sur la carte grise et correspond toujours à son certificat de réception. Pas de remise en circulation tant que votre moto n'a pas ses clignotants d'origine ! Et ce, même si la procédure VE a été déclenchée à cause d'une jante voilée !

Une fois le véhicule remis en conformité, l'expert vous remettra un rapport final vous permettant non pas de reprendre votre véhicule, mais d'aller rechercher, à pied, votre carte grise à la préfecture. Ce n'est qu'une fois ces démarches accomplies que vous pourrez de nouveau circuler avec votre véhicule.

La position de la FFMC

La procédure VE : une réforme injustifiée, un risque d'arbitraire

L'injustice est sans aucun doute le sentiment qui domine cette procédure, tant elle dédouane l'administration de ses responsabilités et accable le citoyen en le privant de recours.

Confier aux forces de l'ordre le pouvoir de retirer un véhicule de la circulation sur la base d'un simple soupçon, fait craindre au mieux des erreurs, au pire des abus, comme l'actualité récente s'en est faite écho ces dernières années. Cette réforme ouvre une nouvelle porte à des décisions arbitraires aux graves conséquences.

Le cas échéant, si l'expert, missionné par le propriétaire du véhicule, infirme le soupçon de dangerosité pointé par les forces de l'ordre, les frais de rapatriement du véhicule, le coût de l'expertise et le préjudice né de l'immobilisation prolongée du véhicule resteront à la charge de son propriétaire.

Si, au contraire, l'expert confirme la dangerosité du véhicule, l'usager n'aura pas la possibilité de demander une contre-expertise. Le projet de décret prévoit en effet que si cette contre-expertise conclut à l'absence de dangerosité, elle sera refusée. Ce même projet prévoit également que toutes les réparations identifiées par l'expert devront être effectuées par un professionnel de la réparation, excluant ainsi toute possibilité pour l'usager « bricoleur » de réduire sa facture en faisant lui-même certains travaux, et ce, malgré le suivi de l'expert.

La facture risque donc d'être lourde pour l'usager, qui subira également une hausse de sa prime d'assurance.

Dans le contexte de crise actuelle, la démarche gouvernementale est d'autant plus inacceptable qu'elle ne répond à aucun intérêt majeur de sécurité routière.

Si la mise en place de la procédure des Véhicules Gravement Accidentés (VGA) apparaissait nécessaire à la fin des années 80 eu égard au nombre important d'accidents liés au mauvais état des véhicules (30% des accidents mortels), rien ne justifie qu'elle fasse aujourd'hui l'objet d'une telle réforme. Rien ne justifie davantage qu'elle soit étendue aux deux-roues motorisés, dont l'entretien n'est en cause que dans moins de 1% des accidents.

La procédure VE : un contrôle technique aux mains des forces de l'ordre et des experts

Si l'objectif de retirer de la circulation les véhicules dangereux se veut consensuel - ce qui était tout de même censé être l'objectif affiché du contrôle technique automobile - cette réglementation dépasse largement ces enjeux. A l'inverse, elle coïncide parfaitement avec la volonté du gouvernement de mettre en place un contrôle technique des deux-roues motorisés dont la FFMC a démontré l'inutilité et l'extrême complexité. Car une fois la procédure enclenchée, l'expert ne pourra autoriser la remise en circulation du véhicule qu'après s'être assuré qu'il n'a pas subi de transformations. L'objectif initial de la procédure est alors complètement biaisé puisqu'il ne s'agit plus d'éviter un danger dans la circulation mais de faire la chasse à la personnalisation des véhicules et, bien entendu, pas seulement des deux-roues motorisés (gare au « tuning »).

Pour compenser les incohérences de cette réglementation, le ministère des transports assure qu'elle sera appliquée avec « discernement ». C'est un peu léger quand on voit comment ce même « discernement » est appliqué en matière de stationnement ou de remontée de files.

Au final, c'est un chèque en blanc que les professionnels, assureurs et usagers doivent signer à la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR).

La Fédération Française des Motards en Colère refuse de laisser planer cette épée de Damoclès au dessus de la tête des usagers et de leur portefeuille.

Les propositions de la FFMC

A l'issue d'une réunion de présentation de la procédure VE organisée par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) le 9 décembre 2008, la FFMC, la FFM, la branche deux-roues du CNPA et l'Assurance Mutuelle Des Motards ont élaboré ensemble une position commune tendant à amender cette nouvelle réglementation pour faciliter son acceptabilité tout en maintenant ses objectifs.

