

Obligés de manifester

Les motards Bordelais ont manifestés leur mécontentement tout simplement parce-que leur piste de « run » sécurisée à été envahie par des gens du voyage qui n'avait certainement pas d'autre place ou aller.

Nous n'avons rien contre ces gens, mais quand une société est organisée et possède des règles, il est toujours navrant qu'elles soient contournées ou bafouées. La cause initiale pour laquelle ces gens se soient trouvés en ces lieux ne nous regardent pas, et la responsabilité de l'autorité compétente étant engagée, il lui appartenait de trouver un lieu aménagé pour les accueillir.

Les motards ayant bagarrés pour obtenir une zone sécurisée afin de pouvoir « s'exprimer » ailleurs que sur des parking envahis d'obstacles ou sur route ouverte à la circulation, et d'ensuite compter leurs morts, il était tout à fait légitime que ce qui semble n'être qu'un « octroi de confort » pour des motards en mal de prise de risques puisse être détourné de son objectif pour satisfaire à une demande certainement pressante de cette communauté de perpétuels voyageurs.

Certainement que la décision, ou « négligence » du respect de l'ordre à été motivée par le souci de montrer aux motards que les autorités prennent soin de leur sécurité et les empêchant de faire vroom-vroom, sauf que le problème à simplement été déplacé en d'autres lieux, mais ça, personne n'y avait pensé, ou alors,..... peut-être que si justement, cela va justifier d'envoyer des patrouilles pour verbaliser et leur faire passer l'envie....., vous pariez pour quoi?

Dans le pays des libertés, les lois non appliquées car souvent non applicables font partie de notre spécificité républicaine qui n'a pas peur du ridicule tout simplement parce-que nos dirigeants n'ont jamais répondu devant la nation de leurs incompétences notoires.

Il faut s'y résigner, ou veiller comme nous le faisons à la FFMC depuis quarante ans à préserver le petit espace de liberté que nous nous acharnons à défendre avec nos manifs et notre mobilisation perpétuelle.

Alors toujours prêts?, le combat continu grâce à vous, nous toutes et tous, votre présence par le biais de vos adhésions malgré cette période pandémique en témoigne, merci à vous, et maintenons la pression.

La DSR a communiqué hier le bilan mensuel de la sécurité en France, via un communiqué que voici : <https://www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/baisse-de-la-mortalite-routiere-au-mois-de-septembre-2020-malgre-une-augmentation>

Vous noterez, c'est indiqué dans le pdf du baromètre ONISR, que depuis 2010, la mortalité moto est en baisse de 28% !

Bref, ce bilan est en baisse générale de la mortalité, mais en forte hausse pour les cyclistes.

Cette hausse de la mortalité des cyclistes est continue depuis des mois. Elle est engendrée par la hausse de pratiquants, notamment en ville puisque ce mode de déplacement devient de plus en plus courant... c'est normal puisque les restrictions, les interdictions, les embouteillages et les travaux à n'en plus finir amènent les usagers motorisés (auto, livraisons et usagers 2RM) à ne plus pouvoir circuler normalement et ceux qui le font encore voient leurs vitesses moyennes baisser au point que quand ils le peuvent, pour rouler à la même vitesse, voire plus vite, ils passent aux vélo.

La première cause d'accidentalité des cyclistes reste bien sûr leur vulnérabilité et comme les motards, ils ne sont pas forcément responsables des accidents dont ils sont les victimes. Pour d'autres, nous le constatons dans nos déplacements en ville, certains cyclistes semblent entretenir un rapport lacunaire avec la prudence la plus élémentaire.

Le problème des cyclistes, c'est que, contrairement aux motards, ils manquent de formation, notamment pour ceux qui passent de la bagnole au vélo sans transition... et oui, à vélo, il ne suffit pas d'un casque (très souvent mal attaché) et d'un gilet fluo pour être en sécurité ! Griller des feux rouges, des stop ou tenter de se faufiler coûte que coûte dans l'angle mort de véhicules à gros gabarit en manœuvre, ça fait des dégâts quand ça ne passe pas.

Et si les motards de la FFMC (les plus avertis en matière de prévention du risque à deux-roues) proposaient des sensibilisations au risque routier (heu, urbain, en fait) aux associations de cyclistes urbains ? Savoir se placer, anticiper les manœuvres des autres, s'assurer qu'on est vu et compris des autres, repérer les automobilistes au téléphone ou sur leurs écrans, pourquoi porter des vêtements pouvant limiter les dermabrasions et protéger ses pieds (on ne meurt pas d'une blessure au pied, mais ça peut laisser handicapé, même à vélo), ne pas forcer le passage d'un véhicule lourd sous prétexte qu'on est en zone 30, etc etc...

Et si nous tentions de faire passer le message ?

Plutôt que de laisser, du haut de leurs tribunes, les motophobes et les prêcheurs de punitions écologiques rabâcher que le vélo peut sauver les ours blancs et la grenouille angora de Sibérie, si nous apprenions, par la base, aux cyclistes, grâce à notre expérience de motards, à simplement rester en vie en ville ?

Salut et frat',

Marco

Jean qui pleure, Jean qui rit !

"Le pessimiste se plaint du vent, l'optimiste espère qu'il va changer, le réaliste ajuste ses voiles."
William Arthur Ward

Présentiel ou distanciel ? Une question qui revient en force en cette fin septembre avec le durcissement des mesures sanitaires... et fait se demander si nous nous verrons en direct ou à travers un écran d'ordi pour nos conseils de région, et surtout pour notre Assemblée générale, nos Assises ! Drôle de façon de fêter nos 40 années d'existence et les premières Assises de la FFMC du Havre, en 1980... L'autre question est celle des décisions qui nous concernent, tant du côté des restrictions de circulation, qui elles aussi se durcissent, et sans espoir de retour ! Que dire du port du masque au guidon rendu obligatoire sans sourciller par plusieurs préfectures ! Ça c'est pour le verre à moitié vide.

Pour le verre à moitié plein, même si nous ne pouvions pas nous voir « en vrai » pour les CDR et les Assises, le bon côté est pour celles et ceux qui n'auraient pas pu y assister à cause des facteurs de risque. Leur participation serait alors possible : nous serions donc plus nombreux à voter, et comme nous le savons bien, qui dit plus nombreux dit plus forts ! Pour la rencontre en vrai, ce ne serait que partie remise...

