

Un drame de plus

Nous avons tous appris ce drame qui s'est déroulé sur l'autoroute A7 avec ces enfants qui ont périés et ceux qui sont entre la vie et la mort, tous gravement brûlés.

Ne sachant pas dans le détail ce qu'il s'est exactement passé, on ne peut s'empêcher d'essayer d'analyser froidement à posteriori comment à pu se dérouler l'horrible scène.

Un véhicule monospace roule en principe à 130 km/h, le turbo lâche, théoriquement la pièce en mouvement qui tourne généralement au delà des 100.000tr/mn fait un gros bruit, mais reste prisonnière dans sa coque; imaginons maintenant qu'elle la fasse exploser, il se peut effectivement qu'il y ait un début d'incendie dû à l'huile servant à lubrifier le compresseur ainsi que la proximité de la pipe d'admission chargée en carburant.

La question que l'on ne peut s'empêcher de se poser est pourquoi les freins n'ont pas fonctionnés alors que les canalisations sont pourtant situées à bonne distance du turbo, peut-être que l'incendie à fait fondre le bocal de liquide de frein alors?

Mais, même sans frein sur autoroute rien ne justifie que le véhicule parte en tonneaux s'il n'y à pas eut un coup de volant malheureux; en frottant sur les glissières, ou en utilisant le frein à main, on peut considérablement ralentir un véhicule, et chargé comme il l'était, les roues n'ont pas pu se bloquer sous son action.

Alors pourquoi parler d'un évènement aussi dramatique dont on ignore le facteur déclencheur?

On ne peut s'empêcher de penser, pour le marteler à longueur d'années que le conducteur a sa part de responsabilité; il ne s'agit pas de tout lui faire porter, mais peut-être que mieux formé, il aurait pu en limiter les dégâts.

Conduire n'est pas un acte anodin qui permet de se rendre d'un point A à un point B, il y a pleins d'embûches entre ces deux points, à moto, nous sommes bien placés pour le savoir, il faut être vigilants jusqu'au dernier mètre, un véhicule est une arme, beaucoup de gens l'oublie, hors pour savoir se servir d'une arme, il faut se former, et quelque soient les compétences des auto-écoles, la formation actuelle est insuffisante.

Rattraper un dérapage ça s'apprend, utiliser toutes les ressources d'une voiture pour se sortir d'un mauvais pas ça s'apprend aussi, mais quand vous suggérez à nos autorités d'ajouter une formation complémentaire et une partie circuit dans les formations, on vous répond sèchement que le but n'est pas de fabriquer des pilotes, mais juste des automobilistes. Si personne ne vous apprend à maîtriser votre véhicule, il vous faudra l'apprendre, et souvent à vos dépens en un moment rarement prédéterminé à l'avance, bref, on vous envoie au casse-pipe, puis on vous sanctionne de votre « incompétence » en vous imposant de rouler au pas...

Ridicule, ridicule et criminel à la fois, on peut faire évoluer une conduite quand on vient juste de l'apprendre, parce-que ensuite chacun prétend savoir réagir en toute situation et n'éprouve pas le besoin de compléter son expérience.

Le problème est là, une grande majorité des gens suivant des formations au sein de leurs entreprises reconnaissent apprendre au minimum un petit truc; c'est d'autant plus vrai en matière de conduite, ce n'est pas pour rien que nos forces dites de l'ordre à moto suivent un stage obligatoire tous les 5 ans, et une formation type poursuite pour les voitures(bien que là ce soit plus confus sur sa forme obligatoire).

Imaginons qu'une évaluation devienne obligatoire pour toutes et tous, je serais curieux d'en voir les résultats compte tenu de ce que je constate sur les routes.

Une frange de plus en plus importante des conducteurs, vous savez, ceux à qui on a pas appris la civilité et le respect des autres dans un espace commun, mettent la vie des autres en danger par leur comportement irrespectueux.

Il ne s'agit pas de tomber dans l'excès inverse en devenant un « point fixe » qui se traîne et qui gêne tout le monde, mais comme nous sommes tous(tes) obligés de passer par la route autant la fluidifier le plus possible.

On en revient donc à ce mot: formation, synonyme de sécurité, mais dont tout le monde se fiche parce-qu'on nous assomme avec ce faux problème de la vitesse pour un but impossible qu'est le zéro mort sur les routes.

