

Rassemblements des 21-22 mars à l'appel de la FFMC

Pour acter le retrait de la procédure VE
Pour une vraie place de la moto dans la société
Pour une vraie sécurité routière des motards



DOSSIER DE PRESSE

MOUVEMENT FFMC

La FFMC est membre de la 



SOMMAIRE

- Introduction
- Procédure VE : ce à quoi nous avons échappé !
- Pour une vraie place du deux-roues motorisé dans la société
- Les propositions de la FFMC pour une vraie sécurité routière

Annexes :

- La FFMC, ses objectifs et ses valeurs ; le mouvement FFMC ;
- Revue de presse :
 - Moto Magazine (Avril 2009) sur le retrait de la procédure VE
 - Moto Journal du 12-03-09 : Interview de Michèle Merli, Déléguée interministérielle à la sécurité routière
 - Le Courrier Cauchoix du 6-03-09



De l'abandon de la procédure VE à la mise en place d'un « Grenelle » du deux-roues motorisé

Des motards en colère mobilisés !

Le 8 janvier 2009, face à l'échec latent de la concertation, la FFMC lançait sur son site internet un appel à manifester contre le projet de mise en place d'une procédure dite des « véhicules endommagés » (voir en page 5). Largement suivi, l'appel à manifester a mobilisé motards et automobilistes, tous déterminés à dénoncer publiquement ce nouvel imbroglio administratif, coûteux et inefficace, dont la déléguée interministérielle à la sécurité routière a fini par reconnaître, le 3 mars, le manque de pertinence.

Ainsi, grâce à l'action concertée des représentants du monde moto (FFMC, Mutuelle des motards, FFM et branche deux-roues du CNPA) mais aussi plus largement, à la mobilisation de tous les autres usagers de la route (Codever, l'ensemble des branches du CNPA et l'association 40 millions d'automobilistes), la procédure VE a été entièrement revue : exclusion pure et simple des deux-roues motorisés (2RM) et des poids lourds, limitation pour les automobilistes aux seuls cas d'accidents avec une liste de critères de dangerosité réduite à 4 critères au lieu de 21.

Des motards en colère contents !

La FFMC se félicite de ce retrait, signe apparent d'un infléchissement du discours dominant de la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) mais reste vigilante sur l'ensemble des promesses qui lui ont été faites. C'est pourquoi, elle maintient ses rassemblements sur tout le territoire (voir liste sur www.ffmc.asso.fr) en souhaitant que ces journées, prévues initialement pour être une démonstration de force des motards, deviennent une force de démonstration du Mouvement, de ses propositions, de ses actions passées, présentes et à venir.

L'abandon de la procédure VE pour les 2RM permet, en effet, à la FFMC de se repositionner dans la démarche plus constructive qui a toujours guidé ses actions, en travaillant dès à présent sur une mise à jour de son "Manifeste pour une meilleure sécurité routière des motards", en y intégrant notamment une analyse du rapport Guyot ("2RM : gisements de sécurité routière" publié mi 2008), ainsi que des réflexions sur les dernières avancées de la recherche scientifique présentées lors de la conférence internationale sur les 2RM de l'INRETS les 5-6 mars dernier (lire en page 6)

Car, malgré l'augmentation du nombre de pratiquants de deux-roues à moteur ces dernières années (le parc a presque doublé en 10 ans), nous avons le sentiment que les pouvoirs publics, loin d'anticiper cette hausse, pourtant prévisible, sont dépassés et recroquevillés sur une stigmatisation d'un mode de transport qu'ils ne comprennent pas. Il est temps de changer d'ère et de faire une vraie place à ce mode de transport, comme les autres mais différent...

Vers un « Grenelle » de la moto ?

Aujourd'hui la DSCR annonce être prête à proposer au monde de la moto un nouveau système de gouvernance, basé sur une concertation préalable des représentants des usagers avant toute prise de décision quant à l'amélioration de la sécurité des déplacements.

C'est l'occasion pour la FFMC de réaffirmer ses propositions, issues de près de 30 ans d'expérience, dans des domaines aussi divers que la formation à la conduite, l'infrastructure routière, la compréhension des accidents, la réglementation ou la prise en compte de l'environnement.

A consulter d'urgence en page 7...