Encore elle

Source inépuisable d'inspiration, notre très chère SR (sécurité routière) s'est encore illustrée en Juillet avec un reportage haletant diffusé sur une chaîne publique bien sûr, probablement parce qu'aucune autre chaîne, que j'appellerais commerciale n'oserait montrer un reportage aussi nul, aussi commerciale soit-elle.

Je vous décrit la scène: ça se passe sur une aire d'autoroute, vous savez ces endroits par où les trois quart des Français passent pour aller en vacances, et où les trois quart des forces de l'ordre sont concentrées pour traquer le moindre km/h de trop, vu la densité de conducteurs il est plus facile de ne pas rentrer bredouille à la brigade tout en faisant prendre l'air aux Méganes RS.

Pour la circonstance il fallait bien un général décoré qui expliquait le but de l'opération: je vous le donne en mille.....allez, encore un petit effort, vous y êtes presque, le but consistait à distribuer des kits anti-Covid complets.....!!!!

Et le général très fier de passer à la télé, d'expliquer qu'il s'agissait d'une opération de la « **Sécurité routière** », je vous le mets en gras pour expliquer qu'il s'est rendu compte de l'ineptie du mot, en le prononçant et du coup, l'a presque murmuré, hahahaha! trop drôle, oui, il vaut mieux en rire, la pilule passe mieux.

Comme le disait notre regretté Coluche: « faites pas les cons, c'est avec not'pognon », et là ça devient grave, utiliser un budget com pour donner des kits Covid au lieu de l'utiliser à reboucher des trous dans la chaussée, il y en a qui n'ont pas forcément le même sens des priorités au sein de nos ministères.

Il y a au moins un point sur lequel nous sommes rassurés c'est l'inutilité actuelle de cette branche, disons-le : morte, du ministère de l'intérieur, en espérant, mais sans grande illusion que la nouvelle venue ait envie d'élaguer, ou carrément de replanter.

Si tel était le cas, je serais dans l'embarras, ne plus rien avoir à dire sur la SR serait mon plus grand souhait, au moins pourrait-on parler de notre passion commune pour de belles balades viroleuses en cet été, bonnes routes à vous, et surtout restés concentré(e)s.

Bilan façon CEREMA par Motomag.

Sans surprise, le "80" ressort de la [synthèse](#) du rapport du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), paré de toutes les vertus. Ça sauve des vies, ça sauve la planète et l'environnement, ça ne ralentit pas tant que ça les usagers, ça économise 700 millions d'euros par ans...

L'effort du Cerema pour estimer à 349 le nombre de vies épargnées sur 20 mois, malgré les aléas de la période, les difficultés d'identification du réseau concerné, les indices de circulation, les vitesses pratiquées, les nombreux départements, essentiellement ruraux, qui ont fait le choix de « revenir au 90 » et l'âge du capitaine doit être salué.

Bien entendu, on pourra pointer des biais autant que le contexte particulier de l'étude (épisode Gilets Jaunes, baisse de la circulation, radars détruits en masse, ...) et ses paradoxes (des vitesses pratiquées qui parfois augmentent mais des morts qui baissent). On notera aussi qu'on est loin des objectifs de 3 à 400 vies sauvées par an.

Le principal biais de cette "étude" ? Le fait de comparer les 20 mois de "80" à la moyenne des 5 années écoulées. Or le nombre de tués diminue de façon quasi continue depuis 40 ans. Si on compare n'importe quel période à la moyenne des 5 années précédentes, le résultat sera toujours

positif. L'honnêteté intellectuelle aurait été de comparer les chiffres obtenus par rapport à ceux attendu en traçant le courbe de tendance des dernières décennies.

Enfin, le CEREMA est incapable de distinguer le réseau bidirectionnel sans séparateur concerné par le 80. Le rapport concerne en réalité toutes les routes hors agglomération qui ne sont pas des autoroutes...

Pour autant les lois de la physique sont immuables : moins de vitesse, moins d'énergie consommée, et moins d'énergie à dissiper en cas de choc. Du coup, les conclusions, forcément positives sur la sécurité routière et l'environnement, en deviennent un peu triviales si l'on oublie le contexte sociétal.

Une approche de la sécurité routière toujours répressive

La FPMC qui plaide depuis le début pour une modulation de vitesse au cas par cas, déplore que cette limitation, qui a suscité de vives réactions partout en France depuis 2 ans - notamment au sein de la communauté motarde très mobilisée sur le sujet - éloigne les français des enjeux de sécurité routière : « *Le "80" marque la poursuite, par les gouvernements successifs, d'une approche réglementaire et donc répressive de la sécurité routière. À quand un délégué interministériel à la Sécurité Routière issu des ministères de l'Education Nationale ou des Transports ?* ». Nous en sommes toujours assez loin avec la nouvelle déléguée qui a pris ses fonctions le 29 juin à la suite d'Emmanuel Barbe. Marie Gautier-Melleray sort en effet de Sciences po Bordeaux et a fait du droit sa spécialité.

[Comme nous l'écrivions le 1er Juillet](#), à la date anniversaire des 2 ans de "80" : « *La FPMC et le Comité indépendant d'évaluation des 80 km/h demandent au gouvernement de mettre fin à l'expérimentation et de laisser aux élus le soin d'apprécier sur le terrain la dangerosité réelle du réseau secondaire et d'adapter en conséquence les vitesses autorisées* ».

Info en vrac

Entendu ce matin du 14 Juillet sur la radio publique une annonce de la fédération des assureurs disant que plus de 80% des accidents mortels (on suppose que les autoroutes sont concernés) seraient dû à la somnolence.

Mince alors, pourtant la SR nous martèle depuis suffisamment longtemps que la seule vitesse en est la cause, et par là même, justifie la répression à outrance.

Faudrait voir à se coordonner dans les informations.....mais bon, on à l'habitude de ces incohérences de données, rappelons nous l'histoire des masques, sauf que dans ce cas, les assureurs communiquent froidement des chiffres reflétant la triste réalité, alors que la SR fait « danser » ces mêmes chiffres pour faire avaler la pilule, et conforter son autorité de tutelle dans ses erreurs répressives.

On l'à échappé belle avec ce projet de 110km/h sur autoroute, sinon il aurait fallut envisager d'aménager les aires d'autoroutes en dortoir, et en augmenter le nombre, disons une tous les 50 kms.

Autre info si vous ne le saviez pas, stationner à proximité immédiate d'un passage piéton sera désormais interdit pour les motos; ça l'était déjà pour les voitures, mais ils nous avaient oubliés, l'injustice est réparée, un article de la FPMC ci-dessus le rappelle.