On a instauré le contrôle technique obligatoire auto sous le faux prétexte, encore, que des épaves roulaient, en fait il y en avait que très très peu, et cette obligation a incité les gens à ne plus entretenir leurs véhicules entre les deux visites, par contre il y a des épaves qui roulent sous le statut de voiture de collection, et j'en connais plus d'une.

Si nos chères forces de l'ordre de la prune faisaient leur métier, il y aurait de quoi faire rentrer de l'argent rien qu'avec « l'oubli » du clignotant, à moins que certains constructeurs le mette en option.....

Il est certes plus facile de se caler en bord de route avec une machine à prunes qui envoie directe le N° de la plaque à Rennes, plutôt que d'interpeller le contrevenant qui risque de vous envoyer ch.... parce-qu'il ne reconnaît pas sa faute tellement il en enchaîne, irrespect de l'autorité compris.

Le problème n'est pas simple, mais tant qu'il sera pris par bribes, et non dans son ensemble, on avancera à rien sinon à vouloir punir des gens qui n'y sont pour rien de l'incompétence d'un ministère dont on ne reconnaît même pas l'importance puisqu'on l'a noyé dans celui de l'intérieur.

À la FFMC, notre combat dure depuis quarante ans, et n'est pas prêt de s'arrêter, le grain de sable que nous sommes n'a pas fini de les gratter, il ne tient qu'à nous d'en faire un gravier, en espérant que ce soit l'occasion de mettre les choses à plat; oui, je sais j'entend le mot utopie d'ici, mais c'est ce qui nous motive ainsi que votre soutien.

Les empêcheurs de rouler

Ne maîtrisant pas, loin de là toutes les subtilités de gestion des routes Française, je ne puis m'empêcher, assez souvent je le reconnais, de pester contre ceux ou celles chargés de « l'aménagement » de nos routes.

-Lignes blanches interminables,

-plots centraux,

-zones à 130 à 110 à 90 à 70 à 50 à 30,

-2, 3, ou 4 voies avec et sans séparations centrales

-ne parlons pas du positionnement des radars « rentables »

En complément de tous ces mobiliers qui nous égayent le paysage, avez vous remarqué que les buses en ciment placées dans les fossés bordant nos routes sont à « pan coupé » ou biseautées, et « barreautées » de façon à ne pas se révélées trop dangereuses pour le cas ou une voiture venait à sortir de l'axe de la route venait s'y encastrer. Les poteaux en ferraille, ciment ou assimilés, le plus souvent placés en bordure, eux ne sont pas dangereux pour les voitures, et encore moins pour les motards, ça, tout le monde le sait.....

Pour avoir pas mal roulé à l'étranger, beaucoup d'aménagements sont faits pour faciliter au mieux les trajets; prenons par exemple le Portugal, sur les routes départementales ou nationales, la moindre portion de route permettant de doubler pour se dégager d'un train de voitures est en pointillés, ce qui fait que cela créé une certaine fluidité dans la conduite, et chacun peut rouler à son rythme, sans trop gêner les autres.

Chez nous ce serait plutôt l'inverse, vous savez, cette sacro-sainte idée de base: vitesse=accident, ces esprits brillants se disent que s'ils font tout pour nous faire ralentir, pour sûr il y aura moins d'accident, et ça leur permet de continuer de, non seulement justifier le racket radars (RR), mais de se faire bien voir de leurs hiérarchies, ils sont tellement prévisibles que ça ne fait même plus tâche.

Alors, on va tenter de nous faire taire en nous disant que compte tenu des normes Européennes, blablabla, un bon moyen de nous renvoyer dans les cordes.

Quand les données de base sont fausses, comment construire quelque chose qui présenterait une certaine cohérence: vitesse=accident=répression=zéro mort?

On à beau nous inciter à acheter des véhicules électriques, très certainement idéales pour les trajets urbains malgré la course effrénée aux ralentisseurs, la pertinence est moins évidente ailleurs sur le territoire d'autant que les aménagements routiers nous forçant à tenir une cadence très irrégulière, voir heurtée, l'autonomie en est très fortement réduite, voir ridicule.

Si l'on prend en compte tous ces paramètres, les discours sur la transition énergétique n'ont plus que très peu de cohérence, comme le dit le dicton: c'est mettre la charrue avant les boeufs.

Le jour ou, si toutefois il arrive, ils prendront conscience que pour résoudre un problème il faut le prendre dans son ensemble, alors on pourra progresser, et de façon intelligente, mais pour l'instant ce n'est pas d'actualité.

