

Pays de Bray

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Autos-motos, la difficile cohabitation

Deux récents faits divers dans le pays de Bray isarien l'ont encore prouvé : la cohabitation entre motards et automobilistes demeure problématique. Faut-il brider les motos à 100 CV ? Doit-on durcir les sanctions en cas de vente d'un deux-roues modifié ? Ne faut-il pas revoir les infrastructures routières ? Le débat reste ouvert.

Originaire d'Ons-en-Bray, Fabrice Le Gac était âgé de 42 ans. Samedi 17 février, il s'est tué au guidon de sa moto sur la RN31, dans le sens Beauvais-Gournay, sur la commune de Saint-Paul. Pour une raison mal déterminée, le conducteur a perdu le contrôle de sa 1 100 CBR Honda au lieu-dit du Pont-qui-Penche, avant de percuter une voiture qui arrivait en face. Le motard, membre d'un club beauvaisien, venait d'effectuer la révision de son véhicule.

Le même jour, cette fois à Grémévillers, un nouvel accident grave est survenu entre une automobile et une moto, au croisement de la RD150 et de la RD930. Le jeune pilote du deux-roues, âgé de 24 ans, possédait son permis depuis peu. Le choc, aux causes là aussi mal connues, ne lui a pas coûté la vie, mais le motard

souffre de plusieurs fractures.

ÊTRE VU
LE PLUS POSSIBLE

Samedi 17 février toujours, davantage au nord de l'Oise, à Francastel, une jeune femme à moto a été conduite gravement blessée au centre hospitalier de Beauvais, après avoir percuté un tracteur. Cette journée noire témoigne à elle seule des difficultés que trouvent encore motards et automobilistes à cohabiter sur la route. Qui blâmer en priorité ? Les vitesses excessives des deux-roues ou l'inattention des voitures ?

« Chacun devrait déjà respecter le code de la route », commente simplement Serge Mahon, président de l'ASG Moto Passion 76 à Gournay. L'association se spécialise dans les sorties en groupe auxquelles participent pas loin

de cent adhérents. De la Suisse Normande au nord de la France en passant par le Cotentin, les motards effectuent généralement d'importants trajets en cortège.

Pas question pour eux de rouler en trombe : le plaisir se trouve dans la ballade en toute sécurité. Les limitations de vitesse se trouvent rigoureusement respectées, la chasse à l'alcool est âprement menée, l'équipement radio permet d'alerter immédiatement le moindre pépin, plusieurs encadrants sont vêtus de gilets orange. « Il faut être vu le plus possible », affirme Serge Mahon. Résultat : en quatre ans d'existence, l'ASG Moto Passion 76 n'a connu aucun incident majeur.

INFRASTRUCTURES

Pourtant, quotidiennement, le



Gilets voyants, vitesse mesurée : pour les membres de Moto Passion 76, la sécurité garantit le plaisir

DU CÔTÉ DES PROFESSIONNELS

« Toute modification est interdite »

Pour les professionnels des deux-roues, la législation concernant la modification des engins est très claire : aucune intervention au niveau des machines sous peine d'amende.

« Selon la loi, nous ne devons faire aucune modification au niveau du moteur. Nous devons vendre les véhicules tels qu'ils nous arrivent », explique Serge Vauquet, professionnel de la vente de deux-roues à Forges-les-Eaux. En effet, depuis plus d'un an les professionnels risquent jusqu'à deux années d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende s'ils pratiquent le débridage des deux-roues, des quads ou encore des voitures selon la loi relative à la sécurité et au développement des transports du 6 janvier 2006.

PAS DE DEMANDE

Une menace qui semble-t-il fait réfléchir les concessionnaires ou encore garagistes mais pas seulement. « Nous n'avons pas de demande car les gens sont au courant que nous n'avons pas le droit de le faire. Et puis, il faut se dire que faire des modifications est aux risques et périls de l'utilisateur. Car s'il



Pour Serge Vauquet, la prévention doit passer avant la répression

a un accident la prise en charge par l'assurance est compromise.

ÉDUCER À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Pour Serge Vauquet, le débrièvement d'un deux-roues est donc avant tout une question d'éducation routière comme la conduite d'une voiture. « Sur une nationale, nous n'avons pas le droit d'aller à plus de 90 km/h pourtant les voitures peuvent monter jusqu'à 200. Pour les deux-roues, c'est pareil. Ils ne peuvent pas aller à plus de 50 km/h mais certains sont tentés d'aller plus vite. »

Comme le professionnel le souligne, tous les jeunes à scooter ne font pas n'importe quoi sur leurs machines, certains sont sérieux au même titre que les automobilistes. « Il faudrait, je pense, éduquer nos enfants aux dangers de la route dès leur plus jeune âge plutôt que d'exercer une forte répression sans expliquer le pourquoi. »

président de l'association constate des imprudences et incivilités potentiellement accidentogènes. S'il fustige les comportements de certains fous du guidon, il n'épargne pas non plus les automobilistes, pour qui les lignes blanches et les clignotants semblent être relégués au rang de lointains souvenirs.

« Cela s'ajoute le problème des angles morts, qui rendent le pilote particulièrement vulnérable. » Très fréquemment les voitures coupent la route », lance Serge Mahon. D'autant qu'aujourd'hui, les motos sont devenues bien plus silencieuses qu'avant.

« Il faudrait peut-être aussi regarder les infrastructures », ajoute le président de Moto Passion 76. À ses yeux, un axe comme la tristement connue RN31 ne comporte pas de danger particulier. En revanche, en ville, les dos-d'âne et les défauts de signalisation se révèlent bien plus problématiques.

ALIGNER
TOUT LE MONDE

Reste la question du bridage des deux-roues à cent chevaux, obligatoire depuis 1985. « Ce n'est pas logique », confie Serge Mahon. « Dans certains pays européens, les motos ne sont pas bridées. Il faut aligner tout le monde ensemble. Et plus ça va, plus les constructeurs sortent des modèles puissants. »

Toutefois le président de l'ASG Moto Passion 76 s'accommode tout à fait de la réglementation. Certes parce qu'il n'a guère le choix, mais aussi parce qu'à ses yeux, cent chevaux, « c'est largement assez ».

Thomas DUBOIS

*L'article R311-1 du code de la route précise qu'à dater du 1er janvier 1985, la puissance d'une motocyclette ne doit pas excéder 73,6 kilowatts, soit cent chevaux.