Sans faire sa mauvaise langue, il faut reconnaître que le volume d'une moto est suffisamment imposant par rapport aux SUV, à la mode actuellement, pour boucher la vue aux piétons le nez collé sur leur téléphone dit: intelligent, et qui oublie de sécuriser leurs traversées.

À tel point que certaines capitales pro-Européennes ont aménagées des petits points lumineux verts ou rouges sur les passages piétons pour que les accros puissent traverser sans lever les yeux de leur téléphone, et oui, on en est là: la société doit prendre en charge les inconscients.

Bilan de la FFMC sur les 80km/h

Non seulement les résultats ne sont pas là mais surtout le bilan paraît impossible à établir pour plusieurs raisons. Explications.

Mesure mal née

Rappelez-vous. Le 1er juillet 2018, les premiers panneaux « 80 km/h » poussaient sur les fameuses routes bidirectionnelles sans séparateur central malgré la contestation sans précédent qui avait accueilli la mesure. Contestation des usagers - au premier rangs desquels figuraient les motards - mais aussi des élus locaux remontés contre une décision qu'ils jugeaient parisieniste et peu soucieuse des différences territoriales. Le 80 allait mettre le feu au poudre et contribuer à déclencher la durable crise des Gilets jaunes.

La valse des paramètres

Pour tenter de calmer le jeu, Édouard Philippe avait bien parlé d'une « expérimentation », indiquant que si les résultats n'étaient pas là (en l'occurrence 300 à 400 vies épargnées chaque année sur les routes), le 80 serait abandonné.

Reste que cette « expérimentation » a tout de la déclaration d'intention. Déjà très improbable lors de son annonce, faute de disposer des chiffres précis de l'accidentalité sur les seuls tronçons concernés par l'abaissement de la vitesse de 90 à 80, elle est aujourd'hui devenue impossible du fait des crises qui ont émaillé les 24 mois qui nous séparent de l'entrée en vigueur de la mesure. Comment espérer avoir la moindre idée de l'efficacité de cette mesure alors que la France a connu une vague de destruction de radars sans précédent, une grève contre la réforme des retraites qui a massivement entravé le fonctionnement des transports en commun et enfin un confinement de près de 2 mois ? Sans compter tous ces départements qui ont fait le choix de revenir à 90 km/h comme les y autorise la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019.

Prolongation de l'expérimentation ?

Édouard Philippe n'aurait toutefois pas renoncé à évaluer la pertinence de cet abaissement de la vitesse maximale autorisée. D'après nos confrères du Point, il « *s'exprimera lorsqu'il disposera des travaux de conclusion des deux années d'expérimentation* ». Reste qu'ils risquent fort de se faire attendre compte tenu de la période très particulière que nous venons de traverser. À moins que la phase d'expérimentation ne soit prolongée de 2 nouvelles années, ce qui aurait au moins le mérite de lui donner une apparence scientifique, les statisticiens préconisant 5 ans d'observation avant de tirer la moindre conclusion.

La FFMC favorable au retour généralisé à 90

De son côté, la FFMC qui ne cesse de militer pour une vraie politique de sécurité routière - de celles qui considèrent que la survenue d'un accident ne saurait se réduire au seul facteur de la vitesse -

serait favorable à un retour généralisé au 90 km/h notamment pour des questions d'égalité entre les citoyens et de meilleure lisibilité des vitesses maximales sur route.

De son côté, le Comité indépendant d'évaluation des 80 km/h demande au gouvernement de mettre fin à l'expérimentation et de « *laisser aux élus le soin d'apprécier sur le terrain la dangerosité réelle du réseau secondaire et d'adapter en conséquence les vitesses autorisées* ». Rien de plus en somme que ce qu'ils demandaient à cor et à cri dès l'annonce du 80.

Chat échaudé

Il se pourrait bien que leur requête finisse pas être entendue à en croire les déclarations d'Emmanuel Macron sur le sujet. Le Président a rejeté d'emblée l'autre projet d'abaissement de la vitesse maximale autorisée, à 110 km/h sur autoroute, pour des questions environnementales cette fois en déclarant : « *La transition écologique ne doit pas se faire au détriment des communes, des régions les plus enclavées* ». Et ce alors même que le Cerema se félicite de l'acceptabilité sociale en hausse de la mesure : « *Depuis le 1er juillet 2018, l'acceptabilité mesurée sur un échantillon de plus de 3 000 personnes représentatives de la population française est en nette progression : 30 % des Français y étaient favorables en avril 2018, ils sont aujourd'hui 48 % (en juin 2020)* ».

Guillaume Dayan - [01/07/2020](#)

Bof

En ce moment, on entend beaucoup parler de cette commission citoyenne en charge de « réfléchir » sur les objectifs climatiques des prochaines années.

Encore une fois, la montagne vient d'accoucher d'une souris: tout ça pour ça?

Au hasard, vouloir imposer le 110km/h au lieu du 130 sur autoroutes, ma parole, mais ils sont tous descendants de Mr de la Palice, au point que je leur conseillerais même le 80, ou même de ne plus rouler du tout, ainsi on stopperait la pollution.... et par le même coup les morts sur la route.

Avant de proposer ce genre d'ineptie, ils auraient pu réfléchir quelques minutes, et la réflexion serait immanquablement passée par: plus de temps sur la route pour aller d'un point à un autre, donc, logiquement, les émissions polluantes à 130 ne sont-elles pas les mêmes qu'à 110?

Pas besoin d'avoir fait de longues études pour comprendre cela.

Pourtant, une autre réflexion pourrait amener à envisager de contraindre les constructeurs à produire des véhicules moins polluants, non?

C'est tellement logique, que personne n'y a pensé?

Alors juste une hypothèse de réponse:

le lobby de l'industrie automobile est tellement puissant, que même si il est techniquement très facile de moins faire polluer les véhicules, pensez-vous que l'autre lobby de l'industrie pétrolière se laisserait faire?

Il y a longtemps que de petits inventeurs ont résolu le problème, alors on veut nous faire croire que les grands groupes n'en sont pas capables?

Encore une fois, il faudrait peut-être arrêter de prendre les gens pour de crédules imbéciles.

À défaut de nous vendre des véhicules propres, on nous vend de l'informatique embarqué en profitant au passage d'en augmenter le prix...et de nous distraire de la route.

Il n'est qu'à regarder aux alentours des poignées de nos motos la quantité de boutons ou molettes qui ont poussés; je vous épargne la suite que vous connaissez: comment fait-on pour gérer tout ça quand on ne peut quitter la route du regard plus d'une seconde?