L'Après confinement

Retrouvez vos repères

Après une longue période sans profiter de sa monture, le pire ennemi du motard est l'euphorie engendrée par cette « libération ». Il s'agit donc de vous remettre en condition progressivement, car votre dextérité sera émoussée par l'absence de pratique. Pensez à ne pas forcer le rythme durant les premières centaines de kilomètres. Cela vous permettra de vous reconstituer des repères fiables (freinages, virages, accélération, circulation). Cette approche calme et progressive de toutes les phases de conduite vous permettra d'éviter une fausse manœuvre par excès de confiance. Ne se fier qu'aux souvenirs peut en effet s'avérer trompeur.

Pensez également que l'immense majorité des autres usagers de la route ont également perdu leurs habitudes de conduite. Une plus grande marge de sécurité avec les autres véhicules est donc un excellent réflexe en cette période.

Méfiez-vous de l'état des routes

Durant les premiers jours de circulation, l'état du réseau routier peut réserver quelques mauvaises surprises. Celles-ci sont liées à l'absence quasi-totale de circulation depuis plusieurs semaines ainsi qu'aux restrictions d'activité des personnels affectés à l'entretien des routes.

Attention aux accotements qui peuvent avoir débordé sur la chaussée par ravinement (terre, graviers). Des chutes de branches ou de pierres non signalées sont autant d'obstacles potentiels à envisager, principalement en zone rurale.

Faites attention aux animaux sauvages

Partout en France, la faune sauvage n'a jamais connu un printemps aussi paisible depuis des décennies ! Les animaux ont tiré profit du confinement pour élargir leur territoire et s'approprier un réseau routier déserté. L'image d'une famille de canards escortés par la police sur le périphérique parisien en est le symbole !

Pour éviter une fâcheuse rencontre, soyez particulièrement attentif dès la tombée de la nuit et jusqu'à l'aube, la nuit étant un moment privilégié de mouvement pour la faune.

N'oubliez pas qu'un animal sauvage se déplace rarement seul. Après en avoir croisé un, restez en alerte car d'autres individus sont probablement dans les parages. Redoublez d'attention si la route traverse ou longe une zone boisée.

Petite astuce pour garder ses sensations: prenez votre vélo (désolé, mais tout le monde en possède au moins un, ou empruntez-le), et entraînez-vous à faire ne serait-ce que des demi-tours sur une petite route étroite sans poser les pieds à terre, suivez une bande (de trottoir par exemple) afin de retrouver vos sensations de maîtrise de l'équilibre, faites des slaloms imaginaires sur des carreaux, bref, tout ce qui vous fait « travailler » l'équilibre et la fluidité dans le roulage.

Je ne sais pas vous, mais moi ça me fait réviser, voir même apprendre de nouvelles positions ou sensations que j'avais oubliées, en permettant aussi d'acquérir ces fameux réflexes dont je vous parlais dans un article.

Cela paraît bête, mais le vélo de par sa « non performance » en vitesse pure permet de se recentrer sur les fondamentaux de la pratique du deux roues, ce n'est pas pour rien qu'on l'appelle la petite reine, et elle a contribué à la naissance d'une passion du deux roues, du moins pour votre serviteur.

Top 10 Mutuelle des Motards des 2 et 3-roues les plus volés en 2019

Exclusivement établi par la Mutuelle des Motards, le « top 10 » 2019 des 2 et 3-roues de ses sociétaires les plus volés est riche d'enseignements. Si de nombreux modèles confirment leur place dans ce classement au fil des ans, certains y font une entrée remarquée. Si votre 2-roues se trouve dans cette liste, redoublez de précautions !

Les scooters dans la ligne de mire

Le Top 10 des 2 et 3-roues les plus volés marque certains changements pour l'année 2019. Pour commencer, c'est la première fois qu'un scooter 125 cm³ arrive premier de ce classement.

Le 125 PCX Honda a donc détrôné le Yamaha T-Max, qui rétrograde à la seconde place en 2019. Néanmoins, l'attrait des voleurs pour les gros scooters ne se dément pas.

Il est d'ailleurs confirmé par le cas du Honda X-ADV, absent du classement*, mais qui risque d'y entrer d'ici peu. Cet engin atypique pâtit d'une fréquence de vol très supérieure aux autres 2-roues. Facile d'utilisation grâce à la transmission automatique, performant avec son puissant moteur de 745 cm³, et doté de réelles capacités de franchissement, il dispose de nombreux atouts susceptibles d'encourager les voleurs pour commettre leurs méfaits, en lieu et place du T-Max.