La procédure VE : ce à quoi les motards (et les automobilistes) ont échappé...

Présentée par le Ministère des transports comme une simple adaptation de l'ancienne procédure VGA (véhicule gravement accidenté), la procédure VE, au contraire, la transformait en une chimère administrative inapplicable.

Voici ce à quoi les usagers de la route ont échappé :

- Une procédure arbitraire qui confiait aux forces de l'ordre le pouvoir de retirer un véhicule de la circulation sur la base d'un simple soupçon, sans offrir aux usagers le moindre recours ;
- Une procédure qui dédouanait l'administration de toute responsabilité : en cas d'erreur des forces de l'ordre sur l'état du véhicule, aucune indemnisation n'était prévue ;
- Une procédure qui obligeait l'usager à déposer, sous 10 jours, sa carte grise en préfecture alors que son véhicule ne pouvait plus circuler ;
- Une procédure qui aurait coûté très cher. 350 € : c'est le coût minimum généré par le déclenchement d'une procédure VE (rapatriement + expertise + contre-expertise), sans compter les travaux de remise en état effectués obligatoirement par un professionnel de la réparation. La Fédération française des sociétés d'assurance annonçait, quant à elle, une facture de 180 millions d'euros par an, répercutée au final sur les assurés ;
- Une procédure en dehors de la réalité de l'accidentalité des motards : selon le rapport MAIDS, moins de 1% des accidents de la route impliquant un deux-roues motorisé est lié à l'état du véhicule ;
- Une procédure qui instaurait un contrôle technique des deux-roues motorisés puisque, une fois la procédure VE déclenchée, le véhicule ne pouvait être remis en circulation que si un expert contrôlait sa conformité ;
- Une procédure qui niait les spécificités de chaque catégorie de véhicules : poids lourds, automobiles, deux-roues motorisés, tous ces véhicules étaient soumis aux mêmes règles et surtout à la même liste de critères de dangerosité ;
- Une procédure pensée uniquement par l'Administration, sans aucune de toute concertation avec les représentants des professionnels et des usagers.



Pour une vraie place du deux-roues motorisé dans la société

Passion dérangeante aux yeux de certains, la moto, mais aussi, d'une façon générale, tous les 2-roues motorisés, s'est considérablement démocratisée ces dernières années, au point d'apparaître aujourd'hui comme un véhicule pratique plutôt qu'un mode de vie décalé. Pourtant, malgré cet essor, le deux-roues motorisés reste un moyen de transport mal intégré dans la société et finalement peu pris en compte dans la politique des transports.

La faute en revient certainement à l'image tenace du motard-blouson noir qui accompagne ce moyen de transports atypiques.

Bien sûr, il existe chez les motards comme chez les autres usagers de la route, des conducteurs qui transgressent les règles du code de la route. Croire le contraire serait illusoire, sinon malhonnête et la loi pénale est là pour les sanctionner, sans distinction.

Toutefois, s'il est communément admis qu'il existe toutes sortes d'automobilistes, les motards ont tendance à être particulièrement stigmatisés du fait de préjugés tenaces malheureusement illustrés par l'attitude de quelques uns.

Les motards sont pourtant des citoyens à part entière, représentés dans toutes les catégories socioprofessionnelles, qui ont depuis longtemps pris conscience de leur vulnérabilité, bien avant que la sécurité routière soit élevée au rang d'enjeu national. Ils ont alors œuvré à l'amélioration de leurs conditions de circulation, comme en témoignent les activités du mouvement FFMC.



Toutefois, les chiffres sont là. Les motards restent surreprésentés dans les victimes de la route. Cela ne signifie pas qu'ils ont plus d'accidents que les autres, mais qu'ils sont plus gravement touchés, principalement en raison de la faible protection qu'offre leur moto en cas de chute ou de collision. C'est d'ailleurs pour cela que la moto est perçue comme un moyen de transport à risque.

Mais les choses évoluent doucement et même si la moto n'offrira jamais un degré de sécurité comparable à celui des voitures, des progrès peuvent être faits en terme de sécurité. C'est ce sur quoi travaille la FFMC depuis près de 30 ans...