Pourquoi une moto de 250kg consomme autant qu'une voiture de 2 tonnes, il y a des choses qu'il faut vraiment qu'on nous explique.

Je vois d'ici les pros expliquer qu'à 10 000 tr/m on consomme plus qu'à 5000, certes, mais ne pourrait-on pas trouver un bon compromis pour un meilleur résultat?

Ce « beau monde » des lobbies est tellement bien implanté qu'il est inenvisageable d'espérer progresser, et visiblement tous les gouvernements considèrent qu'ils font partie de leur environnement, un peu comme ces poissons pilotes qui accompagnent en permanence leurs « protecteurs », sauf que dans le cas évoqué les lobbies ressembleraient plutôt à des sangsues.

Pour en revenir à cette commission, elle aura au moins eut le mérite de confirmer, mais ça on s'en doutait dès le départ, qu'il reste encore du chemin à faire, à la FFMC on continue de veiller, et peut-être devrions nous être plus lobbyistes que nous le sommes?

Bientôt le retour....

le retour du bâton bien sûr.

Sur nos chères chaînes TV pilotées par les autorités des spots publicitaires de notre non moins chère Sécurité routière apparaissent pour bien nous rappeler d'être prudents, en effet la mortalité routière a baissée durant le confinement, pour le cas où nous ne l'aurions pas entendu. Vous vous rendez compte: presque 50%, jamais la SR n'avait avancée de tels chiffres, et poussait même le bouchon un peu plus loin en suggérant qu'elle pouvait s'attribuer ce résultat. Suggérer seulement, car si la population d'automobilistes et de motards que nous sommes est sensée gober tout ce qu'on lui dit, du moment que c'est officiel, et même si les chiffres sont trafiqués, nous ne sommes pas totalement débiles.

On les voit venir avec leur gros sabots: immanquablement la circulation va augmenter avec l'inévitable cortège de morts et d'estropiés, et je vous pari ma chemise que de nouveaux spots apparaîtront, nous accusant de cette hausse, ben oui pendant le confinement ça allait mieux, alors pourquoi ça repart à la hausse?, et ainsi on pourra de nouveau justifier une féroce répression. On ne récolte que ce que l'on sème, nous sommes des inconscients, totalement irresponsables, mais heureusement une bonne étoile argentée, très argentée veille sur nous.....

Bref, on pose tout, et on recommence, toujours avec la fine équipe d'incompétents qui n'ont de souci que de s'accrocher à leur poste, et ce qui est valable pour la SR, l'est aussi pour d'autres rouages de notre pouvoir, mais ça c'est un autre débat.

L'avantage est que la source de réflexion est inépuisable, même si on ne peut qu'être de plus en plus révoltés par ces pratiques, il faut croire que dans notre pays rien ne peut se faire sans révolutions, alors que le mot « dialogue » serait tellement plus doux et consensuel, c'est pour cela que à la

FFMC, la lettre C de colère est encore d'actualité, et n'est pas prête d'être remplacée par le mot « calmés ».

Rendez-vous très bientôt pour de nouvelles inepties, ils sont très forts pour ça.....

Suite à consultation

Première victoire : suite à notre action, ce sont, à la clôture de la consultation, pas moins de 9 700 commentaires qui sont déposés sur la page du gouvernement (contre moins de 400 avant que notre association lance l'offensive !), de quoi montrer que les conducteurs refusent clairement ces restrictions de circulation injustes et dogmatiques. Un grand merci à tous ceux qui ont déposé leur commentaire !

Mais déjà, un 2^e round de la bataille se profile : visiblement mécontent des résultats de la consultation, le gouvernement, au mépris complet de la démocratie... prolonge la consultation du 1^{er} au 22 mai !

Immédiatement, nous relançons la mobilisation, appelant de nouveau les conducteurs à se prononcer massivement contre le projet de restriction de la circulation en ville du gouvernement.

Le résultat ne se fait pas attendre : de 9 700 commentaires, la consultation passe, 3 jours après ce nouvel appel à mobilisation, à 13 300, et enfin un peu moins de 17 000 commentaires à la clôture de cette nouvelle consultation : pas de doute, ces commentaires sont bien ceux des membres de la Ligue de Défense des Conducteurs !

Donc, avec certitude, le résultat de cette "consultation" pour obliger les maires à instaurer des zones de restriction de circulation sera : **NON !!!**

Le gouvernement a voulu passer en douce, une fois, deux fois. Et à chaque fois, nous avons réussi à organiser une mobilisation éclair, et à faire barrage tous ensemble.

Nouvelle victoire d'étape pour les conducteurs !

Indécrottables

Depuis quelques jours, à travers la télévision d'état, la sécurité routière nous gratifie de spots indiquant que la mortalité routière a baissé. Franchement, n'importe qui s'en serait douté, vu que pendant deux mois les déplacements étaient quasi nuls; mais c'est le ton du commentaire qui mérite l'attention, par le sous-entendu que: nous la SR, on oeuvre depuis longtemps pour un abaissement des morts sur les routes, ce qui en soit serait très louable, sauf que dans le discours de cet organisme qui nous a habitué à la mauvaise foi, la remarque est sans objet, car sans véritable cible, du genre: regardez ce dont nous sommes capables, la mortalité baisse.....!

On veut bien s'attribuer ces bons chiffres même si les Français n'ont pas roulés pendant deux mois, non on ne rêve pas, c'est la réalité du discours officiel depuis de trop nombreuses années.

Donc, on en revient à l'éternel discours maintes fois martelé, que les morts recensés sur cette période sont dû aux excès de grande vitesse en nette augmentation. L'argumentation débile car infondée est la même rappelez-vous qu'au moment de la dégradation des radars (soi-disant par les gilets jaunes) qui avait fait augmenter les accidents. Me voilà rassuré sur l'incompétence de notre chère, très chère SR, quand on pense que des gens, soi-disant bien formés, car tous ou presque

ingénieurs, planchent sur la problématique du zéro mort sur les routes, comme du zéro mort partout d'ailleurs, on a plus le droit de mourrir à notre époque.

On sait tous que la mort fait partie de la vie, mais on ne sait pas quand elle va nous prendre, par contre, elle à l'avantage de nous débarrasser de pas mal de con(nnes)s.

On à tous de secrets espoirs, que suite à cette remise en question, notamment cet épisode du confinement, ou certains en profite pour réfléchir et remettre en cause certaines choses ou attitudes, nous voici rassurés, avec la SR on continue sur la même voie: il va bien falloir remplir avec la répression tous azimuts, les caisses de l'état qui se sont bien vidées., tout comme nos caves d'ailleurs, mais bon, ça fait moins mal....!