Véhicules récents et chers : pertes importantes

Lorsque la moto est neuve ou très récente, et souvent améliorée par de nombreuses options, le coût du sinistre peut être particulièrement élevé pour votre Mutuelle et donc pour tous les sociétaires. C'est le cas pour la Honda 1000 Africa Twin, la BMW R 1250 GS ou encore la Triumph 765 Street Triple (absente du classement* mais qui suit la courbe de la 675). Concernant la BMW R 1250 GS, les [multiples mises en garde de la Mutuelle](#) (SMS aux propriétaires de ce modèle, informations régulières...) ont porté leurs fruits puisque l'on note une légère amélioration de la fréquence de vol.

En revanche, l'apparition de la Suzuki 1000 GSX-R en quatrième position du classement pose la question du trafic de pièces ou de motos entières destinées à la pratique du circuit.

Comment bien se protéger du vol de 2-roues

L'utilisation d'un antivol mécanique ([classe SRA](#) ou [Certifié NF, recommandé par la FFMC](#)) relié à un point fixe (poteau, barrière, etc.) reste toujours la meilleure solution.

Comme le recours au point fixe devient très compliqué, il est aussi possible de relier son antivol à celui d'une autre moto déjà stationnée. Dans ce cas, il faut prendre soin de permettre à l'autre motard de pouvoir facilement retirer son antivol.

Retrouvez tous les conseils pour vous protéger contre le vol, choisir les lieux de stationnement les plus sûrs et bien entretenir votre antivol dans [le livret « Ras le vol »](#) élaboré par la commission Stop-vol de la FFMC. Retrouvez également [tous les conseils de la Mutuelle pour bien utiliser son antivol](#). Pensez aussi au système de géolocalisation, dont les offres sérieuses sont de plus en plus nombreuses (Géoride©, TG Easy Track©, etc.), si ça n'empêche pas le vol, ça aide beaucoup à retrouver la moto.

Le top 10 de la Mutuelle des Motards n'est pas établi en valeur absolue (nombre de vols) mais selon la fréquence des vols, c'est-à-dire selon un ratio entre le nombre de véhicules assurés et le nombre de véhicules volés. C'est le seul classement de ce type disponible en France et ces statistiques sont nationales. Cette liste est tirée directement des statistiques de la Mutuelle des Motards.

Notre expertise nous permet de vous proposer, en face de chaque modèle du top 10, un ou deux autres modèles du même type (puissance, caractère moteur...) qui présentent une fréquence vol beaucoup plus basse.

Classement	Deux et trois roues les plus volés en 2019 à la Mutuelle	Modèles équivalents moins prisés des voleurs
1	Honda 125 PCX	Yamaha 125 N-Max ou Piaggio 125 Medley
2	Yamaha 500/530/560 T-Max	BMW C650 Sport ou Kymco 550 AK
3	Honda 1000 Africa-Twin	KTM 790 Adventure R
4	Suzuki 1000 GSX-R	Yamaha R1, CBR-RR Fireblade
5	Yamaha MT-09	MV Agusta 800 Brutale

6	Kawasaki Z900	Suzuki 1000 GSX-S ou Honda CB 1000R
7	BMW R1200/1250 GS	Triumph 1200 Tiger ou Yamaha 1200 Super Ténéré
8	Triumph 675 Street Triple	MV Agusta 675 Brutale
9	Piaggio gamme classique VESPA	Peugeot 125 Django ou Kymco 125 Like
10	Piaggio 300/350 MP3 LT	Quadro 350 QV3 ou Peugeot 400 Métropolis

*Seuls les véhicules dont le nombre de contrats, avec garantie vol, est supérieur à un certain nombre sont pris en compte pour que les statistiques soient significatives. Le Honda X-Adv et la Triumph 765 Street-triple sont proches de ce seuil, mais sans l'atteindre encore, d'où leur absence dans ce classement, mais il était important d'en parler.

Encore le 80km/h...

Vous me direz: encore un article sur la sécurité routière qui aborde une fois de plus le « mauvais » côté de la pratique moto.

Il est vrai que d'évoquer les superbes balades pleines de virages dans des décors dont on ne se lasse jamais est très compliqué, tellement le ressenti est intense et personnel.

