

www.axa.fr  
www.club14.com

Ref: 950021\_05\_2005 - AG - Crédit photo: Getty Images/AdamSmith - Goodshoot - Pivovai - Marc Bardy/Shark



AXA France. 1, place des Saisons - 92083 La Défense Cedex - Tél. : 01 47 74 10 01  
e-mail : communication.institutionnelleaxafrance@axa.fr

AXA France Iard. Société anonyme au capital de 214 799 030 € • 722 057 460 RCS PARIS • Siège social : 26, rue Drouot – 75009 PARIS  
Entreprise régie par le Code des assurances

Association Club14. Association Loi 1901 • 38/42, rue Gallieni – 92601 Asnières sur Seine Cedex  
Tél. : 01 46 88 61 00 - Fax : 01 40 86 58 39 - www.club14.com

Association AXA Prévention. Association Loi 1901 • 1, place des Saisons, 92083 La Défense Cedex • Tél. : 01 47 74 46 52 - Fax : 01 47 74 46 62  
Relations médias : Valérie Leselbaum  
Tél. : 01 47 74 32 21 - Fax : 01 47 74 10 87 - Valerie.leselbaumstepler@axa.fr

vivre confiant

# 14 propositions pour la moto



### POUR LES MOTARDS, AXA S'ENGAGE



Atteindre l'objectif que s'est fixé AXA France d'être « la société d'assurance préférée des Français » passe avant tout par les actes. Être un Groupe novateur reste pour nous une priorité forte. Une démarche, une ambition qui ne date pas d'hier. Et la formule a fait ses preuves puisque Club 14, associé à AXA France, réunit aujourd'hui 300 000 motards.

Chez AXA France, nous croyons au développement de la pratique de la moto. Mais il faut, pour y parvenir, progresser en terme de sécurité. Il ne s'agit pas là d'un simple objectif commercial, mais bien d'un véritable enjeu de société auquel nous voulons apporter notre contribution. Voilà pourquoi, à travers AXA Prévention, nous sommes pleinement engagés aux côtés de Club 14 pour améliorer la sécurité des motards.

Nous savons bien que les avancées dans ce domaine nécessitent l'implication de tous et un dialogue avec l'ensemble des usagers de la route.

Nous apportons aujourd'hui une contribution à cette exigence de sécurité, au travers de 14 propositions. C'est en prenant le risque de proposer que nous susciterons des réactions, du débat et donc inévitablement des progrès.

Je souhaite que, par nos actions, nous puissions contribuer au développement de la pratique de la moto, espace de liberté et de plaisir.

**François PIERSON,**  
Président d'AXA France

# sommaire

## Club 14 en quelques chiffres

### Club 14: 300 000 adhérents

Ils représentent 30 % des motards de France, sont équitablement répartis sur l'ensemble du territoire et parfaitement représentatifs de la population française. Leur nombre et leur qualité donnent à Club 14 sa légitimité pour prendre la parole et défendre les intérêts des usagers de la moto en tant qu'expert compétent.

### Âge du conducteur

=<30 ans	14 %
de 31 à 40 ans	37 %
de 41 à 50 ans	33 %
50 ans et +	16 %

### Répartition par région

Alsace Lorraine	7 %
Aquitaine	7 %
Bourgogne Franche Comté	9 %
Centre	6 %
Ile-de-France	7 %
Languedoc	7 %
Midi Pyrénées	8 %
Nord Picardie Champagne	11 %
Normandie Maine	10 %
Ouest	9 %
Rhône Alpes	10 %
Sud Est	9 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>

Éditorial de François Pierson - Président d'AXA France	▷ 1
Club 14 en quelques chiffres	▷ 2
Quatre questions à Serge Morelli - Président de Club 14	▷ 4
Qu'est-ce que la clé de 14 ?	▷ 5
3 questions à Éric Lemaire - Président d'AXA Prévention	▷ 6
Club 14 et AXA Prévention	▷ 7
Philippe Monneret - Conseiller moto de Club 14 et d'AXA	▷ 8
Un homme, une machine, un comportement	▷ 9
● La machine	▷ 10
● Le motard	▷ 14
● Le comportement	▷ 18
Remerciements	▷ 24

# Club 14 : qui sont-ils ?



## Quatre questions

à Serge Morelli, Président de Club 14

### Comment Club 14 se positionne-t-il dans le monde de la moto ?

Club 14 a été fondé en 1981. Ses trois créateurs, Hervé Gicquel (Directeur général de Club14), Michel Guendon (vice-Président de Club14) et Bruno Mier, qui a malheureusement disparu depuis, avaient en tête de faciliter l'accès à la moto, de rendre sa dimension plaisir à un mode de déplacement décrié, tout en veillant à l'amélioration de la sécurité des motards, en prônant notamment l'accès progressif à la puissance. Aujourd'hui premier moto club de France, Club 14 accueille son 300 000<sup>ème</sup> adhérent et demeure fidèle à ses principes fondateurs et à sa signature: « quand on aime la moto, c'est pour la vie ».