Bonne route à tous les motards, soyez prudents, refaites vite le plein de paysages et sensations, profitez-en la FFMC veille sur nous, raison de plus pour la soutenir.

La revanche du deux roues

À la suite de la publication de cette photo, je ne puis m'empêcher de penser que peut-être, enfin, le deux roues motorisé tient sa revanche, nous les mal aimés (mais on s'en tape, surtout quand c'est infondé).

Même sans avoir fait médecine et être un spécialiste virologue, il est évident que la pratique de la moto avec: casque et gants, est tout à fait conforme aux mesures barrières recommandées; certes ce n'est qu'un casque, pas un masque, et ce serait bien la faute à pas de chance si on choppait le covid en roulant: à mentionner dans le livre des records.

Pour les banlieusards n'ayant pas les moyens d'habiter aux centres-villes, et ayant une grande distance à parcourir c'est l'idéal, on l'à toujours dit à la FFMC, de plus, avec la « distanciation sociale », et la peur des transports en commun, je ne vois pas mieux. Bien entendu que le vélo a, lui, son créneau plutôt à la périphérie des centres, mais ce n'est, et ne sera jamais LA solution à tous les problèmes de déplacement intra-muros, bien que l'assistance électrique permette de motiver les plus réfractaires. Le prix est, certes, un frein, mais dans le calcul de rentabilité d'un tel investissement par rapport au coût d'une voiture, il n'y a pas photo pour « bouger » à moindre coût en agglomération.

Autre argument: on a constaté depuis longtemps que l'emploi banalisé des voitures ne se justifiait pas vraiment pour aller chercher sa baguette au coin de la rue; bon, d'accord, le confort de nos SUV n'y est pas étranger, et nous nous sommes habitués à leur confort douillet. Au passage, faudra m'expliquer la cohérence de ces achats: la taille des voitures devraient être proportionnelle à la densité de population en ville, enfin je ne sais pas, mais ça paraît tellement évident; rappelez-vous, un temps, ça avait été évoqué dans la presse. Tout ça pour dire que d'affronter une mauvaise météo, seul un motard ou un cycliste chevronné pourront le faire (on est pas en sucre avons nous l'habitude de dire) question d'habitude, et ce n'est pas si terrible que cela, surtout avec les équipements dont nous disposons actuellement.

Au lendemain des grèves des transports en commun, espérons que les nouvelles alternatives, dont la moto (les chiffres des ventes parlent d'eux-même) soient reconnues comme partie des solutions de fluidification du trafic des agglomérations; ce serait une belle revanche, et à la FFMC, nous continuerons de nous battre avec vous, et votre soutien pour cette cause, en laquelle nous avons toujours crus.

Encore et toujours les motards

En ce 8 Avril, la chaîne C8 annonçait diffuser un reportage haletant sur les délinquants vaillamment combattus par les gendarmes de Mulhouse, mais surtout aidés par les « justiciers » de la route qui eux aussi ne supportent pas cette délinquance, et n'écouant que leur intrépide courage(ou rien d'autre à faire), interpellent les contrevenants à l'ordre publique.

En soi, même si ce genre de reportages captent une bonne partie de la population ayant un sens aigu de la citoyenneté plutôt que de les voir errer sur d'autres chaînes proposant des programmes indigents en cette période de confinement, et même si je n'ai pas souhaité entrer dans cette « embrigadement médiatique » en regardant le reportage, mon magazine télé montrait des motards en wheeling indiquant clairement la catégorie de population visée.

Et bien oui chers amis motards, vous qui faites partie des 99,5% vraiment représentatifs du monde de la moto, on en est encore, en ce jour du 21ème siècle à nous classer comme systématiquement délinquants.

Vous me direz, on s'en fou, on a l'habitude certes, mais ça énerve quand même, d'autant que c'est parfaitement injuste, et certainement fondé sur les vieux clichés de bikers faisant régner « leur » ordre, là bas aux US.

À priori rien « d'anormal » donc à ce que nous soyons dans le viseur répressif de nos chers autorités, bien appuyées par la maire de Paris pour une mise en pratique particulièrement rigoureuse de la répression, et de l'intolérance épidermique à tout ce qui pourrait aider à fluidifier la circulation autre que le vélo.

Pourquoi ne pas lui proposer de faire un trajet à vélo dans le sens Est-Ouest, ou Nord-Sud pour aller travailler, et d'arriver physiquement « fraîche » au bureau?

Je vois d'ici des esprits chagrins me dire que je n'ai qu'à habiter prêt de mon lieu de travail, mais quand on connaît le prix de l'immobilier, l'ex-centration est quasi obligatoire si l'on veut survivre décemment.

Je ne vais pas dire qu'il nous reste du boulot, parce-que pour ce qui est de vivre notre passion et réussir à remonter des files ça en dérange beaucoup, beaucoup, beaucoup, mais si on évitait de flanquer des coups de pieds dans les portières parce-qu'on ne nous a pas vu dans le rétro, ou faire du wheeling au milieu des sages automobilistes, ou encore ne pas se laisser du bruit de son « AKRA..... » en plein centre-ville, peut-être que notre image de mauvais garçons, ou filles(mais ça ne se voit pas sous un casque) pourrait favorablement évoluer?

Bon, en attendant prenez soin de vous et des vôtres, et tâcher d'expliquer à votre moto que vous ne lui faites pas la gueule, et pour la calmer: bichonner, bichonner, le polish c'est bien, ça occupe du temps, mais le résultat est superbe, et vous l'aurez fait au moins une fois dans l'année.

Les pauvres

Notre cher Mr Barbe qui a tant oeuvré pour la sécurité routière avec la réussite qu'on lui connaît (dans la manipulation des chiffres pour justifier l'application des mesures répressives gouvernementales bien sûr) s'est vu octroyé, à ce qu'il paraît, une retraite ensoleillée à Marseille, en tant que préfet de police.

Ce rôle lui ira à merveille, lui qui, au sein de la sécurité routière n'avait que le droit de porter la bonne parole officielle, le voilà « chef », et je vous fiche mon billet que ce préfet là, sera particulièrement zélé dans sa mission de représentant de l'ordre et de la discipline.