Par contre si analyser nos comportements et notre pratique peut modestement permettre à ce que nous toutes et tous puissions ressentir ce bien-être, il faut en passer par ces mots que sont: mortalité routière, puisque nous devons cohabiter avec ce fléau.

Voici une réflexion de nos confrères automobilistes avec qui nous luttons pour une sécurité routière plus cohérente; mais, malgré notre argumentation basée sur quarante ans de combats de la FFMC qui aurait pût faire évoluer favorablement la sécurité en 2-3 roues motorisées, le discours officiel n'à pas bougé d'un pouce, enfermé dans une argumentation tellement incohérente qu'elle en est ridicule, avec la tranquille assurance que donne le pouvoir.

Des études montrent en effet que la mortalité routière ne baisse que si la vitesse se rapproche de la vitesse moyenne naturelle, et non si elle s'en éloigne, à la baisse ou à la hausse.

Il s'agit d'études américaines, notamment celles de Charles A. Lave, de l'Université de Californie ⁽¹⁾.

Ce ne sont malheureusement pas des études françaises. Mais après tout, toute la propagande gouvernementale pour baisser les limitations de vitesse repose sur la formule de Nilsson (1 % de vitesse en moins, c'est 4 % de mort en moins) contestable et contestée ⁽²⁾, issue d'une étude suédoise qui, de plus, avait un contexte incroyablement atypique, puisqu'elle étudiait le comportement des Suédois suite au changement de sens de la circulation en 1967, ce pays roulant préalablement à gauche. Stupéfiant, non ?

Voici, donc, ce que disent les études sur la vitesse naturelle.

Elles montrent que les véhicules roulant entre le 50^e et le 90^e centile de la vitesse ont le plus faible risque d'accident.

Autrement dit, ce sont les 40 % de conducteurs roulant au-dessus de la vitesse médiane qui ont le moins d'accidents.

En outre, les conducteurs les moins rapides ont plus d'accidents que les conducteurs les plus rapides : une étude de l'Institute of Transportation Engineers a ainsi montré que ceux qui conduisent à 10 miles/h (16 km/h) en dessous de la limite de vitesse ont une probabilité 6 fois plus élevée d'avoir un accident.

En fait, ce qui est propice à la sécurité sur une route, c'est qu'il n'y ait pas une forte variance de la vitesse ⁽³⁾. Donc, que la limitation de vitesse soit la plus proche possible de la vitesse moyenne naturelle, vitesse à laquelle la majorité des conducteurs se placent spontanément.

Ainsi, quand l'Etat de New-York aux Etats-Unis (qui représente 20 % de la superficie de la France, avec une géographie très variée) a relevé sa limite de 55 à 65 m/h (soit de 88 à 104 km/h), la mortalité des portions montagneuses a augmenté de 17,6 %. Mais en plaine, elle a baissé de 30,2 %. Cette augmentation de la limitation y était plus en adéquation avec la vitesse moyenne naturelle.

Mais alors, sur les routes de France, comment savoir quelle serait la vitesse moyenne naturelle?

Votre expérience personnelle vous amène peut-être à constater que la vitesse naturelle, confortable, est, sur la plupart des tronçons de route, supérieure à 80 km/h.

Il n'existe pas à notre connaissance d'études et expérimentations françaises permettant d'établir la vitesse moyenne naturelle sur notre réseau routier.

Mais l'évaluation de l'abaissement de la vitesse limite à 80, faite en janvier dernier à la demande du gouvernement, par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) ⁽³⁾, nous en donne une idée assez précise.

Pour apprécier les vitesses pratiquées sur les routes concernées par le 80 km/h à compter du 1^{er} juillet 2018, des caméras ont été installées permettant, dès juin 2018, d'observer les vitesses pratiquées.

Durant tout le mois de juin 2018 (donc avant l'abaissement à 80), les vitesses moyennes journalières pratiquées sur les routes concernées par cet abaissement étaient de 87 km/h.

On voit que la vitesse moyenne pratiquée était très proche, et en deçà, de la limitation de vitesse à 90. Ce qui tend à montrer que **la vitesse moyenne naturelle, qui serait pratiquée sans signalisation, y est sans doute assez proche de 90 km/h, et vraisemblablement comprise entre 90 et 100.**

A contrario, durant les dix-huit mois qui ont suivi (donc après l'abaissement à 80), les vitesses moyennes pratiquées sur ces mêmes routes ne descendent pas à 80.