### Pensez-vous que le partage de la route peut s'améliorer ?

Oui, en apprenant à mieux se connaître pour mieux se comprendre et donc se respecter. Chacun doit faire l'effort d'appréhender les contraintes des uns et des autres. Voilà la meilleure façon de renforcer la sécurité des motards.

### Vous avez rejoint le CNSR le 13 avril 2005. Pourquoi ?

Rejoindre le Conseil National de la Sécurité Routière est une suite logique de notre action historique. Sa philosophie et sa taille ont permis à Club 14 d'acquérir une légitimité sur laquelle il s'appuie pour nouer des partenariats constructifs. Nous cherchons toujours le dialogue qui seul permet

de déboucher sur des axes de développement fédérateurs. Au sein du CNSR, pour que toutes les voix soient entendues, la présence d'un moto club constructif est indispensable.

### C'est dans cet esprit que vous formulez aujourd'hui vos 14 propositions ?

Elles sont en effet le fruit d'une réflexion conjointe et partenariale. Plus que de donner des conseils, il s'agit d'inciter tous les acteurs du monde de la moto et les autres usagers de la route à réfléchir avec nous pour mener des actions concrètes pour l'amélioration de la sécurité des motards.



## Qu'est-ce que la clé de 14 ?

La clé de 14 était l'outil indispensable et universel du motard qui permettait de monter et démonter complètement une moto. C'est elle qui a donné son nom au club. Mais avant tout, pour Club14, sa signature et sa philosophie se résument par ces mots: « Quand on aime la moto, c'est pour la vie ». Voilà pourquoi les actes soutiennent la philosophie. La politique d'accès progressif à la puissance constitue la constante solide et

indétrônable de Club 14. La conduite moto, pour être un plaisir qui dure, doit se nourrir d'apprentissage et d'expérience. Assouvir sa passion au guidon d'une moto surpuissante quand son expérience n'est pas suffisante est un plaisir trop dangereux. « L'esprit d'un club, la force d'une mutuelle », annonçait Club 14 dans ses premières campagnes de publicité. Le plaisir et l'assurance côte à côte, comme inséparables. La prévention pour que

dure le plaisir. Le plaisir de la moto et le plaisir d'être ensemble. Parmi ses 300 000 adhérents, Club 14 compte 12 % de femmes! Un chiffre important chez les motards. Et certainement pas sans lien avec une certaine philosophie de la moto...

**Hervé Gicquel,**  
Directeur général  
de Club14

# Quel est le rôle d'AXA Prévention ?



## Trois questions

à **Éric Lemaire, Président d'AXA Prévention**

### Quel est le rôle d'AXA Prévention ?

Nous sommes une association loi de 1901, dédiée à la prévention des accidents de la route, dont nous cherchons constamment depuis 20 ans à faire baisser le nombre et la gravité. Pour cela, nous intervenons sur tous les thèmes de sécurité routière et devant tous les publics, qu'ils soient nos clients, nos collaborateurs ou le grand public, des automobilistes, des motards, des jeunes...

Comme tous les assureurs, AXA consacre 0,5 % de son encaissement en responsabilité civile automobile à la prévention, soit plus de 4 millions d'euros chaque année.

AXA Prévention travaille dans le cadre d'une

convention signée avec les pouvoirs publics et s'intéresse donc, de ce fait, aux mêmes publics les plus vulnérables que sont les jeunes et les motards. Nous agissons avec de nombreux partenaires parmi lesquels la Sécurité Routière, la Prévention Routière ou encore la Fédération Française des Sociétés d'Assurance.

### Quel regard spécifique portez-vous sur le monde du deux-roues ?

La sécurité routière est devenue un chantier national prioritaire et la situation s'améliore. Mais il faut bien constater que les progrès sont moindres en ce qui concerne les deux-roues. Trente fois moins nombreux que les automobilistes, les motards sont confrontés à

un risque vingt-et-une fois supérieur ! Ils ne représentent que 0,8 % du trafic mais 13 % des victimes ! Ces chiffres seuls suffisent à justifier nos actions ciblées.

### Quelle stratégie adoptez-vous pour sensibiliser les motards ?

Nous ne sommes pas simplement là pour informer, mais pour mettre chacun face à ses risques et donc à ses responsabilités. Nos animations pédagogiques montrent quels sont les dangers encourus.

La route, nous la souhaitons plus sûre, pour tous. Nous voulons donc favoriser une prise de conscience afin que chacun, ayant évalué les risques, adapte ses comportements



# Club 14 et AXA Prévention : partenaires pour la vie !

**Depuis 2004, Club 14 et AXA Prévention ont initié un plan d'action conjoint. Voici les principaux axes de leur engagement commun :**

- Animation de tables rondes réunissant séparément des conducteurs de motos de faible et de grosse cylindrée, afin de comprendre les préoccupations des motards : leurs profils et leurs habitudes sont radicalement différents. C'est en comprenant chaque motard que l'on peut agir efficacement...

- Mise en place de 4 concours sur le site de Club 14 autour du thème « La moto c'est pour la vie », opération réalisée en 2004 et reconduite en 2005.