Les propositions de la FFMC pour une vraie sécurité routière des motards

Depuis près de trente ans, la FFMC promeut une conduite apaisée et responsable pour un meilleur partage de la route. Pour cela, elle travaille sur cinq axes de réflexion : la formation, la communication, les infrastructures, les véhicules et la réglementation.

La formation des conducteurs

Aujourd'hui, toutes les études menées sur l'accidentalité des 2RM conduisent au même diagnostic : selon le rapport Maids¹, dans plus de 50 % des cas d'accidents analysés, les accidents impliquant un 2RM sont causés par la faute d'un véhicule adverse et dans 70 %, le tiers mis en cause reconnaît ne pas avoir vu le motard. Le Rapport Guyot commandité par la DSCR rendu public en 2008 pose donc comme un problème majeur **le manque de détectabilité des 2RM dans le trafic routier**, un diagnostic également établi par les chercheurs de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets).

La FFMC estime donc primordial de **renforcer la formation de TOUS les usagers**, quel que soit le véhicule appréhendé. Pour les candidats au permis B, nous demandons qu'ils soient **davantage formés à la coexistence avec les 2RM**, par exemple en intégrant dans le cursus de formation une séance de roulage en passant d'une moto, avec un moniteur de moto-école.

Pour les candidats aux différentes catégories du permis A, nous proposons de **revoir les contenus éducatifs en mettant l'accent sur la maîtrise du véhicule et la prévention des situations de risque**, en renonçant aux épreuves chronométrées.

Nous proposons **un accès progressif aux différents permis moto par une formation continue** sans examen, avec l'instauration d'une grille d'évaluation basée sur la validation des performances dans les situations de conduite plutôt qu'un relevé des erreurs commises lors des manœuvres élémentaires.

Nous demandons une **révision de la formation permettant l'accès aux 125 cm³ (A1) pour les détenteurs du permis B** car nous la considérons insuffisante et inadaptée.

Nous demandons que les motos-écoles puissent disposer de **vraies pistes d'entraînement sécurisées** au lieu des parkings de centres commerciaux et autres voiries désaffectées.

Nous recommandons **le port d'équipements adaptés pour les candidats aux épreuves moto**, avec un plus grand souci de sensibilisation de la part des gérants et moniteurs d'auto-école.

Nous recommandons **un contrôle des motos-écoles par un formateur des moniteurs** plutôt que par les inspecteurs du permis de conduire.

Nous plaçons pour **un continuum éducatif, de la scolarité à une évaluation post-permis gratuite tous les dix ans** pour tous les conducteurs.



La communication

Nous invitons la DSCR à orienter ses campagnes de communication sur **l'extrême vulnérabilité des usagers du 2RM**, plutôt que de culpabiliser les conducteurs supposés être les responsables de leurs accidents selon l'à-priori du non-respect des règles.

Il faut insister sur la nécessité de **l'usage d'équipements corporels adaptés**, le répéter inlassablement pour que cela devienne une évidence pour tous les motards et cyclomotoristes, sans devoir les y contraindre par une réglementation supplémentaire.

¹ <http://www.maids-study.eu/>

RETRO-CLIGNO LES BONS REFLEXES



Utiliser massivement les panneaux à messages variables existants sur les voies rapides pour alerter tous les usagers sur la coexistence permanente auto-2RM-poids-lourds, en insistant sur l'usage des rétroviseurs et des indicateurs de direction (clignotants).

Les pouvoirs publics doivent veiller à l'apaisement des relations entre les différentes catégories de conducteurs, pour un meilleur partage de la route : actuellement, le discours officiel latent envisage l'auto comme la norme et les 2RM comme un problème. Cela est conforté par les médias à sensations où la moto est encore trop souvent assimilée au mieux comme un danger, au pire comme une nuisance, ce qui conduit à la stigmatisation et aux amalgames, entraînant

l'opposition des usages.

Renoncer aux arguments anxiogènes et rappeler que la pratique d'un 2RM se décline par le plaisir (tourisme, découverte), par une meilleure fluidité des transports urbains et une accessibilité à l'autonomie dans les campagnes sous-équipées en offre de transports publics... Sans oublier que pour des milliers de licenciés à la Fédération Française de motocyclisme, c'est aussi un sport et qu'à ce titre, il véhicule des valeurs universelles dans l'épanouissement des individus.

