

Archives « Sécurité » 2019

Eux aussi...!

Les forces de l'ordre elles aussi ont des accrochages:

Voici des données quasi impossible à obtenir, probablement: « secret défense », mais il n'empêche que notre « élite » motocycliste elle aussi est victime d'accidents, et le plus souvent pas aux vitesses des poursuites, mais dans les clous des statistiques connues: à moins de 50km/h, tout comme nous, d'après les rares renseignements qu'on peut obtenir.

Cela étant, la hiérarchie admet volontiers que la cause principale des accidents résulte d'une part de l'inadaptation de la vitesse aux circonstances, et d'autre part du non respect des règles de priorité par les autres usagers. Enfin, il constate que "9 fois sur 10, un accident de moto est lié à un problème personnel dans la vie du motard". La solution préventive en cas de blues du gendarme est alors immédiate : 2 jours de repos loin des flat-twins et des FJR !

Imaginez si cela vous était proposé par votre employeur, peut-être que des dents grincerait dans les bureaux; ça met quand même en lumière que la conduite moto implique des conditions au top qui ne sont pas forcément réunies tous les matins pour aller à l'embauche ou en revenir, la négociation de virages, ou simplement la conduite dans son ensemble ne s'improvisent pas on le sait.

Donc même si leur formation permet de les mettre en sécurité, comme nous, ils sont dépendants des autres usagers, qui eux peuvent avoir des comportements irrationnels, et là, on est dans la même galère, ce qui, une fois de plus ramène sur le tapis le problème de la formation pour tous, formation post-permis s'entend, mais là on est encore à des années lumière de la petite étincelle qui enclencherait une refonte totale de la sécurité routière.

Jeunes conducteurs, salut!

Il ne s'agit pas ici de critiquer les jeunes conducteurs auto que nous sommes amenés à côtoyer sur la route, mais beaucoup d'entre eux, de manière tout à fait involontaire nous font de grandes frayeurs.

Dans leur formation, pour la grande majorité d'entre eux leurs moniteurs les sensibilisent au partage de la route avec les autres usagers: je me décale largement pour dépasser un cycliste, je serre au maximum sur la droite pour faciliter le passage aux motards, je patiente le temps nécessaire aux croisements que tous les véhicules soient passés. Tout ceci est parfait, et comme nous sommes tous passés par là dans notre apprentissage, nous ne pouvons qu'être tolérants à certaines longueurs d'attente, ou hésitations.

Dans la partie qui nous intéresse, à savoir faciliter le passage des motards en serrant au maximum à droite, il y a bien sûr ceux qui exagèrent en tâtant du bas-côté, mais il y a ceux qui dans le souci de bien faire, surveillent avec une grande attention leur rétroviseur gauche, comme chacun le sait, et c'est un grand classique, le véhicule se dirige là où le regard va: rétroviseur gauche=voiture à gauche, et ce brusque écart nous a surpris plus d'une fois quitte à occasionner une belle frayeur, surtout en remontée de file avec véhicules venant en face, obligeant à faire un écart vers ce sens de circulation, chaud, très chaud!!!

Un petit conseil de vieux: regarde ta trajectoire, et attend que ça se passe, au besoin, bloque ton volant avec le dessus de ton genou simplement en remontant ta jambe, ce qui tiendra la trajectoire et permettra de regarder derrière sans écart intempestif.

La méthode Coué

Cette méthode qui consiste à se marteler le cerveau pour se convaincre qu'une idée ou une action doit s'adopter ou se réaliser.

Nos gouvernants qui ne cessent de penser à notre place sous le prétexte qu'ils savent ce qui est bon pour nous, ben oui, ils ont fait de longues études eux, parfois trop longues, on est d'accord; et bien ils ne savent plus comment nous faire rentrer dans notre cerveau primaire que la vitesse, et uniquement la vitesse tue, ils nous fanfaronnent que depuis le 80 km/h des vies ont été sauvées, certes on ne peut que se réjouir que des vies aient été épargnées, mais si on tient compte de ce que nous ressasons depuis des années, à savoir: la sécurité routière est un problème de fond, ou tous les paramètres qui la compose doivent être remis à plat pour tenir compte du contexte social, culturel actuels, on ne pourra malheureusement avancer dans le sauvetage de plus de vies.