Dans un premier temps, il nous paraît important de **réserver le déclenchement de la procédure aux seuls experts** missionnés par un assureur à la suite d'un sinistre, à l'exclusion, donc des forces de l'ordre, dont les missions déjà nombreuses, ne peuvent légitimement se substituer aux experts (n'en ayant pas la formation) pour juger l'état d'un véhicule en général et d'un deux-roues motorisé en particulier. Retirer un véhicule de la circulation et imposer le passage d'un expert sur la base d'un simple soupçon de dangerosité présente en effet des risques d'erreur importants dont les conséquences seraient inacceptables pour les usagers.

Dans un second temps, nous demandons la **mise en place d'un moratoire de trois ans** afin de revoir précisément, avec tous les acteurs concernés, les conditions de déclenchement et de suivi de la procédure VE pour les **adapter aux spécificités des deux-roues motorisés** et faire un état des lieux des outils de vérification de géométrie disponibles dans chaque département.

Placé au cœur de la procédure, l'expert aura la lourde responsabilité de retirer de la circulation un deux-roues motorisé dont l'état lui semble dangereux. L'absence de spécialisation au sein de la profession d'expert risque, là encore, de générer des erreurs d'appréciation et, au final, de classer comme dangereux des véhicules qui, en réalité, ne le sont pas.

Pour éviter ces écueils et assurer la cohérence de l'expertise, les experts devraient, pour pouvoir juger de l'état d'un deux-roues motorisé, avoir suivi une formation spécifique, reconnue par les pouvoirs publics.

Dans la même logique, il est indispensable **d'établir une liste de critères par famille de véhicules** afin d'identifier précisément les défauts qui emporteront l'ouverture de la procédure et, par suite, faciliter le travail de l'expert et la compréhension de l'usager. La situation du véhicule techniquement irréparable serait alors évacuée et remplacée par le seul cas où un deux-roues motorisé n'est pas réparable : la destruction complète par le feu, sans possibilité d'identification du véhicule.

Par ailleurs, une fois la procédure déclenchée, l'obligation faite à l'usager de remettre sa carte grise en préfecture, alors que son véhicule est immobilisé, apparaît comme une contrainte administrative supplémentaire tant pour les usagers que pour les préfectures, déjà très encombrées.

Or, le nouveau système d'immatriculation des véhicules, qui entrera en vigueur en même temps que la procédure VE, permettra aux experts d'intervenir directement sur le fichier des immatriculations pour y porter les interdictions de circuler et les oppositions au transfert de carte grise. Dès lors, un courrier pourrait être adressé au propriétaire du véhicule pour l'informer de ces restrictions sans qu'il soit nécessaire de remettre physiquement le titre de circulation. Dans tous les cas, l'absence de carte grise n'empêche pas un véhicule de démarrer et, le cas échéant, les forces de l'ordre, qui auront également accès au fichier des cartes grises, pourront facilement être informées de l'interdiction de circulation et verbaliser le contrevenant.

De la même façon, une fois le véhicule réparé, **l'usager pourrait être informé par courrier** de la levée des interdictions et ainsi pouvoir circuler avec son véhicule dès l'accord de l'expert.

Concernant le suivi des travaux et pour éviter que la procédure VE soit perçue comme un contrôle technique, **la mission de l'expert devrait être limitée au contrôle des seuls éléments de sécurité ayant déclenché la procédure**. Si toutefois des non conformités étaient constatées, il appartiendrait alors à l'expert d'en avertir le propriétaire du véhicule par courrier, comme le prévoit l'article 3 du décret 91-1315.

Enfin, toujours dans un souci de cohérence, nous proposons que **la procédure VE ne puisse être déclenchée que si le montant des réparations, chiffré par l'expert, dépasse le coût de la procédure, soit environ 765 €.**

Les actions menées par la FFMC

L'échec de la concertation

Les informations sur la mise en place de cette nouvelle réglementation n'ont quasiment pas filtré depuis le vote de la loi du 12 juin 2003. Seuls les experts en automobile semblent avoir été consultés sur sa mise en application.

Ce n'est qu'en juillet 2008 que notre association a eu vent de la parution imminente d'un décret relatif à la procédure VE.