- Sur ce même site, apport de conseils de prévention pour les motards.

- Édition d'une brochure, distribuée à 200 000 exemplaires, pour mieux se comprendre et partager

la route: « Amis automobilistes, le message des motards. Amis motards, le message des automobilistes ».

- Organisation de conférences de presse: l'information relayée par les médias, c'est déjà de la prévention!

- Mise en œuvre d'actions régionales sur circuit mêlant activités de prévention et de détente. Côté prévention: explications sur la résistance d'un casque au choc, évaluation des temps de réaction, possibilité de contrôle technique...

Aller en région c'est

se rendre au plus près des usagers de la route pour que les messages passent de bouche à oreille.

- Sans oublier bien sûr, ces 14 propositions qui visent à engager chacun et en tout premier lieu les motards eux-mêmes!



# Philippe Monneret

Conseiller moto de Club 14 et d'AXA

« Motards, aidez-vous vous-mêmes »

La moto est un instrument de plaisir et de liberté, sur la route comme sur la piste. Mais je ne suis pas pour autant le même motard en ville que celui que j'étais sur la piste des 24 heures du Mans. Si j'ai accepté d'être le partenaire de Club 14 et d'AXA Prévention, c'est parce que ces associations défendent, depuis près de 25 ans, l'idée que plaisir et sécurité peuvent faire bon ménage.

Les 14 propositions présentées ici le montrent bien, il reste beaucoup à faire. De nombreux acteurs ont un rôle à jouer : l'État, les collectivités locales, les importateurs, les motos clubs, les assureurs, la FFM et nous, les formateurs. Mais celui qui tient le premier rôle, tout en haut de l'affiche, c'est vous : le motard. Derrière chacune de ces 14 propositions, il y a un effort à faire, un comportement à changer, une responsabilité individuelle à prendre. On y parle à de nombreuses reprises du partage de la route. Oui, le danger ce sont aussi les autres. Mais le premier rempart contre le danger, c'est vous. Un équipement adéquat, une formation aboutie, une machine en bon état, un respect des autres et surtout un comportement responsable constituent les premières armures contre ce danger qui vous guette.

Amis motards, commençons par nous aider nous-mêmes. Club 14 et AXA Prévention s'engagent à faire le reste.



# Un homme, une machine, un comportement...

« Le comportement adapté, c'est ne pas se mettre dans une situation à risque »

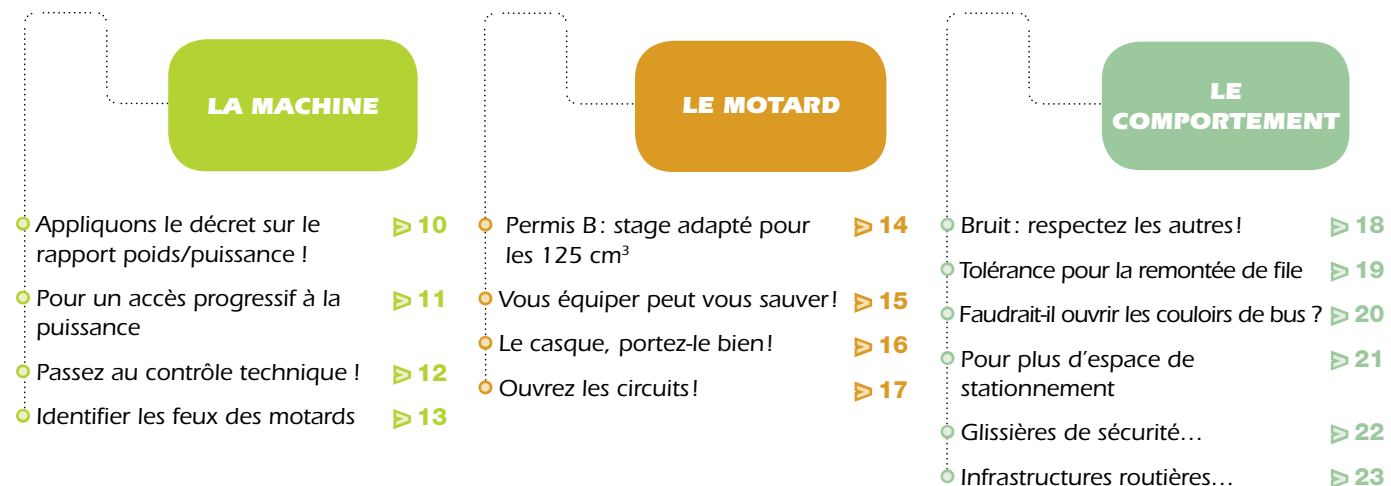
Éric LEMAIRE, Président d'AXA Prévention

« La moto, c'est la conjonction de trois éléments : une femme ou un homme, une machine et un comportement. »

