

ASTUCES ET CONSEILS POUR UNE CONDUITE RESPONSABLE 100 % PLAISIR

LE SCOOT 50 EN CONSEILS



Denis Couvent

**ASTUCES ET CONSEILS
POUR UNE CONDUITE
RESPONSABLE
100 % PLAISIR**

LE SCOOT

50

EN

CONSEILS







Sommaire

LE SCOOT EN 50 CONSEILS

Introduction • **Page 8**

Chapitre 1 - **Le choix** • **Page 12**

Chapitre 2 - **Ce qui change vraiment** • **Page 54**

Chapitre 3 - **Les fondamentaux** • **Page 72**

Chapitre 4 - **Quelques conseils utiles** • **Page 98**

Chapitre 5 - **Le contexte réglementaire** • **Page 122**

Le Quiz • **Page 141**



Introduction

Pour un meilleur partage de la route



Denis Couvent,
formateur et référent de la sécurité
routière pour la police nationale

SCOOT...VOUS AVEZ DIT SCOOT

S'il est un marché qui a connu une nette progression ces dernières années, c'est bien celui du scooter, qu'il s'agisse du 50cc ou du 125cc.

Le premier est synonyme d'émancipation et d'indépendance pour les « ados » dès l'obtention de leur brevet de sécurité routière. Le second signifie la liberté pour ceux qui, détenteurs du permis de conduire sont quotidiennement confrontés aux problèmes de circulation et de stationnement.

Ils le voient comme LA solution à leurs soucis de transport, leur permettant de gagner du temps (ou en tous les cas d'en perdre moins), diminuant ainsi le stress et la fatigue.

En remontant vers les années 50, on découvre que c'est le scooter, mis en valeur par des pin-up sur les publicités des années 1950, qui est devenu le symbole de la Nouvelle Vague.

Le deux roues est immortalisé par Audrey Hepburn et Gregory Peck dans une scène mythique du film « Vacances Romaines », tourné en 1953 : une princesse étouffant dans son univers saute sur un scooter pour découvrir en toute liberté les rues de la capitale transalpine.

Les conditions de circulation au triangle de Rocquencourt ont considérablement changé. L'évolution technologique a non seulement modifié et amélioré l'infrastructure routière, mais aussi profité aux véhicules et aux équipements. Les pneumatiques, le freinage, la transmission, la motorisation, les suspensions, entre autres, sont de plus en plus performants. Grâce à ces avancées, les scooters des années 50 réputés peu stables, lourds et peu maniables, ont fait place à des machines légères, fluides et stables, dotées pour la plupart du freinage ABS.

Les techniques de conduite ont du s'adapter à ces évolutions et aux nouvelles conditions de circulation.

L'État a fait de la sécurité routière un véritable enjeu national, le deux-roues motorisé en étant la préoccupation principale.

Les années 2000 ont vu l'explosion du marché du scooter 125cc, aidé en cela par des problèmes de circulation croissants et une réglementation hésitante. Ceci a amené dans le trafic de nouveaux utilisateurs, à la formation empirique, faisant preuve d'une assurance illusoire souvent génératrice de comportements à risques.

La réglementation essaye certes de s'adapter, oscillant entre le véritable souci de diminuer le nombre d'accidents et celui de préserver le marché du deux-roues.

De 3 heures de formation obligatoires en 2006 pour conduire un 125cc avec le permis voiture depuis plus de 2 ans, nous sommes passés depuis 2011 à la possession d'un relevé d'information de l'assureur ou à 7 heures de formation obligatoires. C'est mieux, mais ça reste peu si l'on compare au permis moto qui impose un minimum de 20 heures de conduite pour pouvoir être présenté à l'examen.

En volume horaire, il faut donc au moins trois fois plus d'heures de formation pour s'installer au guidon d'une moto, que pour prendre celui d'un 125cc. Que l'on soit sur un 50 booster one MBK, au guidon d'un SR max 125 d'Aprilia ou aux commandes d'une Rocket III de 2300cc, les règles sont les mêmes. Un choc ou une chute à 45 Km/h aura les mêmes conséquences pour tous, et seul l'équipement du pilote fera la différence.

Quelques dates :

- 1921** : Création du code de la route.
- 1972** : Année noire avec près de 17000 morts sur les routes.
- 1973** : Port du casque obligatoire pour les motards et les vélomoteurs hors agglomération.
- 1974** : Limitation des vitesses à 90 Km/h sur route, 110 Km/h sur voies rapides et 130 Km/h sur autoroutes.
- 1975** : Limitation de la vitesse des cyclomoteurs à 45 Km/h.
- 1976** : Casque obligatoire pour tout le monde et partout.
- 1989** : Limitation de la vitesse à 50 Km/h en ville.
- 1997** : Apparition du Brevet de Sécurité Routière pour les 14/16 ans.
- 2007** : Usage obligatoire des feux de croisement de jour comme de nuit.
- 2011** : Formation de 7 heures obligatoires pour conduire une 125cc ou un scooter à 3 roues.

Quelques chiffres :

- Il y a aujourd'hui près de 4 millions de deux-roues toutes catégories confondues.
- Depuis 1994 la circulation des deux-roues augmente de 4,6% par an.
- Le nombre des deux roues augmente beaucoup plus vite que celui des voitures.
- La part des deux roues motorisés en ville, s'approche donc des 10% pouvant même aller à plus de 15% dans Paris.
- Près du tiers des deux-roues motorisés sont des scooters.
- 75% de ces scooters sont des 125cc.
- Pour 55% des conducteurs de scooters 125cc, ce n'est pas la passion mais la fuite des embouteillages et le côté pratique qui ont guidé leur choix.
- Pour plus de 60% des automobilistes et des motards réunis, ce sont les 125cc qui sont les plus dangereux.
- Pour les cyclos et les 125cc le risque de se blesser est 10 fois plus important qu'en voiture, et celui de se tuer 4 fois supérieur.
- Enfin le risque de vol d'un scooter est 3 fois plus élevé que pour les voitures.

