

Les pièges de la ville

Conduire, conduire en tout terrain, conduire en hiver, apprendre à conduire... Voilà quatre sujets que nous avons déjà abordés. Il n'en restait plus qu'un dans la série : conduire en ville. Cette fois encore nous allons essayer, au risque même de paraître un peu rabat-joie par moments, de passer en revue, surtout pour les plus néophytes d'entre vous, les pièges dans lesquels il ne faut pas tomber dans les agglomérations.

Nous disposons pour cet essai d'un terrain de choix : Paris. Il faut bien reconnaître que pour les débutants ou les provinciaux, on y rencontre de sacrés problèmes. Même les habitués s'y laissent parfois prendre !

Ne commençons pas ! Nous n'allons pas vous embêter avec des règlements que vous trouverez dans tout bon code de la route mais vous donner tout juste quelques conseils qui, nous l'espérons, vous seront utiles.

Comme pour la conduite sur route, et a fortiori en ville, un grand principe pourrait résumer tout notre article. Avoir des yeux partout et prévoir !...

Pour illustrer cette formule, nous avons pris une belle 125 Yamaha DT 2 et un vilain François Soulier comme pilote que nous avons suivi pendant une journée dans la circulation urbaine. Ils vont nous montrer ce qu'il faut faire et ce qu'il ne faut pas faire.

Premier point avant le départ : la machine. On voit trop de motos qui ne roulent qu'en ville et qui sont de véritables déchets. Les freins, les clignotants et tous les autres accessoires destinés à améliorer la sécurité ont pourtant encore plus d'utilité en ville à 60 km/h que sur route à grande vitesse (autant que faire se peut).

stationnement : point de vue officiel suranné

1 Une moto en ville, n'est-ce pas la solution idéale pour lutter contre les embouteillages et les stationnements impossibles ? A priori, oui. Mais au fond quel est le point de vue de la Préfecture de Police. Je vous le donne en mille ! La moto, c'est un comble, est réglementairement parlant assimilée à une automobile et doit être garée **parallèlement au trottoir**. On nous a même précisé que dans le cas d'un « parcètre » la solution officielle était de prendre la place d'une voiture et de payer au même tarif. (Est-on autorisé à mettre six ou huit motos sur les quelques 10 m² de l'emplacement payé ? La question est à poser... mais dans ce cas, qui paie la contravention éventuelle pour le dépassement du temps ?)

Sur les avenues aux larges trottoirs bordés d'arbres les cycles et cyclomoteurs sont autorisés à y stationner dans l'alignement des arbres. Bien que cette réglementation exclue les motocyclettes, il existe toutefois une certaine tolérance mais ce n'est en aucun cas un droit.

Dans le cas des parcètres, nous avons trouvé très pratique la solution consistant à garer sa moto sur le trottoir, dans l'alignement des parcètres et attachée à ces derniers par une solide chaîne mais je ne pense pas que cette utilisation soit prévue et autorisée par la loi !

Théoriquement tout stationnement sur un trottoir, exception faite de ce que nous avons écrit ci-dessus, est rigoureusement proscrit et... sévèrement puni.

vitesse : sécurité, mais il y a des limites

Nous n'allons rien vous apprendre en vous disant qu'à rouler vite en ville vous courrez, tôt ou tard, vers l'accident.

Pour pouvoir éviter à coup sûr tous les obstacles imprévisibles, il faudrait avoir des dons de voyance et savoir à coup sûr qu'à tel endroit un piéton va traverser en courant, que telle voiture va déboîter brutalement ou que telle autre va ouvrir sa portière sans précaution. A l'allure normale on peut dans une certaine mesure penser à l'avance à la plupart de ces imprévus mais, si perfectionnée que soit votre petit ordinateur personnel, à partir d'une certaine vitesse toute prévision devient impossible. Cela ne veut pas dire qu'il vous faut rouler à 20 ou 30 km/h. C'est souvent tout aussi dangereux que de rouler trop vite.