Serge MORELLI, Président de Club 14

## Un homme. Une machine. Un comportement.

Parce que la pratique de la moto n'est rien sans l'un de ces trois ingrédients, Club 14 et AXA Prévention ont décidé de formuler ces 14 propositions dans le but d'améliorer chacun d'entre eux. Un homme bien équipé, sur une machine adaptée et en bon état, se comportant en conducteur responsable, voilà le profil du motard idéal. C'est celui-là qu'aime Club 14. C'est celui-là qu'elle veut faire devenir ceux qui ne le sont pas encore. C'est pour que chaque motard le devienne qu'elle propose 14 idées qui se répartissent ainsi sur trois domaines :



## LA MACHINE

- Appliquons le décret sur le rapport poids/puissance!
- Pour un accès progressif à la puissance
- Passez au contrôle technique!
- Identifier les feux des motards



## Appliquons le décret sur le rapport poids/puissance!



Aujourd'hui, les jeunes motards sont tenus de conduire des motos de moins de 34 CV. Le débridage de ces machines est trop facile. Privilégions une limitation du rapport poids/puissance, qui figure elle aussi dans le décret de 1996.

Depuis juillet 1996, obtenir son permis A (c'est-à-dire son permis moto) avant 21 ans oblige, pendant deux ans, à ne conduire que des motos dont la puissance n'excède pas 34 CV. Une mesure qui pourrait paraître salubre mais présente quelques inconvénients.

Tout d'abord, l'offre de motos de moins de 34 CV est très réduite. Mais surtout, les machines con-

cernées sont en fait des motos plus puissantes qui ont été bridées à 34 CV. Or les techniques de bridage sont limitées et très faciles à contourner. Enfin, l'apprentissage du pilotage dans les motos écoles se fait sur des machines non limitées à 34 CV.

Voilà pourquoi nous suggérons de remplacer, pendant la période probatoire pour les moins de 21 ans, la limitation à 34 CV par

une nouvelle mesure de délai probatoire quelque soit l'âge: le rapport poids / puissance. Cette mesure figure d'ailleurs elle aussi dans le décret de 1996 qui consiste à différencier les catégories de permis. Si on aboutit à un permis reposant sur cette notion, on rouvre un territoire de liberté et de choix pour les jeunes tout en assurant toujours mieux leur sécurité. Et sans rien imposer aux constructeurs...

« Étudions la faisabilité d'un permis reposant sur le rapport poids/puissance. »

Serge MORELLI

**Laisser un motard inexpérimenté au guidon d'une machine trop puissante est criminel. Depuis 25 ans, Club 14 milite pour un accès progressif à la puissance. Il est aujourd'hui impératif que tous les acteurs du monde de la moto tirent dans le même sens.**

## Pour un accès progressif à la puissance.

« Change de moto lorsque tu commences à la dominer, pas le contraire! »

Philippe MONNERET

## La machine

Nous voilà au cœur de la philosophie de Club 14. L'accès progressif à la puissance est notre cheval de bataille depuis près de 25 ans et il résume presque à lui seul les critères d'acceptation d'un motard au sein du Club. La conduite d'une moto nécessite un apprentissage.

Pour faire un parallèle, qui imagine un jeune conducteur auto qui, au sortir de l'obtention du permis, se risquerait à la conduite

d'une voiture de sport en toute sécurité?

Le parallèle s'arrête là car si l'accès à la puissance automobile nécessite de gros moyens financiers, l'achat d'une moto aux performances surdimensionnées est possible pour bien plus de monde, y compris de jeunes.

Et tout le monde (à part les jeunes conducteurs peut-être) se rend bien compte des dangers qui sont au

coin de la route.

Pour que la moto soit toujours un plaisir, pour en profiter longtemps, adaptez votre machine à votre expérience.

Club 14 propose à ses adhérents une réduction de 20 % sur des stages de perfectionnement.

Club 14 refuse aussi l'adhésion d'un motard inexpérimenté qui se présente avec une machine surpuissante. Vendre une moto trop puissante est criminel. L'assurer aussi. Tirons tous dans le même sens. Conseillons juste et nous sauverons des vies!

« Et si on appliquait la même proposition aux automobilistes? »

Jean-Pierre MOREAU,  
Vice-Président  
de la FFM.

## LA MACHINE



### Passez au contrôle technique!

Les motards sont de plus en plus nombreux à ne pas être à même d'entretenir seuls leur machine. Or l'enjeu c'est leur vie! Passer régulièrement au contrôle technique est un geste qui sauve.

Le parc moto vieillit. Les motards changent. La technologie des motos a également fortement évolué. Certains motards ne sont plus forcément des passionnés prêts à tout donner à leur machine, d'autres sont des utilisateurs fonctionnels. Ils n'ont ni le temps ni la capacité d'entretenir leur moto. Or il est évident qu'on ne peut pas considérer, en la matière tout particulièrement, une moto comme une voiture. Sur deux-roues, on a moins le droit à la défaillance technique. Pour la sécurité de chacun, pneus, freins, amortisseurs, éclairage doivent être régulièrement contrôlés. Et au passage, pour les autres, pensez à la pollution et au bruit... Si vous ne savez pas contrôler tous ces points vous-mêmes, faites-le faire.

Pensez aussi que le marché de l'occasion est trois fois plus étendu que celui de la moto neuve. Transmettre une machine en bon état, c'est mieux.