Le 28 juillet 2008, la FFMC a donc adressé un courrier au Secrétaire d'Etat aux Transports pour demander à être associée à l'élaboration de cette procédure.

En réponse à ce courrier, nous avons été invités par la DSCR à une réunion de « présentation » le 9 décembre 2008 où nous n'avons pas manqué de dénoncer les dysfonctionnements et aberrations engendrés par cette procédure.

Apparemment intéressée par notre discours, la DSCR nous a demandé de lui transmettre, par écrit, nos propositions.

Pour assurer une intervention cohérente de tous les acteurs du monde moto concernés par ce dossier, nous avons rencontré le 17 décembre les représentants de la branche deux-roues du CNPA, de la mutuelle des motards et de la FFM. A l'issue de cette réunion, nous avons formulé ensemble nos exigences, par courrier du 6 janvier 2009. Nous venions alors d'apprendre que l'entrée en vigueur de la procédure VE était repoussée au 15 avril.

Le 12 février, une nouvelle réunion a été organisée entre la DSCR, les représentants des experts, la FFMC, la Mutuelle des Motards, la branche deux-roues du CNPA, la FFM, la Macif et l'association Club14.

Si la DSCR semblait disposée à prendre du temps pour adapter cette procédure aux spécificités du deux-roues motorisés, elle a refusé toute concession sur le fond de la réforme.

L'apparente volonté de concertation de la DSCR s'est révélée n'être qu'un simple sirop pour mieux faire passer la pilule auprès des usagers qui seront, au final, les seuls à payer la facture.

Place à la manifestation !

Face à un tel mépris de la situation des usagers-citoyens, la FFMC ne peut rester impassible.

Dans un communiqué de presse du 17 février 2009, elle a donc appelé toutes les associations représentatives des usagers de la route à se mobiliser contre la procédure des V.E. et les pratiquants de deux-roues motorisés **à manifester les 21 et 22 mars prochains sur l'ensemble du territoire national.**

ANNEXES

La procédure VE dans le code de la route

Article L327-4

Créé par [Loi 2003-495 2003-06-12 art. 20 4° JORF 13 juin 2003](#)

Lorsqu'en raison de la gravité des dommages qu'il a subis, un véhicule a été immobilisé en application des articles L. 325-1 à L. 325-3, l'officier ou l'agent de police judiciaire qui procède aux constatations retire à titre conservatoire le certificat d'immatriculation.

En l'absence de remise du certificat d'immatriculation, le préfet ou, à Paris, le préfet de police avise le propriétaire de l'interdiction de circulation de son véhicule et procède à l'inscription d'une opposition au transfert du certificat d'immatriculation jusqu'à la remise de ce document.

Le véhicule n'est remis en circulation qu'au vu du rapport d'un expert en automobile certifiant que ledit véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité.

Article L327-5

Créé par [Loi 2003-495 2003-06-12 art. 20 4° JORF 13 juin 2003](#)

Lorsqu'un expert en automobile constate qu'en raison de son état un véhicule ne peut circuler dans des conditions normales de sécurité, il en informe le préfet du département du lieu de constatation ou, à Paris, le préfet de police, sans que puissent y faire obstacle les règles relatives au secret professionnel. Le préfet avise le propriétaire de l'interdiction de circulation de son véhicule et procède à l'inscription d'une opposition au transfert du certificat d'immatriculation jusqu'à la remise de ce document.

Le véhicule n'est remis en circulation qu'au vu d'un rapport d'un expert en automobile certifiant que ledit véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité.

Article L327-6

Créé par [Loi 2003-495 2003-06-12 art. 20 4° JORF 13 juin 2003](#)

Un décret en Conseil d'Etat fixe, en tant que de besoin, les conditions d'application du présent chapitre.