Conduire, ou piloter un engin motorisé ou pas (vélo) n'a jamais été sans risque, nous savons tous les risques que cela comporte, donc implicitement nous admettons qu'il y ait des morts, ça fait partie du contrat de la vie, notre solution pour continuer de rouler serait probablement une certaine vanité humaine: « ça n'arrive qu'aux autres », ou: « moi je n'aurais pas réagit à la situation de la sorte », parfois la seule prudence ne suffit pas, si elle n'est épaulée par notre chère compagne: l'expérience.

Avez-vous remarqué le nombre de reportages sur le travail des forces de l'ordre, ces héros qui sauvent nos vies, nous pauvres inconscients, nous qui prenons l'autoroute pour connaître la douce période de somnolence, ils nous traquent, nous piègent, nous sermonnent(ça existe çà?), et nous font.... raquer en nous confisquant notre permis?

Tous ces reportages passionnants ou les journalistes se régaler de notre infortune, alors que partout dans le monde, continue d'avancer la misère et les guerres; mais il faut faire de l'audience avec la fameuse règle des trois « S »: sexe, sang, et sport.

Alors on à de cesse de nous passer, et repasser les exploits des anti-gang de la route en guise d'intimidation: voyez ce qui arrive si vous n'obéissez pas à nos directives, et on à pas fini de vous le marteler.

Deux solutions: soit on capitule devant tant de compétences et de bienveillance, soit on se bat contre cette mauvaise soupe qu'on veut nous faire avaler de force; « une mauvaise loi ne sera jamais respectée », c'est devenu un dicton; alors nous à la FFMC, on ne capitule pas, on ne lâche rien, ça fait quarante ans que ça dure, on est dans le collimateur des RG comme agitateurs de motards, mais ils savent très bien que dans le fond on à raison.

On est là, on sera toujours là pour défendre le monde de la moto, notre force c'est notre solidarité, d'abord unique sur les routes, et aussi pour combattre les « mesures stupides ».

Pour info..., notre délégué à la sécurité routière communique:

Dans le contexte du débat sur le 80 km/h et des amendements du Sénat pour adapter les limitations localement, dans le contexte Gilet-jaunes et radars HS à 75 %, l'ONISR annonce de « mauvais chiffres de SR » pour février 2019 par rapport à l'année précédente, soit une hausse de la mortalité de + 17,1 % et une accidentalité corporelle de +22,3 %.

En regardant les catégories d'impliqués, ces hausses sont imputables aux cyclistes, aux piétons, aux jeunes 18-24 ans et aux personnes âgées de +65 ans.

La mortalité cycliste, avec 18 décès, révèle la plus forte hausse de cette catégorie depuis ces 10 dernières années.

Les mortalités « moto » et « auto » sont en baisse sur l'ensemble de l'année écoulée, mais selon l'ONISR, la mortalité « moto » de février 2019 est en hausse par rapport à celle de février 2018. Cet élément peut alimenter l'argumentation de Castaner qui va encore se plaindre de la destruction des radars (« *puisque les radars sont cassés, les motards roulent + vite et leur mortalité remonte* », blabla-blabla...)

Toutefois, sur les 19 dernières années, **la mortalité moto a baissé de -12 %**, l'auto a baissé de -22 % et sur la même période, la mortalité piéton est en hausse de 1 % et celle des cyclistes de +25 %.

Le lien vers le baromètre ONISR février 2019 est sur cette page : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere>

Pour mémoire, le bilan SR national de 2018 (non consolidé) est de 3 259 tués en 2018, dont :

- 475 piétons (-2 % par rapport à 2017)
- 167 cyclistes (-3 % par rapport à 2017)
- 136 cyclomotoristes (+ 14 % par rapport à 2017)
- **620 motocyclistes (- 7 % par rapport à 2017)**
- 1 647 automobilistes (- 7 % par rapport à 2017)
- 48 impliqués PL (- 6 % par rapport à 2017)
- 166 autres (?) (-10 % par rapport à 2017)

Voilà voilà...

Marc Bertrand. Chargé de mission sécurité routière

Les conclusions suite à l'interprétation des chiffres par l'ONISR laisse quand même rêveur.