Chez Club 14, si nous imposons le certificat de contrôle technique pour les motos de plus de dix ans, nous accordons 10 % de réduction sur la prime d'assurance à ceux qui réalisent volontairement ce contrôle. Et pour encourager les motards, nous offrons des journées contrôle technique Club 14 gratuites.

Vérifiez le bon état de fonctionnement de votre machine, faites-le seul ou faites-le faire mais faites-le!

« L'état du véhicule est un facteur majeur de la bonne sécurité de son utilisateur. »

André CHAZEAU, M. Moto National.



« Sur deux-roues, on n'a pas le droit à l'erreur. »

Philippe MONNERET

### Identifier les feux des motards



Pourquoi pas l'allumage des feux pour les automobilistes si cette mesure s'avère efficace à l'issue de la phase d'expérimentation?

Voir et être vu. Voici peut-être le premier commandement d'un partage de la route efficace et sûr. Un commandement qui vaut aussi bien sur deux-roues que sur quatre. La façon de se déplacer d'un deux-roues est différente. Les automobilistes commencent à le comprendre. Donnons-leur les moyens d'identifier ce véhicule qui se déplace différemment.

Si l'allumage des feux de croisement de jour pour les voitures s'avère efficace, il n'y a rien à redire. Juste à suggérer qu'on trouve

le moyen d'identifier différemment les deux-roues. Partageons mieux les résultats des expérimentations.

Faut-il changer la couleur des phares des motos? Peut-être. Existe-t-il d'autres solutions? Certainement. En mer, pour se signaler ou repérer un écueil, on a choisi des codes couleur et des rythmes de clignotement. Peut-être peut-on s'en inspirer. Encore faut-il se donner les moyens de chercher. Et trouver une solution qui convienne à nos voisins puisqu'elle entrerait dans le cadre d'une réglementation européenne.

En attendant, bien se situer sur la chaussée et s'habiller de clair sont déjà deux réflexes que peuvent acquérir les motards.

« Ce que redoutent les motards, c'est d'être noyés dans la masse. »

Hervé GICQUEL

« Les techniques évoluent tellement vite qu'on trouvera. »

Jean-Pierre MOREAU

## LE MOTARD

- Permis B: stage adapté pour les 125 cm<sup>3</sup>
- Vous équiper peut vous sauver!
- Le casque: portez-le bien!
- Ouvrez les circuits!



## Permis B: stage adapté pour les 125 cm<sup>3</sup>

Conduire une voiture ou un deux-roues n'a rien à voir. Avant d'acquérir de mauvais réflexes, il serait sage que les titulaires du permis auto passent par une petite formation. Pour leur bien...

On le voit bien dans les rues de nos villes, de plus en plus d'automobilistes ont troqué les bouchons contre une 125 cm<sup>3</sup>. Leur permis B les y autorise. Seulement, la conduite d'un deux-roues ne s'improvise pas, elle s'apprend. Ne nous y trompons pas, il n'y a aucune similitude entre la conduite d'une automobile et celle d'une moto. À part peut-être l'habitude d'évoluer dans la circulation. Mais on y

évolue tellement différemment... Conduire une moto c'est maîtriser une position sur la chaussée, maîtriser son freinage, adopter des attitudes spécifiques,... En ville, la densification et les aménagements provoquent de plus en plus de situations d'urgence auxquelles il faut savoir réagir dans l'instant. Autant de savoir-faire que les conducteurs de 125 reconnaissent ne pas posséder. Voilà pourquoi nous les

encourageons très vivement à suivre un stage. Une journée qui se partage entre découverte technique du véhicule, théorie, conduite sur piste fermée puis dans le flot de circulation. Organisé par les motos écoles, il est un incontournable élément de sécurité active. Chez Club 14, nous en sommes convaincus et accordons une réduction de 10 % sur la prime annuelle d'assurance à ceux qui l'ont suivi.

Et si jamais ces nouveaux venus passent à une moto plus puissante, ce sont toujours quelques mauvaises habitudes qui ne risquent pas de les encombrer...

« Un stage leur permet de découvrir l'attention qu'ils doivent porter à leur environnement. »

Philippe MONNERET

« Apprendre à manier un deux-roues, c'est plus de sécurité et plus de plaisir. »

Serge MORELLI

« Ils n'ont pas plus d'accidents que les autres mais des accidents bêtes. »

Hervé GICQUEL

**Le casque, c'est bien. Avec un blouson renforcé, les gants et les bottes, c'est encore mieux. Même si ce n'est pas toujours pratique, être bien équipé c'est être protégé.**



## Vous équiper peut vous sauver!

« Être équipé c'est rassurant, pour vous et pour votre entourage. »

Philippe MONNERET

## Le motard

Cela n'aura échappé à personne, une moto est dépourvue de carrosserie. Sa carrosserie, un motard doit la porter sur lui. Elle commence par le casque mais ne s'arrête pas là. Ajouter au minimum: gants, bottes et blouson avec renforts d'épaules et de colonne vertébrale. « Ce n'est pas bien pratique. », « Ce n'est pas bien beau. » « C'est bien cher. »

bottes évite bien des traumatismes...