Hahahaha, ce rire, parce-que pour avoir bien connu cette ville et sa population si attachante, elle risque de donner du fil à retordre à son nouveau préfet dans son habit de défenseur de l'ordre. On en a connu des Zorros qui voulaient « mater » la délinquance et instaurer l'ordre, et qui on vite mis de l'eau dans leur vin (à consommer avec modération bien évidemment) parce qu'à Marseille ces gens là « composent » plus qu'ils ne matent, et il est à parier que le coq ne chantera pas aussi fort qu'il en a l'intention.

Tout comme à Paris, ou le préfet de police transpire tellement la répression qu'il ne peut s'empêcher de faire des allusions, qui outre le fait de ne pas être de son ressort, sont loin de la pédagogie dont il faudrait faire preuve avec les irréductibles Gaulois que nous sommes. À son passif, on repensera aux « brave M » (brigades motos) et aux violences policières des manifestations passées, mais bon, j'dis ça, j'dis rien.

Port de bottes

La France, pays de liberté.

À l'instar des gants homologués CE, obligatoires depuis 2016, les bottes moto risquent d'être imposées. Dix députés LR (Les Républicains) ont déposé à l'Assemblée nationale, une proposition de résolution invitant le gouvernement à rendre systématique le port de chaussants certifiés CE. Leur objectif ? Éviter de nombreux « drames humains » supplémentaires, nous dit-on. Rien ne nous dit qu'à l'avenir il n'en sera pas de même avec les blousons, pantalons ou combinaisons, et pourquoi pas les airbags obligatoires, on marche sur la tête....

Des chiffres désuets

Évoquant les statistiques d'accidentalité et de mortalité à deux-roues de la sécurité routière, le texte s'appuie également sur une étude de la Mutuelle des Motards selon laquelle seulement 15 % des motard(e)s seraient « sensibles » au port de protections pour leurs jambes et leurs pieds.

Autre information chiffrée, l'étude « 2-roues Lab' » de 2016 indique quant à elle, que 93 % des personnes interrogées déclarent porter des bottes ou des chaussures adaptées en hiver, et 88 % en été.

Difficile de connaître précisément le taux d'équipements entre ces deux valeurs très éloignées.

Pour étayer leur proposition de loi, les députés s'appuient sur une autre statistique qui indique que dans 65 % des accidents, les membres inférieurs sont touchés, contre 50 % pour les membres supérieurs. Seul hic, cette étude remonte à... 1996/2000 (sic !). Soit une éternité en regard des progrès réalisés par les équipements motos. Ainsi les bottes adaptées à la pratique de la moto répondent désormais à la norme EN 13634 qui n'avait par cours au siècle dernier.

Appuyer une proposition de loi sur une étude plus récente serait sans doute pertinent.

L'instigateur de la proposition

Bernard Brochand, député LR de la 8e circonscription des Alpes-Maritimes, est le promoteur du projet. On peut légitimement s'interroger sur les raisons qui ont poussé l'ancien maire de Cannes, habituellement étranger aux préoccupations de la sécurité routière, à édifier un tel texte après s'être intéressé, par exemple, à une loi définissant le mesurage de la surface

habitable lors de la vente d'une maison, comme en atteste [le site officiel sur les présences en commissions et participation en hémicycle](#).

La FFMC (Fédération française des motards en colère) recommande depuis toujours le port des bottes et chaussures adaptées pour la sécurité des usagers 2RM, mais reste opposée à son obligation, comme le rappelle son [manifeste pour la sécurité routière](#).

Avant d'élaborer une telle proposition, il aurait été souhaitable de recueillir des données fiables sur la pratique de la moto. M. Brochant aurait pu par exemple solliciter le CNSR (Conseil national sécurité routière), dont fait d'ailleurs partie la FFMC.

Edit : La Mutuelle des Motards apporte des précisions concernant « les 15% de motard(e)s « sensibles » au port de protections pour leurs jambes et leurs pieds » mis en avant par la proposition de résolution des députés LR.

Ce chiffre ne provient pas d'une étude de la Mutuelle des Motards, mais du GEMA (Groupement des entreprises mutuelles d'assurance) :



[Mutuelle des Motards](#)

[@mutuellemotards](#)

Retour sur la Proposition de Résolution pour rendre obligatoire le port de bottes renforcées. [#motardes](#) [#motards#securiteroutiere](#) [@ffmcnat](#)

[@Motomagcom](#)

Le 13 février a été enregistré à l'Assemblée Nationale une Proposition de Résolution pour rendre obligatoire le port de bottes renforcées. Etant cité dans cette dernière nous tenions à préciser certains points :

➡ Le chiffre selon lequel 15% des motards seraient non sensibles à la protection des jambes et des pieds attribué à la Mutuelle des Motards dans cette proposition est en fait issu d'une étude GEMA de 2009

➡ Les études, beaucoup plus récentes, que nous avons réalisées via 2-roues Lab en 2016 et 2019 démontrent que 93% des conducteurs répondants portent bottes ou chaussures adaptées

L'amélioration de la sécurité de l'ensemble des conducteurs 2 et 3-roues à moteur est au cœur de nos préoccupations depuis plus de 36 ans mais nous privilégions la prévention, l'accompagnement, la pédagogie, la sensibilisation et l'innovation. Les chiffres récents de nos études démontrent la pleine efficacité de notre travail et de notre approche responsabilisante.

Bonne route à tous 🙌

Comment ne pourrait-on pas conseiller à ces députés de s'occuper de dossiers plus en relation avec leur responsabilité, plutôt que de mettre le nez dans un domaine qui leur est inconnu en voulant imposer ce que le bon sens nous conseille déjà depuis longtemps, notre sécurité, on la prend en charge nous même, car nous sommes responsables.

Motos, scooters: la France va-t-elle vraiment imposer un contrôle technique en 2022?

En annonçant que le contrôle technique des motos, scooter et quads sera appliqué en 2022, la Belgique soulève le dossier en France qui reste le dernier pays d'Europe à ne pas avoir encore validé ce projet imposé par l'Union européenne.

[BFMTV](#)28/03/2020 à 16h35

Ce ne sera pas demain, mais presque. La France pourrait bientôt imposer le contrôle technique pour les motos, les scooters et même les quads. En effet, une réglementation européenne l'impose à tous les Etats de l'Union. Or la France est le dernier pays à ne pas encore l'avoir instauré. La date limite pour se mettre en conformité a été fixée en 2022.

Selon cette directive, l'instauration d'une procédure de contrôle technique doit réduire les risques d'accident. Les propriétaires devront, comme le font les automobilistes, faire vérifier les éléments de sécurité (frein, éclairage, pneus, direction, structure du cadre, pollution sonore et émission) de leur engin dans un atelier agréé. Comme pour les autres véhicules, ceux à quatre roues, ces contrôles devront être faits tous les deux ans pour les véhicules de plus de 4 ans.