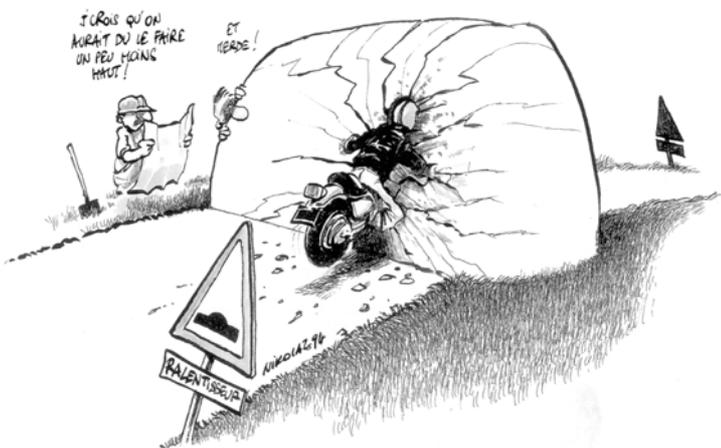
Inciter tous les conducteurs à faire contrôler leur vue et leurs aptitudes à la conduite d'un véhicule.

Alerter l'ensemble de la population sur les incompatibilités médicamenteuses à la conduite des véhicules.

Et d'une manière plus générale, **axer la communication sur la prévention des risques et la responsabilisation des conducteurs**, plutôt que de faire de la politique spectacle basée sur le compassionnel et la victimisation à outrance.

Les infrastructures routières et urbaines

Pérenniser et **renforcer les instances de concertation** entre les représentants de tous les usagers (2RM, Autos, vélos, piétons et PL) et les techniciens des aménagements routiers afin que tous se comprennent.



Accentuer la sensibilisation des décideurs locaux et aménageurs routiers ou urbains.

Accélérer la mise aux normes des rails de sécurité (doublage des lisses, modification de la norme EN 1317).

Former et **impliquer des fonctionnaires territoriaux** en faveur d'une prise en compte spécifique des 2RM.

Redistribuer équitablement les fonds recueillis par le CSA (contrôle-sanction automatisé) aux collectivités territoriales en contrôlant que leur utilisation soit directement profitable à l'entretien des voiries et à la modernisation du mobilier routier et

urbain.

Renforcer le réseau et les moyens des « Madame et Monsieur Moto » et soutenir davantage le rôle du Monsieur Moto national (lequel n'a pas pu disposer du budget nécessaire pour assister aux journées de travail de la FFMC et plus récemment, participer à une conférence de l'Inrets consacrée au 2RM !)

Comprendre et étudier les causes des accidents de 2RM pour mieux les prévenir.

Les véhicules

Réfléchir à la pertinence du bridage des cyclomoteurs à 45 km/h, vitesse insuffisante pour s'intégrer dans le trafic des routes nationales, ce qui conduit à des pratiques de débridage préjudiciables à la sécurité des véhicules et de leurs usagers ainsi qu'à des nuisances sonores.

Inciter les constructeurs à **renforcer la sécurité passive des 2RM** et infléchir les arguments publicitaires mettant l'accent sur les performances des motos.

Favoriser « l'éco-conduite » en incitant les professionnels du motocycle à faire passer ce message.

Promouvoir une meilleure détectabilité des 2RM par la généralisation de dispositifs techniques d'éclairage (restant à définir).

La réglementation

Nous voulons ouvrir des discussions avec les pouvoirs publics pour **redéfinir certaines règles du Code de la route qui n'ont pas évolué ces trente dernières années**, alors que les usages et le trafic ont changé : circulation inter-files dans les embouteillages, possibilité de circuler dans certaines voies de bus quand elles le permettent, stationnement gratuit... ces dispositions existent et fonctionnent dans d'autres villes européennes.



d'amende pour un professionnel), alors qu'un automobiliste qui se sépare d'un véhicule non-conforme n'encourt qu'une contravention de 4^{ème} classe (135 € d'amende).