### Alors équipez-vous!

Côté esthétique, les choses s'arrangent. Côté tarifs, nous souhaitons que certains modèles au moins deviennent accessibles à toutes les bourses. Nous en proposons d'ailleurs sur le site Club 14 et dans notre espace Club 14 Avantages, par exemple jusqu'à -37%. Là ou ailleurs, renseignez-vous et allez vous rhabiller! Et au fait, pour des motards qui veulent être vus, arrêtons le noir...

Autant de réflexions maintes fois entendues. Pas forcément à tort d'ailleurs. L'équipement pose un problème de compatibilité avec le quotidien. Mais répétons-le, sa sécurité vaut bien quelques petits sacrifices.

Et si le casque est aujourd'hui reconnu comme une absolue nécessité, ce n'est pas encore le cas pour les autres équipements. Mais taper un trottoir avec des

« Pour être vus, portons des vêtements clairs! »

André CHAZEAU

## Le casque : portez-le bien!

Porter son casque est devenu un réflexe pour l'immense majorité des motards français. Attention toutefois à porter un casque aux normes et parfaitement ajusté.

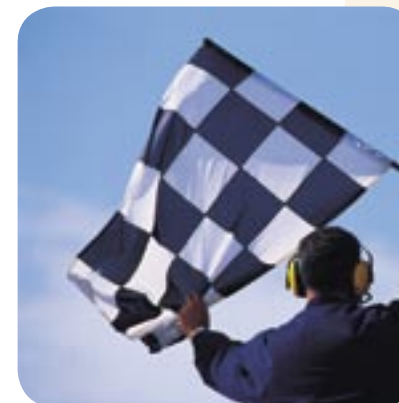
Est-il encore nécessaire de crier « portez votre casque »? Fort heureusement, de moins en moins. Plus de 90 % des motards français le portent. Un taux qui atteint les 99 % en Ile-de-France. Même quand il fait chaud, il reste indispensable. Alors oui, bien sûr, crions-le encore: « si vous n'êtes pas suicidaire, portez votre casque! ».

Mais nous disons surtout à tous les autres: « portez-le bien! ». Un casque doit être impérativement aux normes européennes (E), il doit être ajusté, il doit idéalement être intégral (les chiffres d'accidentologie de la face et de la mâchoire sont formels...), il doit être équipé de bandes réfléchissantes. S'il commence à tourner sur la tête, changez-le. S'il a subi un choc, changez-le. Et sans attendre ces situations là, sanglez-le bien. Un casque mal attaché est un casque qui va sauter en cas de chute. Veillez enfin à allier sécurité et confort de pilotage. Vous devez être à l'aise et conserver tous vos angles de vision. Pensez à entretenir régulièrement votre visière ou à la changer. Avoir un bon casque et bien le porter, on n'a encore rien trouvé de mieux...



« Attention: même avec un bon casque, on n'est pas invincible! »

André CHAZEAU



« De nombreuses machines quotidiennes sont performantes et équipées. Les utiliser sur circuit permet de mieux les apprivoiser. »

Hervé GICOUEL

« La sécurité n'a pas de prix si on attache un prix à sa tête. »

Philippe MONNERET

« Le sport moto est un sport fantastique, mais il se pratique sur circuit fermé. »

Philippe MONNERET

« Sur circuit, on se rend compte que rouler à vitesse élevée en toute sécurité ne s'improvise pas. »

André CHAZEAU

## Ouvrez les circuits!

**Non à la vitesse sur route!**

**Mais pourquoi pas sur circuit, lieu de détente et de pédagogie.**

**Encore faudrait-il que tous les motards en trouvent un à leur disposition...**

La compétition ne s'exerce pas sur la route. Pour permettre aux motards d'assouvir leur passion, ouvrons-leur des circuits. Pour se faire plaisir mais en toute sécurité. Au passage, attirer les motards sur les circuits constitue un bon moyen de les former et de les perfectionner. Un lieu clos et sûr est le bon endroit pour tester les réactions d'une machine. Attention tout de même, les circuits restent des lieux encadrés. Les règles y existent. Mais ils demeurent les endroits les mieux adaptés pour découvrir, se défouler et progresser. Seulement voilà, le fonctionnement d'un circuit coûte cher. Les pouvoirs publics pourraient poursuivre leur engagement, d'autant plus que nous parlons là d'un investissement sécurité routière. Les motards doivent aussi prévoir un petit budget circuits mais il faut les y encourager. C'est dans cette dynamique que Club 14 propose, en cours d'année, l'accès à des circuits où toutes les conditions de sécurité sont réunies. Les adhérents y bénéficient d'une réduction de 15 %. Obtenir un circuit par région? Ce serait idéal.

## LE COMPORTEMENT

- Bruit : respectez les autres!
- Tolérance pour la remontée de file
- Les couloirs de bus
- Pour plus d'espace de stationnement
- Glissières de sécurité : encore un effort!
- Infrastructures routières : aménageons mieux!