Un projet évoqué depuis 2007

Ce projet est agité depuis des années. En 2007, une note de l'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière (ONISR) préconisait le contrôle technique des motos. En 2008, un rapport du Conseil des Ponts et Chaussées publie un rapport pour inciter à mettre en place cette mesure.

Le contrôle technique est décidé en 2015 par le Comité interministériel de la sécurité routière pour une entrée en vigueur en 2017. La réforme, très contestée par les associations de motards, est abandonnée bien avant. Désormais, cette question revient via une règle européenne que seule la France n'a toujours pas appliquée. La Belgique, qui faisait aussi de la résistance, a annoncé il y a quelques jours une mise en place du contrôle technique à la date butoir du 1er janvier 2022. En France, la position des associations de motards ne change pas d'un iota.

"C'est une aberration", réagit Didier Renoux, responsable de la communication de la Fédération française des motards en colère (FFMC) lors d'un entretien téléphonique avec BFMTV.



"Les deux roues sont entretenus pour une raison très simple, si les engins ne sont pas entretenus, les motards risquent leur vie. Ils font un entretien bien plus sérieux que les automobilistes, pour preuve, environ 1% des accidents sont causés par des problèmes techniques", explique le porte-parole en rappelant les chiffres de la Sécurité routière.

La limitation à 80 km/h pour éviter l'obstacle?

Pour la FFMC, le problème repose aussi sur la faisabilité du dispositif. "Personne en France ne sait le faire et le maillage territorial est impossible. Certains devront faire une centaine de kilomètres pour se rendre dans un centre de contrôle", estime la FFMC en rappelant que même les associations de constructeurs y sont opposées.

"En 2015, certains avaient proposé un contrôle obligatoire avant les ventes d'occasion, mais l'opération, si elle était compréhensible pour éviter les problèmes entre particuliers, n'était déjà pas rentable", signale la FFMC.

Ce dispositif va, quoi qu'il en soit être imposé dès le 1er janvier 2022. Pour y échapper, la France peut avancer la baisse des accidents en deux roues motorisés.



En effet, la directive prévoit une exception. "Les États membres peuvent exclure ces véhicules des tests s'ils présentent des mesures de sécurité routière efficaces de remplacement, en tenant compte en particulier des statistiques des cinq dernières années sur la sécurité routière".

La limitation de la vitesse à 80 km/h, qui a fait baisser le nombre d'accidents selon les derniers chiffres de la Sécurité routière, pourrait devenir un argument. "La mortalité motocycliste est en baisse (-2%), soit 14 motocyclistes tués de moins qu'en 2018 (...) confirmant la forte baisse par rapport à 2010 (-46 % depuis 2010)", indique le rapport publié en janvier 2020. Cette mesure contestée par les motards va-t-elle finalement permettre d'éviter la création de ce contrôle?

Pauvres motards Parisiens

En cette période d'élections chaque candidat explique ce qu'il fera une fois élu, sur une radio publique la maire de Paris était invitée, et la journaliste à clairement posé la question: qu'allez vous faire pour les motards parce-que force est de constater que ce mode de déplacement amène plus de fluidité, donc moins de pollution?

La réponse à été à la hauteur de ce que l'on pouvait attendre de cette maire: c'est à dire d'une ridicule puérité.

Les motards polluent, empruntent les files de bus et les pistes cyclables, stationnent de manière anarchique sur les trottoirs; bref l'argumentaire type de l'incompétence la plus flagrante en matière de circulation urbaine, avec les clichés habituels dont nous sommes affublés.

Vu de « province » on se rend bien compte qu'il n'y à rien de vraiment cohérent, et encore moins structuré dans la façon de traiter le désengorgement de la capitale, c'est du coup par coup, on veut un résultat sans prendre le temps d'analyser les paramètres permettant d'y arriver de manière coordonnée et efficace en prenant le problème dans sa globalité.

Une bonne raison de maintenir la colère des FFMC du secteur, et très franchement chers amis motards on ne peut qu'être solidaires de vos combats face à ce délire anti-motos, dont on ne comprend pas bien quel en est l'origine.

La moto a le vent en poupe !

C'est dingue : même quand tout va mal, les choses peuvent encore devenir infiniment pires ! (Jean Cauvin dit Jean Calvin)

Le marché moto va bien. Très bien. Cinq années consécutives de hausse des immatriculations, + 12 % en 2019 par rapport à 2018, plus de 300 000 immatriculations en incluant les 50... C'est un signe fort, qui dit que le 2RM est reconnu par beaucoup comme une excellente solution de mobilité. Logiquement, on devrait constater une hausse proportionnelle de nos adhérents, ce qui permettrait de mieux défendre nos positions, selon notre principe « plus nombreux, plus forts ». En Suède, le 2RM est reconnu et même promotionné pour ses vertus dans la transition énergétique. Il n'y a qu'une petite nuance entre eux et nous : le SMC, équivalent local de la FFMC, est fort de 150 000 adhérents. De quoi avoir un certain poids dans la balance ! Alors oui, la moto est bien une solution. Encore faut-il le dire et redire, ensemble...et nombreux !

Brave-M

Reportage édifiant sur ces nouvelles brigades motorisées qui se déplacent en binôme pour aller au « contact » des manifestants les plus turbulents. On ne reviendra pas sur le fait que la moto leur permet de se déplacer rapidement en ville surtout dans des artères encombrées, ça la FFMC l'a toujours dit, seuls quelques uns l'on compris, et pas forcément les plus concernés, mais là n'est pas le sujet, en l'occurrence ces gens entretiennent à la vitesse de leur deux roues le mythe que les motards sont et resteront toujours les mauvais garçons faisant peur aux « braves et honnêtes citoyens ».

À l'heure d'internet et du toujours plus vite, la mentalité n'a, elle, pas beaucoup bougée. C'est sensé être notre fardeau des fois que l'on ait envie de revenir dans le « droit » chemin moutonneux, mais on l'assume, là par contre, on en revient aux actes de ces flics, qui en dehors de ceux qui prennent leur rôle de justiciers, très, voir trop à coeur, appliquent un respect de l'ordre, qui ne l'oublions pas, leur à été imposé par leur hiérarchie, toujours elle, et qui n'a pas de compte à rendre sur les méthodes. Ceci n'excuse pas cela, mais il est vrai que les preuves video de leur violence ne montre pas forcément l'origine qui à causée de ces exactions, peut-être que les « méchants » ne seraient pas ceux auxquels on pense. On ne peut s'empêcher de penser quelle pourrait être notre réaction face à des manifestants agressifs, la réponse n'est pas simple, mais tel est le prix d'une démocratie: savoir manifester sans effet de foule qui amène aux débordements que l'on connaît.