Elles oscillent entre 83 et 84 km/h.

Les conducteurs résistent. Ils refusent, en moyenne, de pratiquer cette vitesse limite abaissée. Et 23 % roulent toujours à plus de 90 km/h. Ce qui, là encore, tend à prouver que la vitesse moyenne naturelle serait un peu supérieure à 90.

On voit qu'en abaissant la vitesse maximale à 80, le gouvernement a éloigné la limitation de vitesse de la vitesse moyenne naturelle (estimée).

Ce qui est défavorable à la sécurité routière, conformément aux études évoquées ci-dessus.

Et explique, en toute vraisemblance, la légère dégradation de la mortalité routière en 2019.

Éduquer ses réflexes

Le terme de réflexe, matérialisé par un arc réflexe qui n'est jamais modifiable par la volonté de l'individu : c'est la « loi du tout ou rien ».

Quand on parle de réflexe de conduite, on est toujours un peu embarrassé, car on sait pertinemment qu'il peut être bon ou mauvais, mais on sait aussi qu'il se « travaille », pour qu'il soit bon.....ou moins pire!

Pour travailler un réflexe, on sait instinctivement qu'il faut multiplier la circonstance qui l'induit, puis il se transforme en un automatisme.

Or pour acquérir l'automatisme, cela implique de « pratiquer » très souvent, mais les circonstances de la vie font qu'on peut le perdre, soyez tranquilles celui que vous avez « travaillé » s'est transformé en réflexe. C'est à dire quelque chose que l'on n'oubliera jamais car il n'est pas modifiable: le fameux tout ou rien cité plus haut, disons qu'il est dans vos gênes.

Donc, partant de cela, on peut raisonnablement parler: d'éducation des réflexes.

Tous les pilotes de vitesse répètent inlassablement les mêmes gestes ou provoquent les mêmes conditions de conduite à des vitesses largement supérieures aux nôtres ce qui leur permet une acquisition de gestes-réflexes étonnant que l'on peut constater à l'occasion des tours embarqués, leurs réactions sont ahurissantes de rapidité et de précision.

Revenons quelques années en arrière:

Jusqu'en 1972 : pas de limitations de vitesse

- entre 1958 et 1969 : S'il n'y a toujours pas de limitations de vitesse pour les automobiles, plusieurs expérimentations temporaires sont faites sur certaines routes nationales avec des limitations allant de 80 à 100 km/h.- 1972 : Le nombre de tués sur les routes, qui ne cessait d'augmenter, a atteint un pic cette année là, avec 16 612 tués. La lutte contre l'accidentologie est alors mise en place et des limitations de vitesse sont alors décidées. Hors agglomérations, la vitesse est donc limitée à 100 km/h mais les autoroutes ne sont toujours pas concernées.- 1973 : Au mois de décembre 1973, les limitations de vitesse sont revues à la baisse, avec désormais 90 km/h sur les routes et 120 km/h sur les autoroutes. La même année au mois de juillet, le port de la ceinture de sécurité est rendu obligatoire, celle-ci étant équipée de série sur l'ensemble des véhicules neufs depuis 1970, mars 1974 : Les seuils sont rehaussés avec désormais 140 km/h sur les autoroutes, 120 km/h sur les routes à chaussées séparées et 90 km/h sur les autres routes.

novembre 1974 : 130 km/h sur les autoroutes

-9 novembre 1974 : Les limitations de vitesse sont une nouvelle fois modifiées, avec 130 km/h sur les autoroutes, 110 km/h sur les routes à chaussées séparées et 90 km/h sur les autres routes. Elles ne seront globalement plus modifiées jusqu'à aujourd'hui.- 1982 : A partir de cette date, les conditions de conduite seront prises en compte pour les limitations de vitesse, alors que ce n'était pas le cas auparavant. Par temps de pluie et autres précipitations, la vitesse est alors limitée à 110 km/h sur les autoroutes, 100 km/h sur les routes à chaussée séparée et 80 km/h sur les autres routes.- 1990 : L'attention se porte sur les villes, où la vitesse est désormais limitée à 50 km/h, tandis que la notion de zone 30 fait son apparition.

Au moment où se sont décidées ces mesures, on s'était aperçu que dans les pays où les limitations de vitesses étaient effectives depuis plus longtemps, les usagers avaient largement perdu un élément essentiel à la sûreté d'une conduite: le réflexe.