### Bruit : respectez les autres!

À faire plus de bruit, on ne gagne ni en performance ni en plaisir. Mais on s'attire les foudres de l'environnement. Ayez des pots aux normes, limitez le bruit, c'est une question de respect.

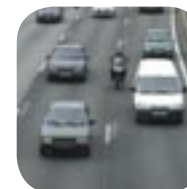
Pour certains, le bruit est une forme d'expression. « Je fais du bruit donc je suis ». C'est surtout « je fais du bruit donc je nuis ». Et les autres en ont assez qu'on leur nuise. Bien sûr, être entendu est un gage de sécurité. Mais pour cela, il y a des normes. C'est en les outrepassant, trop souvent volontairement, qu'on encourage l'image du motard bruyant, nuisible et donc antipathique. Or la sécurité, lorsqu'on partage la route, commence par le respect mutuel.

Pour obtenir le respect des autres, respectons-les! Ayez des pots aux normes et surtout adaptés à l'usage que vous faites de votre machine. Le bruit peut être difficile à contenir. Et sur la route ou, bien plus encore, dans la ville, rien ne sert de changer les caractéristiques de votre moto. Vous n'y gagnez ni en performance, ni en plaisir et faites du mal à votre image. Dans cette affaire, il n'y a que des perdants. Respect...

« Si nous voulons être respectés, respectons les règles, les normes et les autres. »

Jean-Pierre MOREAU

Puisqu'elle est une réalité quotidienne inhérente au mode de déplacement des motards, tolérons la remontée de file mais réglémons-la.



### Tolérance pour la remontée de file

« Le motard se protège instinctivement en se positionnant entre deux files. »

Hervé GICQUEL

« Quel est l'intérêt de rester dans les embouteillages si on ne gêne personne? »

Philippe MONNERET

Soyons tout de suite très honnêtes: la remontée de file est interdite par le code de la route mais pratiquée au quotidien.

La question que pose la remontée de file est bien celle du partage de la chaussée. C'est un fait, une moto se déplace avec plus d'aisance qu'une voiture. Alors si elle peut avancer, laissons-la faire!

On peut aussi poser la question autrement: faut-il obliger un deux-roues qui a la possibilité de ne pas rester englué dans le trafic à attendre le désengorgement avec les autres?

Par nature, le motard a tendance à rouler pour voir ce qui se passe devant lui et à se positionner entre deux voitures pour ne pas risquer le choc arrière. Il a

une tendance naturelle à vouloir avancer lorsqu'il le peut puisque le véhicule qu'il a choisi le lui permet. Avancer devient presque alors indispensable et logique, surtout si on ne gêne personne.

Ayons donc une approche pragmatique et responsable. Tolérons cette pratique, entre les deux files situées le plus à gauche, en ne dépassant que très légèrement la vitesse du flot des voitures et en respectant les automobilistes qui voudraient, par exemple, changer de file. Il y a certainement là un bon moyen de fluidifier le trafic en respectant certaines conditions de sécurité.



## Faudrait-il ouvrir les couloirs de bus aux motos ?

Question iconoclaste? Peut-être. Mais elle mérite d'être posée et qu'on expérimente le système. Il y a fort à parier que ça peut marcher.



Certaines villes européennes expérimentent l'accès aux couloirs de bus pour les deux-roues motorisés. Attendons leurs résultats et trouvons-y une source d'inspiration. Posons-nous tout de même la question du rôle de ces espaces protégés. Il s'agit bien de favoriser l'emploi des transports en commun mais aussi – et peut-être surtout – de fluidifier la circulation en ville. La multiplication des deux-roues, notamment utilisés par d'anciens automobilistes, accompagne bien cette volonté de fluidification. Peut-on faire mieux ?

« Rendons le motard responsable: ce privilège ne sera conservé que s'il est bien utilisé. »

Jean-Pierre MOREAU

« Ne pénalisons pas 90 % de motards disciplinés à cause de 10 % d'inconscients. »

Philippe MONNERET

Les motos gênent-elles la circulation des bus ? Présentent-elles un danger pour les cyclistes admis, eux, à circuler dans les couloirs protégés ? Au contraire, leur ouvrir les couloirs favoriserait-il un meilleur écoulement du trafic urbain ?

**Ces questions méritent d'être posées.**

À ce stade de notre réflexion, nous pensons qu'en raison de leur vitesse de déplacement, les deux-roues motorisés pourraient facilement s'insérer dans le trafic des couloirs de bus. Conscients de leur vitesse, pour la plupart d'entre eux, ils prendraient naturellement garde aux cyclistes. Enfin, n'oublions pas que du fait de la création des sites propres pour les transports en commun, la circulation est devenue plus dense et donc plus dangereuse pour les deux-roues au cœur du trafic automobile. Le motard a donc naturellement tendance à se protéger dans le couloir de bus. Alors, pourquoi ne pas ouvrir les couloirs de bus aux motos avec une vitesse limitée.

## Pour plus d'espace de stationnement

Stationner en ville est impossible pour un deux-roues.