Il apparaît à l'usage que les pièges tendus par les automobiles qui vous entourent sont souvent plus faciles à déjouer en roulant très légèrement plus vite qu'elles. Si vous optez, au contraire, pour une conduite lente et hésitante vous vous sentirez rapidement dans la peau de la victime que tout le monde cherche à renverser. C'est un avis tout personnel, mais je pense qu'il est beaucoup plus dangereux de rouler en cyclo, sans réserve de puissance à 30 ou 45 km/h qu'en moto à 50 ou 60 km/h. Dans le premier cas ce sont les autres qui tournent autour de vous, vous êtes en position de défense et vous avez toutes les peines du monde à éviter les automobiles qui vous doublent pour aller tourner ou freiner devant vous. Dans le second cas, c'est vous qui tournez autour des autres et c'est souvent plus facile.

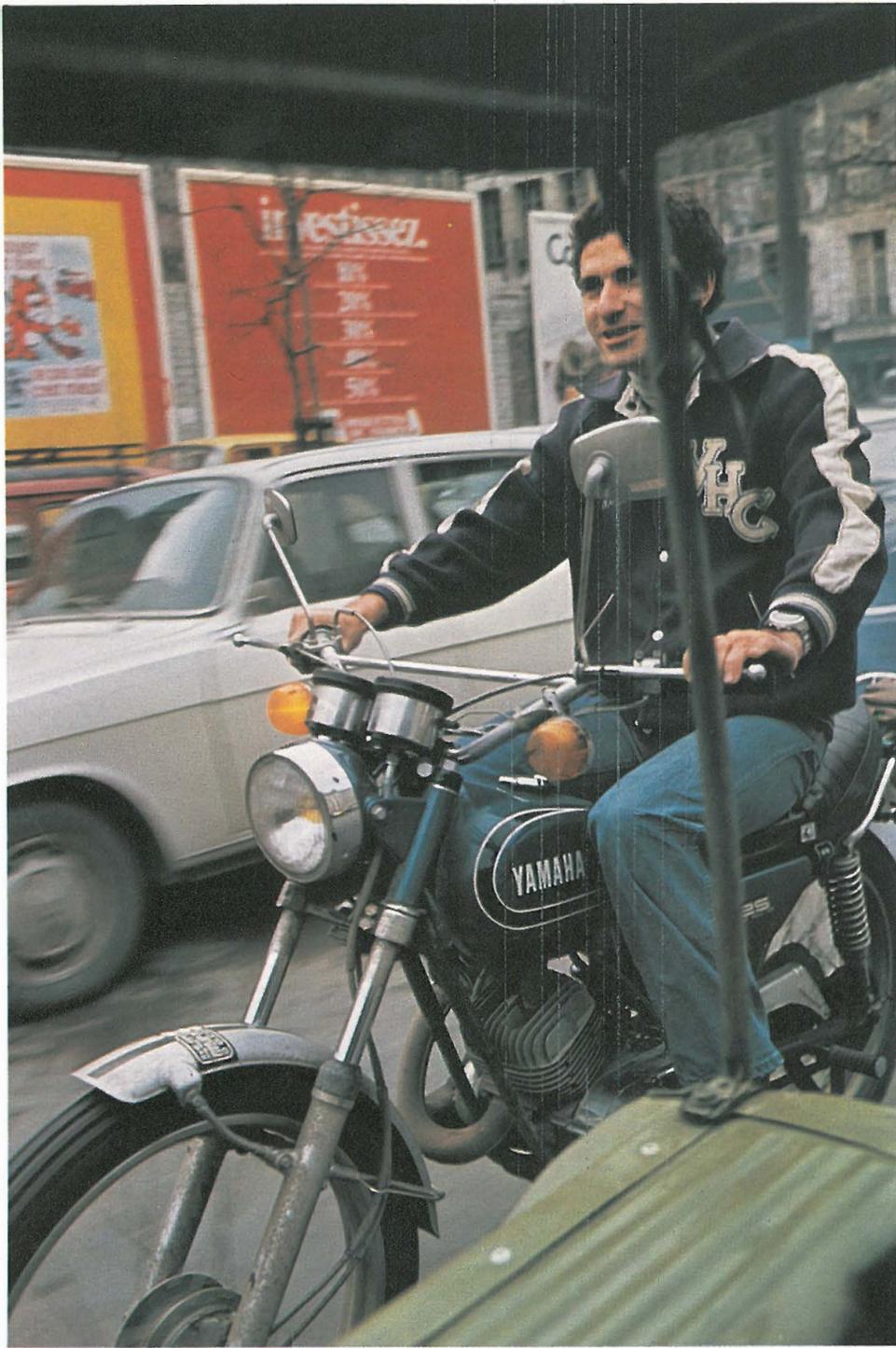
Avec notre voiture piège et notre Soulier d'essai nous nous sommes réciproquement fait les pires méchancetés. Voici un tour d'horizon de tout ce que vous devez éviter.

transport d'un passager

2 Inutile de vous rappeler que le transport d'un passager assis en amazone est rigoureusement interdit et à juste titre car, ainsi déséquilibré, vous courrez les pires dangers et à la première manœuvre un peu rapide qui vous sera imposée, ce sera la chute.