Le nouveau permis moto

La réforme du nouveau permis moto entre en vigueur le 1er mars 2020. C'est un grand changement qui va modifier en profondeur les épreuves théoriques et pratiques de l'examen actuel.

Un code moto

Les nouveaux candidats au permis A2 passeront dorénavant un nouveau code « spécial » moto, dénommé épreuve théorique moto (ETM). Celle-ci, comme pour l'épreuve théorique générale auto (ETG), sera composée de 40 questions. Il faudra valider 35 bonnes réponses pour décrocher le précieux sésame. Il ne sera donc plus possible de profiter de la validité de 5 ans du code auto comme auparavant.

Nouvelles épreuves pratiques

L'épreuve de maniabilité sur plateau est également revue en profondeur. Elle ne comprendra plus qu'un seul parcours regroupant toutes les étapes (lent, avec ou sans passager, slalom, évitement et freinage).

Quant à l'épreuve en circulation, elle durera 40 minutes, soit 10 de plus qu'auparavant.

L'expert vous en parle

Sacha Cerveira, de l'association pour la formation des motards ([AFDM](#)) a participé, en tant que représentant de la Fédération française des motards en colère ([FFMC](#)), au groupe de travail permis moto mis en place par le Conseil Supérieur de l'Education Routière (CSER).

En bref

Pas plus difficile qu'avant, pas plus facile non plus, tout simplement différent, mais collant plus avec la vraie pratique de la moto tel que l'AFDM sait le faire.

Ce projet à été abandonné.....pour le moment, donc gardez vos plaques.

Pour rappel, le système SIV impose que la plaque d'immatriculation soit constituée de 2 lettres, 3 chiffres, 2 lettres (ex. : MC-752-DB) à la différence des anciens formats qui comportaient le numéro département (ex. : 789 BPC 38) ; changement de numéro d'immatriculation qui doit être effectué avant le 31 décembre 2020.

Médias

En ce début d'année 2020, période souvent propice pour adopter de nouvelles résolutions, on pourrait se dire que les médias d'état, vous savez, ceux qui répètent bêtement les slogans officiels, aient envie de réellement faire leur métier, et nous parlent de la stricte réalité des faits, du boulot de journaliste quoi.

Outre les « informations », car oui, il paraît que c'est de l'info que de s'étendre sur les galères des usagers des transports en commun, ou de montrer ce qui ne mérite pas forcément de l'être : guetter la larme d'une personne durement éprouvée par un aléa de la vie alors qu'ailleurs dans le monde il ne se passe jamais rien de suffisamment intéressant pour nous.

Ces médias, donc, nous sortent que les accidents de la route sont en hausse (histoire de conforter la répression), mais ce coup-ci on nous explique que les causes en sont l'inattention au volant, loin devant la vitesse et l'alcool.....

Mince alors, ça, personne n'y avait pensé, vous vous rendez compte, il y a un humain derrière un volant, et cet humain, à force de se traîner à 80 sur des routes mal aménagées, et bien il s'endort, ou joue avec son téléphone intelligent (pour ne pas dire smartphone).

Ça change du discours habituel, mais que va t-on trouver maintenant pour justifier la répression, allez, on vous fait écouter un petit mot maintes fois rabâché du copain de Chantal qui confirme bien que la vitesse est l'unique cause de la mortalité.

Et là, on se rend compte, que même si un semblant de bonne résolution, en mettant en avant le nouveau facteur de l'inattention qui pourrait faire indiquer une évolution de la sécurité routière, est immédiatement torpillée par l'argumentaire que l'on entend depuis des années.

Et bien nous, à la FFMC on va continuer d'assumer nos bonnes résolutions de dire et redire qu'une vraie politique de sécurité routière passe avant tout par la formation des conducteurs, une lutte en amont pour la prise en charge de l'alcoolisme, un réaménagement et l'entretien des routes, une cohérence sur les vitesses recommandées-imposées, comme d'autres pays savent très bien le faire, mais ça, mes bonnes gens ça rapporte moins que les radars.

Alors ça va continuer sur 2020, et on verra en 2021 pour d'autres bonnes résolutions.....

En attendant, bonne année à toutes et tous les motards(des) de France, bonnes balades viroleuses et méfiez vous..... des cons.

Faire de la moto rend heureux. La science l'affirme !

Si vous demandez à un motard pourquoi il est motard, vous aurez sans doute droit à un *laïus* à base de « sentiment de liberté » et « d'adrénaline ». Parce que faire de la moto, c'est cool. Ce que nous savions déjà d'expérience vient d'être confirmé par des scientifiques américains qui ont quantifié le pourcentage de bien-être imputable à la pratique de la moto.

L'institut Semel des neurosciences et du comportement humain de l'Ucla vient de scruter le cerveau de motards pour savoir ce qu'il sécrète de plus (ou de moins) que celui d'un automobiliste lambda.

Le *modus operandi* de l'expérimentation était assez simple. Les universitaires ont mesuré l'activité cérébrale et cardiaque ainsi que le niveau d'hormones de 50 motards avant, pendant, et après une balade de 35 km au guidon de leur propre machine dans des conditions normales de circulation (c'est à dire pas sur le périphérique en inter-files, aux heures de pointe, un jour de grève et d'orage). La même procédure a été appliquée à des automobilistes ainsi qu'à un troisième groupe d'individus composé d'adeptes de la sieste.

Première leçon de cet électroencéphalogramme placé sous le casque : les motards ont une attention accrue et une meilleure résistance à la distraction dès lors qu'ils montent en selle. C'est déjà ce qu'indiquait la [Fondation Mutuelle des motards](#) dont le travail sur les motards de plus de 40 ans avait montré que nous avions quelque chose du supercalculateur dans l'analyse de notre environnement.

L'étude de l'Ucla ([commandée par Harley-Davidson- site en anglais](#)) a aussi montré que 20 minutes de moto produisaient aussi une augmentation de l'adrénaline (+27%) et de la fréquence cardiaque (+11%) comme le ferait une légère séance d'exercices. Les biomarqueurs hormonaux du stress chutent pour leur part de 28%. Bref, vous avez entièrement raison de faire de la moto. Continuez !

Guillaume Dayan