Alors de deux choses l'une, soit on multiplie les places de parking dédiées, soit on autorise le stationnement sur les trottoirs lorsqu'il ne gêne pas les piétons. Mais il faut faire quelque chose.

Stationner une moto dans les grandes villes tient parfois du casse-tête. Les places de parking spécifiquement dédiées aux deux-roues se sont multipliées ces dernières années. Mais le nombre de véhicules concernés aussi. Résultat: il n'y a encore trop souvent pas d'autre solution que de stationner sur les trottoirs. Non seulement la gêne est évidente mais une moto qui n'est pas attachée à un point fixe au sol est vulnérable au vol.

C'est donc à une politique volontariste que nous en appelons. Et les solutions ne sont pas légion. Soit il faut multiplier les espaces sur la chaussée, soit il faut accepter le stationnement des deux-roues sur les trottoirs moyennant règles et aménagements.

La première des règles est évidemment l'interdiction de circuler sur les trottoirs hormis pour parcourir les quelques mètres qui séparent d'un emplacement non gênant. Côté aménagement, ces emplacements qualifiables de « non gênants » pourraient être matérialisés sur les trottoirs comme étant des espaces de stationnement toléré pour les deux-roues. Favorisons le stationnement pour les deux-roues en ville.



« Rien n'a été fait pour suivre l'explosion du deux-roues motorisé en ville! »

Jean-Pierre MOREAU

## Glissières de sécurité : encore un effort!

L'État a pris sa part et les routes nationales s'équipent les unes après les autres. Il faudrait que les départementales suivent...

Le programme de mise à niveau des glissières adaptées aux motards se poursuit sur le réseau routier national. Il devrait être achevé en 2006. Les motards ont été entendus. C'est une grande satisfaction. Il faut poursuivre l'effort par une politique



« Les motards ont été entendus. Merci. Poursuivons l'effort. »

Hervé GICQUEL

volontariste sur les parties les plus sensibles du réseau routier. Reconnaissons toutefois que le défi lancé est difficile à relever car, là encore, tout est question de prise en compte de tous les usagers de la route, pas seulement des deux-roues motorisés.

Ajoutons que l'État n'est pas le seul à devoir relever le gant. Si le travail avance sur le réseau national, bien d'autres routes sont gérées par les collectivités locales. Combien de belles courbes, sur des routes départementales, ne sont pas équipées ?

Malheureusement, la glissière miracle n'existe pas. Il faudra toujours faire preuve de vigilance et être protégé par des vêtements adaptés.

## Infrastructures routières : aménageons mieux!

On le sait bien, les passages piétons, plaques d'égouts ou taches de gazoil sur la chaussée sont les pires ennemis des motards. Viennent s'y ajouter depuis quelques années les nouveaux aménagements urbains visant à ralentir le trafic dans certaines rues tout en embellissant la ville. Parfois malheureusement, au détriment de la sécurité des motos.

Concernant les problèmes « historiques », de nombreuses zones à risque ont été recensées et traitées. Continuons à signaler les zones délicates pour les rendre plus sûres pour les deux-roues.

Et si on pensait aux motards lorsqu'on équipe les rues et qu'on redessine la ville? Le beau n'est pas toujours l'ami du sûr...

« Lorsqu'on aménage la ville, envisageons les divers aspects de la sécurité routière. »

André CHAZEAU

« On entend trop souvent: « Que représente l'utilisateur moto dans l'ensemble du trafic? » »

Jean-Pierre MOREAU

Renforçons les investissements qui permettent la mise aux normes. Les marquages au sol antidérapants coûtent plus cher mais ils sont plus sûrs. N'hésitons pas et pourvoyons à leur remplacement périodique.

Au chapitre des dangers plus récents, il y a donc les aménagements urbains, notamment les chicanes en béton qu'on voit fleurir dans nos villes. Même à petite vitesse, on peut toujours avoir à faire un écart pour éviter un danger. De nuit, sous la pluie, dans une ville incon nue, cette multitude de béton constitue un réel danger.

Dans les agglomérations, l'espace est très disputé. Pensons juste que les éléments d'aménagement urbain ne doivent pas être que des ustensiles de décoration et doivent tenir compte de l'usager le plus fragile. Souhaitons qu'une commission deux-roues puisse évaluer ces aménagements avant leur réalisation.



Directeur de la publication :

**Éric Lemaire**

Rédacteur en chef :

**Xavier Lespinasse**

Coordination éditoriale :

**Sylvie Miksza & Romain Bariatti**

Conception, et réalisation :

**Agence graphique interne**

Rédaction :

**Franck Stepler - Porte-parole**

Consultant moto :

**Philippe Monneret**

Crédits photos :

**Getty, Jean-Pierre Holbart,**

**Pierre Rousseau.**

Illustration :

**Gabs**

Merci à tous ceux qui ont contribué à l'élaboration des « 14 propositions pour la moto » :

Serge Morelli, Christiane Graziani, André Chazeau, Jean-Pierre Moreau, Hervé Gicquel, Yannis Monnet, Philip Modolo, Pierre Valette, Antoine Deslis.