Profitez du rouge pour signaler qu'il est déconseillé de se servir des voitures comme support. Les automobilistes n'aiment pas ça, d'une part, et puis s'ils démarrent brusquement vous êtes en fâcheuse posture. A l'arrêt, la meilleure solution est de prendre l'habitude de poser par terre le pied qui ne commande pas le sélecteur. C'est la solution qui vous permettra de repartir le plus vite, car votre pied libre est tout prêt à passer la première. Mécaniquement parlant, nous ne saurions d'ailleurs trop vous recommander de ne jamais rester en première et débrayé lors d'un arrêt, mais de toujours passer au point mort.

3 Revenons à notre passagère : les positions peu orthodoxes (assis sur le réservoir, par exemple) sont aussi à proscrire. Elle doit s'installer sur le siège prévu à cet effet et disposer de repose-pieds. L'emplacement devant



10



« Attention, un train peut en cacher un autre », c'est-à-dire que les piétons peuvent surgir de n'importe où.





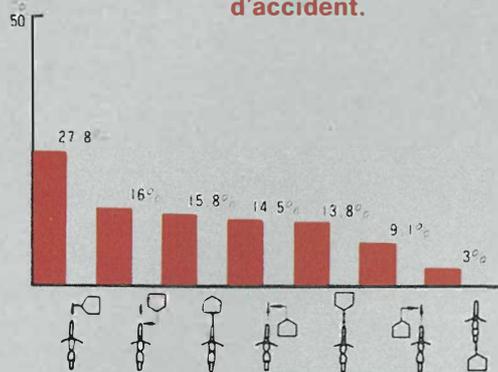
11



15

www.legends-yamaha-enduros.com

Statistique japonaise montrant la répartition des différentes circonstances d'accident.



En France en 1972 on a noté les chiffres suivants pour les deux roues sur 764 accidents : franchissement de ligne jaune : 7. Dépassement par la droite non autorisé : 37. Non respect des feux : 119. Non respect de la priorité : 599. Mauvaise utilisation de l'éclairage : 2.

4

le pilote ne doit être utilisé, que pour des enfants en bas âge ou des chiens et encore, à condition de leur proposer un support adéquat et agréé. Par la suite, nos deux compères ont adopté des emplacements plus réglementaires mais semblaient toutefois penser à autre chose qu'à la circulation. Citons à ce propos le point de vue officiel (article R3-1 du Code de la route, modifié n° 6.193 du 21-1-1961 : « Tout conducteur de véhicule doit se tenir constamment en état et en position (!!) d'exécuter commodément et sans délais toutes les manœuvres qui lui incombent. Notamment ses possibilités de mouvement et son champ de vision ne doivent pas être réduits par le nombre ou la position des passagers... et par les objets transportés... »

des couloirs réservés aux trottoirs : où rouler ?

5

Nous avons sermonné notre essayeur mais je pense que ce Soulier ne fera jamais rien de bon. Enfin revenu à une attitude plus sérieuse, le voici maintenant dans un couloir d'autobus. C'est plus pratique, d'accord. Mais méfiez-vous, cela coûte fort cher ! Remarquez au passage qu'au mépris de toutes les règles de sécurité notre pilote et sa passagère ne portent ni casque ni gants. Etant donné qu'ils ne chevauchent qu'une 125 cc c'est le droit le plus absolu du conducteur de ne pas se « casquer ». Quant à la passagère, la loi la laisse libre de s'équiper comme elle l'entend, mais nous ne saurions trop répéter que le casque est indispensable quelle que soit la cylindrée et surtout en ville. Nous retrouvons maintenant notre moto qui, après ces diverses exhibitions, s'est trouvée aux prises avec les pires embouteillages.