Garantir le respect des normes des équipements de sécurité chez les fabricants, tant pour les produits destinés à la protection corporelle des conducteurs que pour les matériaux utilisés dans les infrastructures routières. Réfléchir à l'évolution de ces normes

Et plus généralement, nous nous opposons à la criminalisation croissante des conducteurs et à cet empilage de lois toujours plus coercitives, sans être pour autant efficaces : trop de lois tuent la Loi ! Nous préférons la responsabilisation par la persuasion du bien-fondé d'une attitude axée sur la sécurité. Un individu « persuadé » au respect des règles de bon sens le restera toute sa vie, alors qu'un individu « contraint » est enclin aux déviances dès que la pression réglementaire se relâche.

Trop de permis invalidés pour des infractions mineures se traduisent par d'autres prises de risques et en excluent leurs auteurs du champ légal et social.



Mettre en place des **mesures fiscales** (crédits d'impôts) pour **inciter les conducteurs de 2RM à investir dans des équipements corporels de sécurité** de qualité.

Nous demandons la **gratuité des autoroutes** puisque ce sont les axes routiers les plus sûrs, et ce d'autant plus qu'un service spécifique et adapté aux 2RM y est inexistant alors que les motos sont les véhicules qui abiment le moins les chaussées grâce à leur légèreté et leur faible encombrement.

Nous exigeons un traitement législatif équitable par rapport aux autos, ce qui n'est pas le cas actuellement : par exemple, le propriétaire d'un 2RM qui revend un véhicule modifié est passible de lourdes peines (6 mois de prison et 7 500 € d'amende pour un particulier et 2 ans de prison et 30 000 €

**Trop de
sécurité nuit
gravement
à la liberté**

ANNEXES

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 média 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 notamment Moto Magazine**, 1^{er} mensuel moto, 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.





**LA PROCÉDURE VE
AU PLACARD**

LES MOTARDS FONT RECU

C'est désormais officiel : la partie moto du projet de loi « procédure Véhicules endommagés (VE) » est enterrée. La victoire du monde motard ne doit rien au hasard. Analyse d'une reculade du ministère.

confirme Catherine Herviou, coordinatrice juridique de la FFMC. Mais les premières moutures de la mesure VE font frémir : les policiers pourraient obliger un usager à faire réparer son 2-roues sur une simple présomption de dangerosité ; les experts, idem ; la carte grise serait immobilisée en préfecture, et la moto dormirait chez un garagiste en attendant réparations et contre-visites... Le tout à la charge du propriétaire ! Alertée par la Mut', la FFMC fouine et met la main sur un rapport interne de l'Inspection générale de l'administration, sorti en 2006.

La procédure VE devait entrer en application le 15 avril 2009. Mais la forte mobilisation, motards en tête, a eu raison de cette mesure qualifiée « d'usine à gaz » par Michèle Merli elle-même. La déléguée interministérielle à la Sécurité routière l'a annoncé le 3 mars : la procédure VE est annulée pour les motos ! Et si elle reste d'actualité pour les automobiles (lire l'encadré), elle a perdu de sa substance. Revenons

quelques mois en arrière pour comprendre les raisons d'un tel succès...

ALERTE! Au printemps 2008, la FFMC est alertée par l'Assurance Mutuelle des Motards (AMDM) : la Direction de la sécurité et la circulation routière (DSCR) plancherait, avec des représentants des experts automobiles, sur l'élaboration de la procédure VE. Cette dernière a en fait été introduite dans le code de la route en 2003, alors que l'admi-

nistration cherchait à dépoussiérer la « procédure Véhicule gravement accidenté », destinée à éviter de laisser rouler des véhicules susceptibles d'être dangereux. Sans décret d'application, la procédure est restée sans effet durant cinq ans. « Lorsqu'un véhicule a subi des dommages et qu'il est dangereux pour la route, on ne peut être opposé à ce qu'il soit retiré de la circulation »,

La FFMC fouine et met la main sur un rapport interne de l'Inspection générale de l'administration