À tel point que me revient l'exemple souvent cité qu'à l'occasion d'une procession funéraire en voiture aux USA, la voiture de tête fut obligée de piler pour une raison quelconque, et toutes les voitures du cortège se heurtèrent, les conducteurs complètement anesthésiés par la vitesse réduite.

C'est ce que l'on constate malheureusement sur nos routes à l'heure actuelle: le comportement des usagers est calqué sur une certaine monotonie due à la lenteur, tous les curseurs de la prudence sont redescendus de plusieurs crans, à tel point que les intersections sont devenues dangereuses puisque les évaluations de vitesse des cédants sont moins réelles « il est censé arriver à 80 donc j'ai le temps de passer », combien d'entre nous ont eu à « gérer » ce problème.

Cela veut dire que la vitesse ne faisant pas partie de nos habitudes naturelles, on se trouve en mode survie, hyper concentrés, notre champ de vision se rétrécit du fait que nous n'arrivons pas à analyser toutes les informations qui nous arrivent, nos réflexes prennent de plus en plus le dessus sur notre mode habituel de pensée.

Si nos réflexes ne sont pas là car jamais travaillés, on court droit à la catastrophe, et quand un usager lancé à 130 sur autoroute doit produire une réaction adaptée à cette vitesse mais qu'il réagit comme si il était à 80, le carton est assuré; d'où les constatations actuelles entre autres d'endormissement ou de distractions sur ces réseaux rapides.

À moto nous sommes au taquet de la concentration, de l'anticipation, les réflexes sont tous affûtés et prêts à fonctionner, prenons pour exemple celui qui consiste à accélérer pour se sortir d'une situation, avouons qu'il n'est pas banal celui-là, et vraiment spécifique aux motards.

Je ne sais pas vous, mais une fois de plus on en revient à notre slogan que notre sécurité passe par notre formation, et là on ajoutera formation aux réflexes.

Il ne s'agit pas de prôner la vitesse, mais force est de constater que n'étant pas un mot tabou pour nous, elle a aussi des avantages que nous connaissons, nous les motards et peut être notre alliée dans certaines circonstances.

Encore une fois à la FFMC on sait ce qui est bon pour nous, si seulement on voulait de temps à autre nous écouter autrement qu'à travers des manifs bruyantes, mais si c'est le prix, alors on est prêts.

Bonnes routes à tout(e)s

Cela faisait longtemps

Longtemps que la sécurité routière n'avait pas communiqué, elle l'a fait ce 19 Février 2020 au soir sur sa chaîne publique favorite.

La mortalité routière aurait fait un bond de plus de 9%; outre les regrettables drames familiaux, on ne peut que constater l'échec des 80km/h qui étaient sensés réduire ce chiffre.

Alors....., que se passe t-il messieurs-dames les têtes pensantes à notre place?

Nous sommes sûr que votre habileté à la valse des chiffres va vous exempter de toute culpabilité sur le bien fondé de cette mesure, et des autres: la faute vient bien-sûr des usagers qui ont dégradés les

radars, ou qui s'endorment sur l'autoroute, ou joués avec leur téléphones intelligents, ou n'ont pas su éviter les trous sur les routes.

Je vous parie que, encore une fois, nous serons fautifs à 100% et qu'il faudra encore plus de répression, on ne change pas un binôme qui gagne....

Décidément, cette pauvre sécurité routière est de plus en plus moribonde: c'est l'âge, ma bonne dame, peut-être que elle aussi, vu son âge, va empêcher un arbre de traverser la route, on en connaît le résultat, mais ce serait salubre pour elle.

Et pourtant, si seulement la mère jugeote était appelée en renfort, elle le dirait, elle qu'il faudrait peut-être commencer par définir un seuil « acceptable, et réaliste » de la mortalité routière, et partant de là consulter TOUS les usagers de la route afin d'identifier les problématiques de chacun, de façon à synthétiser une charte commune.

Je m'égare, je m'égare, on est encore loin d'une prise de conscience constructive sur le sujet, mais il me plaît à rêver que dans un avenir sûrement proche, l'autorité réalise la vétusté de cette SR, et en décide sa refonte totale.

En attendant cet instant qui ne fait probablement pas partie des priorités du gouvernement, et qui ne sachant pas quelles sont les bombes financières cachées sous le tapis, ne souhaite pas se presser à s'occuper de ce problème. On ne tue pas la poule aux oeufs d'or sans motifs valables même si les motifs en question sont des vies humaines.