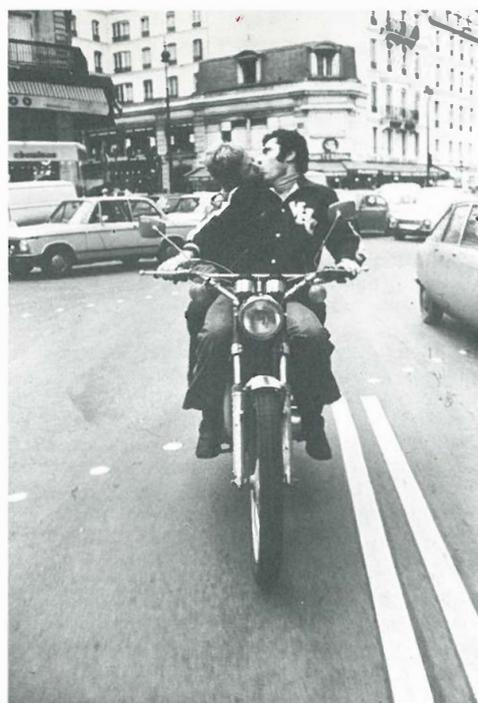
6

Pour commencer, elle a essayé de s'en échapper en utilisant les trottoirs. Non seulement cela est très mauvais pour les pneus et suspensions mais c'est aussi rigoureusement interdit.



La priorité et ses surprises.

4



5

6



7

Revenons donc au milieu du flot des automobiles. Tiens, pour une fois, notre essayeur est dans une tenue correcte. Il utilise même son clignotant pour changer de file. Cette attitude ne durera pas. Le voilà qui profite d'un feu rouge pour enlever son casque en plein milieu de la chaussée. Encore une infraction et une gêne pour tout le monde car, évidemment, le feu passe au vert alors qu'il n'est pas encore prêt à repartir.

8

auto contre moto : des rapports difficiles

9

Le camion qui l'a serrée de trop près sera sévèrement puni par un lâche coup de botte dans la carrosserie, mais est-ce la bonne méthode ? Le seul résultat d'une telle agressivité est de vous déséquilibrer et de faire un motophobe de plus : le conducteur de la camionnette.

10

Même rouler bien sagement derrière une voiture n'est pas sans problème. Il y a ce fichu angle-mort commun à toutes les automobiles et plus encore aux camions. Même derrière une Méhari décapotée, il y a une position où l'automobiliste ne vous voit pas dans son rétroviseur.

11

Suite logique : la voiture s'arrête et la portière s'ouvre brusquement ! Vous auriez dû le prévoir !

12

Il existe à ce sujet une législation fort intéressante aux Etats-Unis. Les motos, de jour comme de nuit, doivent rouler constamment avec leur éclairage allumé en code. Elles attirent plus ainsi l'attention des conducteurs de voitures inattentifs.

Autre piège classique dont vous devez vous méfier : la voiture qui tourne à droite ou à gauche en resserrant sa trajectoire et qui vous bloque au passage. Là encore, prévoyez et changez de file ou prévenez l'automobiliste de votre présence. L'avertisseur n'est autorisé qu'en cas d'urgence mais il est des situations où il a son utilité si faiblard soit-il.

les feux et les piétons : méfiance avant tout

La conduite en ville se caractérise avant tout par les nombreux arrêts qui sont imposés par les feux et les agents. Ne faites pas comme notre essayeur qui passe délibérément sous le bras tendu de l'agent au risque de le faire tourner comme une toupie. Mais sans arriver à ces extrêmes, il est diverses choses que vous devrez

13

prévoir. Votre moto est rapide et surtout beaucoup plus nerveuse qu'une voiture ; aussi tenez-en compte. Si vous démarrez comme une bombe sitôt, ou même juste avant que le feu ne passe au vert, vous finirez tôt ou tard par emboutir un piéton retardataire ou une malheureuse voiture qui, sur la voie transversale, avait commencé à passer « à l'orange ». N'oubliez pas que les autres ne vous voient pas arriver. Quand le feu est vert, évitez de doubler un véhicule qui circule sur la file de droite, surtout s'il s'agit d'un bus ou d'un camion. Restez à sa hauteur et à couvert, c'est le meilleur moyen d'éviter toute surprise : l'inconscient qui arrivant de la droite brûle le feu ou celui qui profite d'une flèche verte à droite pour s'engager sans trop prêter attention.