LES DATES CLÉS

- Mai 2008 :** la FFMC est alertée par la Mutuelle des Motards.
- 28 juillet :** elle adresse un courrier au secrétaire d'État aux Transports, Dominique Busserau.
- 9 décembre :** réunion des représentants du monde du deux-roues (FFM, FFMC, AMDM, Club 14 et MACIF) à la DSCR. Opposition commune des participants.
- 11 décembre :** premier article sur motomag.com. Plus de dix articles seront rédigés sur la procédure VE.
- 17 décembre :** la FFMC réunit les représentants du CNPA, de l'AMDM et de la FFM pour formuler des propositions communes.
- 6 janvier 2009 :** l'entrée en vigueur de la procédure VE est repoussée au 15 avril.
- 29 janvier :** sortie en kiosque de Moto Magazine, avec un dossier complet sur la procédure VE.
- 12 février :** réunion à la DSCR. Les associations se retrouvent face aux experts, qui campent sur leurs positions.
- 17 février :** l'appel à la manif est lancé pour les 21 et 22 mars.
- 3 mars :** réunion expresse demandée par Michèle Merli déléguée interministérielle à la SR. Le retrait de la procédure VE est annoncé.
- 9 mars :** après consultation des militants, les manifestations FFMC des 21 et 22 mars sont maintenus, mais transformés en rassemblements festifs.





MINIVIEW



MICHÈLE MERLI,
déléguée interministérielle
à la sécurité routière

« **CONSTRUIRE UN
SOCLE SOLIDE
AVEC LES
MOTARDS** »

L'abandon de la procédure VE est un revirement !

Ce n'est pas un revirement, c'est une prise en compte d'un certain nombre d'observations qui étaient faites tant par l'ensemble des professionnels, que par l'administration elle-même, puisque la procédure VE est un texte qui tourne depuis très longtemps. En réalité, toutes les concertations qui auraient été utiles n'ont pas été faites.

Il a donc fallu arriver au stade ultime pour se rendre compte que ça n'allait pas... ?

Effectivement. Il faut reconnaître avec pragmatisme que, si on veut qu'une loi et des textes soient correctement appliqués, encore faut-il qu'ils soient correctement applicables, compris par chacun et acceptés par la majorité de ceux qui sont concernés. En tout cas, qu'ils soient très explicites. Ça ne l'était plus.

Qui a pris la décision de ne pas donner suite ?

Les deux ministres en charge de ces questions, Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau.

Devant cette faillite, vous parlez aujourd'hui de nouvelle gouvernance dans les rapports que vous voulez instaurer avec les associations de motards, notamment. Que voulez-vous dire ?

Je ne pense pas qu'il y ait eu faillite ; c'est une gestion des choses qui a été trop administrative, et qui n'a pas assez associé tous les partenaires qui doivent mettre en œuvre cette procédure. J'espère qu'on va construire, avec les motards, un socle solide qui permettra de garantir la sécurité routière.

Quelle sera la première traduction concrète de cette volonté ?

Tout au long du mois de mars, nous voyons individuellement tous les partenaires de la moto (de l'auto, du vélo, des piétons, etc.). Ensuite, à partir d'avril, nous engagerons des groupes de travail qui devront nous garantir qu'on proposera des solutions concrètes pour sauver des vies.

Le contrôle technique moto est-il toujours dans les cartons ?

Ça sera en tout cas dans la concertation. C'est une question qu'on abordera très franchement, comme celle du débridage.

LA PROCÉDURE VE EST ENTERRÉE



VERS UNE NOUVELLE RELATION motards- gouvernement ?

Bye bye procédure VE (véhicule endommagé). Usine à gaz complexe totalement dépourvue d'intérêt pour la sécurité routière, elle vient d'être enterrée par les pouvoirs publics pour les deux-roues motorisés. Ils ont sagement jeté l'éponge avant même la manif programmée les 21 et 22 mars par la Fédération des motards en colère. Lors d'une réunion tenue la semaine dernière, Michèle Merli, la déléguée interministérielle à la sécurité routière, en a informé divers organismes et acteurs du monde de la moto (FFMC, CNPA, FFM, Codever). Dans un communiqué commun, ceux-ci « se félicitent du retrait de la procédure VE pour les deux-roues motorisés et son allègement pour les automobiles. Ils se réjouissent également du changement de cap de la Direction de la sécurité routière, qui semble avoir compris que l'amélioration de la sécurité des motards ne peut se faire sans eux ». Michèle Merli annonce sa volonté d'associer la moto à la recherche de solutions pour sauver des vies. Une annonce qui, si elle est