Les 21 critères de dangerosité

DEFICIENCES ENTRAINANT L'INTERDICTION DE CIRCULER

Familles	Déficiences
<input type="checkbox"/> CA Carrosserie <input type="checkbox"/> DI Direction <input type="checkbox"/> EN Energie <input type="checkbox"/> FS Fixations Siège <input type="checkbox"/> FR Freinage <input type="checkbox"/> LS Liaisons au Sol <input type="checkbox"/> SP Sécu. des Personnes	⇒ 1- Corrosion perforante 2- Défaut d'assemblage 3- Déformation importante 4- Dysfonctionnement (y compris mauvaise fixation) 5- Fissure, cassure ou fuite 6- Immersion 7- Non réglementaire (y compris absence) 8- Perte de qualité suite à incendie

Carrosserie

Eléments concernés compris entre les zones d'ancrage des éléments de liaisons au sol :

Longerons, plancher, passages de roues, châssis, traverses, cadre (hors boucle arrière et butées de direction)

- CA 1 Corrosion perforante
- CA 2 Défaut d'assemblage
- CA 3 Déformation importante
- CA 5 Fissure, cassure ou fuite
- CA 8 Perte de qualité suite à incendie

Direction

Eléments concernés : Colonne, crémaillère ou boîtier, biellettes et timonerie, tés de fourche

- DI 3 Déformation importante
- DI 4 Dysfonctionnement (y compris mauvaise fixation)
- DI 5 Fissure, cassure ou fuite

Energie (circuit du carburant)

Eléments concernés : Réservoir, circuit d'alimentation

- EN 5 Fissure, cassure ou fuite

Fixations sièges

Eléments concernés : Glissières, fixations des sièges et des selles

- FS 3 Déformation importante
- FS 5 Fissure, cassure

Freinage

Eléments concernés : Disques, tambours, réservoirs d'air, étriers, maître cylindre, cylindres de roues et canalisations

- FR 3 Déformation importante
- FR 4 Dysfonctionnement (y compris mauvaise fixation)
- FR 5 Fissure, cassure ou fuite

Liaisons au Sol

Eléments concernés : Berceau, éléments de suspension, essieu, fourche et jantes

- LS 3 Déformation importante
- LS 4 Dysfonctionnement (y compris mauvaise fixation)
- LS 5 Fissure, cassure ou fuite

Sécurité des Personnes

Eléments concernés : Ceintures, coussins gonflables, prétensionneurs, boîtiers de commande

- SP 4 Dysfonctionnement (y compris mauvaise fixation)
- SP 5 Fissure, cassure ou fuite
- SP 6 Immersion
- SP 7 Non réglementaire (y compris absence)

Qui sommes-nous ?

La FFMC

Forte de plusieurs milliers d'adhérents répartis sur plus de 70 départements, la Fédération Française des Motards en Colère est reconnue dans le monde de la moto grâce aux nombreuses actions menées depuis sa création et au sérieux des propositions qu'elle formule depuis bientôt 30 ans.

Le préambule des ses statuts montre que la FFMC est loin d'être une association corporatiste et comment la moto et sa défense ont permis à des milliers d'hommes et de femmes de se fédérer autour de valeurs progressistes.

C'est en 1980, au moment où pratiquer la moto était un moyen d'affirmer sa passion pour la liberté et son attachement à la solidarité, une façon de se démarquer et d'afficher son anticonformisme, que la Fédération Française des Motards en Colère (F.F.M.C.) est née d'un combat collectif contre la politique particulièrement motophobe des pouvoirs publics de l'époque.

Son objectif est de fédérer les usagers des deux et trois roues motorisés (du cyclo au gros cube) autour des valeurs qui ont motivé sa création et continuent de l'animer, telles la solidarité, l'égalité et la liberté, et ce dans un esprit responsable et d'entraide.

Elle défend, sans corporatisme, leurs utilisateurs en tant qu'usagers de la route et en tant que consommateurs et agit pour la sécurité et le partage de la route sur la base du développement de l'information, de la prévention, et de la formation, afin de faire prévaloir la connaissance et la prise de conscience plutôt que les mesures répressives.

Elle préserve son indépendance vis à vis de tout pouvoir, et rassemble les motards sans discrimination. Elle se prononce contre le racisme et tout ce qui tendrait à instaurer des discriminations, que ce soit l'origine ethnique, le niveau social, les choix politiques ou religieux, l'âge, le sexe ou les préférences sexuelles. Elle fonde son action sur la responsabilisation et la tolérance. Partie prenante du mouvement social, elle favorise l'intervention des motards en tant que citoyens.