14

Pour en revenir aux piétons, pensez aussi qu'ils ne sont pas tous censés savoir conduire et ne font pas forcément les mêmes calculs que vous. Ils traversent sans se presser. C'est tout bon, pensez-vous, le temps que j'arrive ils ne seront plus sur ma trajectoire. Or, souvent le pauvre piéton, affolé de vous voir foncer, et ne comprenant rien à rien, va s'arrêter pile ou même reculer. Vous devrez alors changer très vite vos plans pour l'éviter.

15

C'est au feu rouge placé avant l'entrée de la préfecture de police que nous avons rencontré un autre piège : les passages cloutés.

Sous la pluie surtout, évitez donc soigneusement les bandes plastiques blanches qui, collées sur le sol, matérialisent ces passages. Elles n'offrent strictement aucune adhérence et un coup de frein dessus ou un changement un peu brutal de trajectoire se soldera à tout coup par une chute spectaculaire. La même remarque est aussi valable pour les lignes jaunes et en général pour toutes les signalisations au sol.

D'ailleurs notre essayeur, si farfelu qu'il soit, à bien pris soin de s'arrêter entre deux bandes. C'est une bonne habitude à prendre.

16

Au démarrage, les deux motos auraient volontiers fait une petite coursette entre les voitures. Malheureusement la 125 ne faisait pas le poids contre une 750 et c'est une bonne chose. Qu'y a-t-il de plus ridicule que ces quatre cents mètres départ arrêté qui opposent souvent deux ou trois exhibitionnistes aux feux rouges. Non seulement ces performances ne prouvent rien, sont à la portée de tout le monde, mais de plus ce petit jeu est excessivement dangereux. Lors de fortes accélérations, il est impossible de faire face aux imprévus.

des escaliers aux jardins publics

17 Trêve de plaisanterie, notre essayeur s'est vite lassé de la circulation et, trahi pas ses antécédents, a encore essayé de nous fausser compagnie. Nous l'avons vu disparaître dans un escalier prétextant fort pertinemment d'ailleurs que rien ne l'interdisait. Les panneaux stipulaient bien « Attention escalier » mais aucune interdiction n'était mentionnée et il s'agissait bien d'une rue non pas d'une impasse ou d'un passage. La question reste posée !..

18 Par contre nous avons un peu plus tard retrouvé la Yamaha dans un jardin public où elle n'avait plus aucune excuse. L'usage de tout véhicule y est prohibé.

derniers conseils

Cette liste n'est pas limitative et nous aurions pu trouver bien d'autres situations et bien d'autres pièges à motocyclistes mais nous en aurions toujours tiré la même conclusion. La seule manière de conduire en toute sécurité en ville est d'avoir des yeux partout et d'être toujours prêt à tout. Il faut en fait prévoir constamment, et le plus tôt possible, tout ce que vont faire les gens qui sont devant vous !

Avec un minimum d'attention, l'affaire n'est pas si difficile et pour un conducteur un tant soit peu raisonnable la moto est certainement un moyen de locomotion très sûr. Certains objecteront qu'il y a beaucoup d'accidents. Ils ont raison mais on trouve aussi énormément de motards qui roulent tous les jours depuis quelquefois dix ou quinze ans sans un seul accrochage.

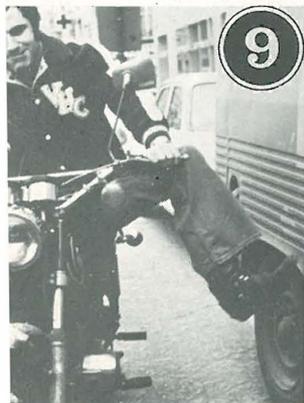
C'est personnellement mon cas et j'en connais beaucoup d'autres.

L'obstacle inévitable :
crampez-vous, freinez puis accélérez juste avant le trou pour délester le plus possible la roue avant et ne pas faire trop souffrir pneu et suspension.

Les voitures ont souvent les réactions les plus imprévisibles. n'accordez pas toujours une trop grande confiance aux clignotants.

Voir et prévoir.
Rouler en ville nécessite de constants calculs.

Rouler trop à droite a parfois ses inconvénients : une mauvaise vision des rues transversales.



www.legends-yamaha-enduros.com