suivie d'effet, permettrait de revenir peu ou prou à la situation... du milieu des années 90, époque pendant laquelle le monde de la moto était étroitement associé à des groupes de travail institutionnels. Mais volonté de discuter et d'associer – tout à fait bienvenue en soi – ne doit pas servir de blanc-seing et, surtout, n'est pas une garantie de résultat. Prudente et dans son rôle, la FFMC maintient d'ailleurs sa manifestation. « L'annonce d'un Grenelle du deux-roues motorisé et la mise en place de groupes de travail ad hoc vont dans le bon sens, mais l'abondance des promesses de concertation ne saurait suffire à effacer les années de disette pendant lesquelles les motards ont sans cesse été pointés du doigt et trop régulièrement exclus du champ des négociations, explique la FFMC. Nos revendications dépassent largement le cadre de la procédure VE et doivent aujourd'hui être entendues par les pouvoirs publics pour réduire l'accidentalité des motards et instaurer un véritable partage de la route. » □

La procédure VE enterrée

La victoire des motards

Alors qu'ils s'apprêtaient à monter à Paris et à manifester leur mécontentement dans différents départements contre la procédure Véhicules endommagés (VE), les motards ont appris le retrait, in extremis, de la disposition en ce qui concerne les motos. Les manifestations qui étaient prévues les 21 et 22 mars pourraient donc se traduire en rassemblements pour fêter ce que tous considèrent comme une victoire.

P our la Fédération française des motards en colère (FFMC), l'affaire paraissait improbable mais pas impossible. Le volet moto du projet de "véhicules Endommagés" est bel et bien enterré avant même d'être décrété. Rappelons que la FFMC avait tiré cette semaine la sonnette d'alarme sur l'entrée en vigueur à partir d'avril 2009 de la procédure VE pour tous les usagers de la route. Un dispositif de la loi qui devait permettre à un policier, un gendarme ou à un expert automobile, sur la foi d'un simple contrôle visuel, de décréter que votre auto, votre moto présente un danger et de l'immobiliser. « Cela devait avoir pour conséquence la confiscation de la carte grise, le remorquage à vos frais du véhicule chez un expert, l'expertise à vos frais ; et si l'expert juge votre véhicule en bon état et conforme à son homologation, vous pourrez récupérer votre carte grise à la préfecture, mais tous les frais resteront à votre charge. Si l'expert n'est pas satisfait, la réparation, la remise en conformité par un professionnel, la contre-visite sera toujours de votre poche », souligne l'association dans un communiqué, en précisant que voitures, utilitaires, camions, motos, scooters, sont tous concernés.

Rappelons également que la procédure VE découle d'une loi votée en 2003 pour fusionner deux autres procédures dites de véhicules gravement accidentés (VGA) et de

Véhicules économiquement irréparables (VEI) lorsque sa remise en état dépasse sa valeur.

Une chimère

« Le gouvernement souhaitait mettre rapidement en application les nouvelles immatriculations, il a donc sans doute décidé dans cette perspective de prendre un décret pour que VE soit aussi appliqué. On considère que c'est une loi extrêmement contraignante pour tous et sans objet. Car tous les deux ans il y a un contrôle technique et cela devrait suffire », estime Marc Bertrand, chargé de mission sécurité routière à la FFMC. Voilà pour quoi son association avait appelé à manifester dans les départements et à Paris les samedi 21 et dimanche 22 mars prochains. Devant cette mobilisation expresse relayée par la majorité des motards partout en France, le gouvernement semble avoir mis de l'eau dans son vin. La procédure est bannie pour les motos et les camions, et sérieusement allégée pour les voitures. Michèle Merli, la déléguée interministérielle à la Sécurité routière, l'a annoncé mardi après-midi aux représentants de la FFMC. Elle a même qualifié la mesure « d'usine à gaz et de chimère administrative ». Philippe Ledunq, membre du bureau national de la fédération, indique pour sa part que Michèle Merli a « assuré qu'aucune mesure ne serait prise



Syvain, Nathalie et Guillaume, des motards de Seine-Maritime, très heureux de l'issue de la mobilisation

sans concertation préalable avec les représentants des usagers ». Alors, ce qui devait être une pétarade de colère tournera peut-être à un vom-

bissement de victoire les 21 et 22 mars. Notons toutefois que la procédure sera appliquée aux automobiles, plutôt en cas d'accident, et

sans retrait systématique de la carte grise.

■ DAOUDA TRAORÉ



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