Enfin, la F.F.M.C. se reconnaît dans les principes de l'Economie sociale, qui placent en son centre les individus, le fonctionnement démocratique, et où le profit n'est pas une finalité. Elle en soutient les fondements par ses actions et ses prises de position, que ce soit dans les instances de la Fédération ou dans les structures qu'elle reconnaît comme appartenant au mouvement F.F.M.C. »

Les champs d'actions de la FFMC

- Les « **manifs** » sont la partie visible de l'activité du mouvement motard, elles ont d'ailleurs inspiré le logo officiel de la FFMC.. Ces manifs constituent un appui essentiel pour démontrer au gouvernement et au grand public l'importance des revendications et propositions de la FFMC.
- Les **négociations avec les ministères et les élus** et la participation a des groupes de travail sur des sujets touchant a la pratique de la moto (infrastructures, équipement, communication, ...) : moins apparentes dans l'activité FFMC, elles sont un autre moyen d'initier décrets et lois ou d'influer sur leur contenu.

- La **collaboration avec les administrations centrales et les autorités locales** est mise en pratique par les FFMC départementales pour faire prendre en compte au quotidien le risque moto dans l'aménagement urbain et routier. Ces activités font l'objet périodiquement d'informations dans les médias régionaux. L'opération Relais Motards Calmos, à l'initiative de la FFMC, est une grande opération de solidarité et de sécurité sur les voies qui mènent aux grands événements motards, tel le Bol d'Or ou les 24h du Mans.
- La **formation et l'éducation des usagers des plus jeunes aux plus anciens**, afin de modifier les comportements pour un meilleur partage de la route.



Le Mouvement FFMC



La FFMC est à l'origine de la création de plusieurs structures dans la sphère de l'économie sociale. Celles-ci ont pour objectif de répondre aux besoins des motards :

- **L'Assurance Mutuelle Des Motards**, qui réalise 80 % de ses produits sur l'assurance moto pure, a révolutionné la conception du risque moto et l'évolution du marché des primes d'assurance.



- **Les Editions de la FFMC avec Moto Magazine**, ont régulièrement innové dans le domaine de la presse spécialisée moto. Ainsi, elles sont le maître d'œuvre d'un festival du court-métrage consacré à la moto : « la Motostra » qui a lieu tous les derniers week-ends de juin. Elle a innové encore avec la sortie d'un titre : Starter, une publication à l'attention des ados traitant du cyclomoteur.
- La **commission Stop Vol**, a créé de toutes pièces une recommandation française des antivols moto et contribué ainsi à moraliser ce marché. Depuis l'été 2000, une convention lie l'AFNOR et la FFMC. Désormais les antivols portent l'étiquette unanimement reconnue.



- L'**AFDM** (Association de Formation Des Motards) qui, tout en dispensant des stages de perfectionnement (post-permis) à la conduite sur route dans plusieurs régions du pays, représente surtout le centre de recherche du mouvement FFMC pour l'expérimentation des nouvelles techniques et pédagogies afin d'améliorer en permanence la formation des motards, et par là, leur sécurité et celle des autres usagers de la route.



- **La FFMC Loisirs** : cette structure répond au besoin naturel de concevoir la moto comme un plaisir et une liberté avant tout ; organiser des balades à moto, des trophées de tourisme, des rassemblements, des ateliers mécaniques, sont de son ressort. Mais la FFMC Loisirs excelle dans l'organisation de stages et d'initiatives 2 roues motorisés à l'intention des enfants et adolescents, mêlant le côté ludique à la nécessaire sensibilisation à la sécurité routière. Reconnue depuis 1985 comme « association nationale de jeunesse et d'éducation populaire », elle développe l'idée que la moto peut être utilisée comme moyen d'éducation et d'épanouissement des jeunes.



- **La Commission juridique** travaille en permanence avec près de soixante professionnels du droit. Elle permet à la FFMC d'être une association efficace de défense des « conso-motards » et de mener à bien les études nécessaires sur les textes législatifs.



- **La Commission Education Routière de la Jeunesse et Deux-Roues Motorisés (ERJ2RM)** a pour vocation de contribuer à l'éducation de la jeunesse à la sécurité routière, notamment autour du deux-roues motorisés.





Pour toute information complémentaire

F.F.M.C. Secrétariat National

35 bis rue des Messiers

93100 Montreuil

Tél : 01 48 18 03 20 - Fax : 01 48 18 03 19

E-Mail : contact@ffmc.asso.fr

Site web : www.ffmc.asso.fr