J'ai voulu réunir dans ce guide l'essentiel de ce que j'ai pu observer et constater au guidon de mon scooter.

Mon expérience de formateur et de motard, tant à titre privé que professionnel, m'a permis d'effectuer cette analyse, et de vous proposer des « recettes » qui je l'espère vous éviteront de commettre des erreurs, malheureusement souvent lourdes de conséquences sur un deux-roues motorisé.

Alors bonne lecture, et surtout bonne route.

CET OUVRAGE NE S'ADRESSE PAS À CEUX QUI RECHERCHENT LA PERFORMANCE NI AUX AMATEURS DE SENSATIONS FORTES, MAIS TOUT SIMPLEMENT À CEUX QUI VEULENT DURER.

BIEN PRÉSOMPTUEUX QUI PEUT PRÉTENDRE NE JAMAIS AVOIR COMMIS D'ERREUR ET AVOIR DÉJOUÉ TOUS LES PIÈGES DU QUOTIDIEN.

POUR MA PART, JE NE M'AVENTURERAI PAS SUR CE TERRAIN.

LE SCOOT EN 50 CONSEILS

Club 14

Une philosophie



Philippe Monneret
conseiller technique Club 14
et AXA Prévention, champion de moto

« LE SCOOTER EST UN INSTRUMENT DE PLAISIR ET DE LIBERTÉ ... CET ÉTAT D'ESPRIT N'EST PAS, LOIN S'EN FAUT, INCOMPATIBLE AVEC LA SÉCURITÉ. C'EST POURQUOI, JE SOUTIENS L'INITIATIVE D'AXA PRÉVENTION ET DE CLUB 14. CE GUIDE EN 50 CONSEILS VOUS PERMETTRA DE MIEUX PROFITER DES JOIES DE LA ROUTE DANS LE RESPECT DES AUTRES ».



Serge Morelli,
président de Club 14

En tant que motard et Président du 1^{er} moto club de France, Club 14, je suis très heureux de la réalisation de ce guide.

Tout d'abord, il propose des conseils fondamentaux pour la conduite d'un scooter. L'importance des équipements, les dangers des infrastructures, les comportements inadaptés... constituent un florilège des astuces de ce livre. Ainsi, il vient compléter une formation encore légère des scootéristes pour se lancer sur la route. En ce sens, il constitue un outil de prévention important, voire vital.

Ensuite, non content de proposer des conseils, ce guide le fait sous un angle humoristique. Et quoi de mieux que l'humour pour faire passer des messages de prévention.

Enfin, au-delà de l'objet lui-même, c'est la philosophie qu'il représente, incarnée par son auteur, qui est intéressante. L'amélioration de la sécurité routière passe par un meilleur partage de la route et quoi de mieux qu'un partage d'expérience (d'un motard formateur très expérimenté dans le cas présent) pour poser les premières bases d'une cohabitation intelligente. Ce livre sera donc le partenaire idéal de ceux qui, comme nous, pensent que l'improvisation n'est pas de mise en deux-roues et qui veulent apprendre ou réapprendre à conduire en toute sécurité. Car comme le dit très justement Denis Couvent :

« AU GUIDON, RIEN N'EST JAMAIS ACQUIS. POUR DURER, IL FAUT FAIRE PREUVE D'HUMILITÉ ET SE REMETTRE EN QUESTION À CHAQUE INSTANT ».

AXA PRÉVENTION

La sécurité pour tous

Depuis trente ans, AXA Prévention s'engage auprès de tous les publics pour l'éducation aux risques en agissant notamment pour la prévention routière.

En collaboration avec Club 14 et les pouvoirs publics, nous nous attachons à instaurer un dialogue constructif entre automobilistes et motards pour un meilleur partage de la route.

Le bilan de l'accidentalité routière en France est encourageant. En 2013, 385 vies ont été épargnées. La baisse de la mortalité a concerné tous les usagers de la route.

Celle des motocyclistes, quant à elle, représente aujourd'hui encore près de 20% de la mortalité totale.

FORT DE CE CONSTAT, NOUS AVONS L'AN DERNIER ÉLABORÉ 6 PROPOSITIONS COMMUNES AVEC NOTRE CONSEILLER TECHNIQUE PHILIPPE MONNERET, ANCIEN CHAMPION DU MONDE DE MOTO ET SPÉCIALISTE DE LA FORMATION DEUX-ROUES. ELLES PORTENT SUR L'AMÉLIORATION DE L'ÉQUIPEMENT,



*Éric Lemaire,
président d'AXA Prévention*

DES MACHINES, DES INFRASTRUCTURES, OU ENCORE DES COMPORTEMENTS DES CONDUCTEURS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS.

Cette année, dans la continuité du guide « **Les 100 astuces du motard** » publié en 2011, nous diffusons un ouvrage dédié aux scootéristes, écrit par Denis Couvent, formateur émérite et référent de la sécurité routière pour la Police Nationale.

Nous espérons que vous y trouverez des conseils au quotidien et surtout des solutions pour une conduite encore plus responsable.

Enfin, gardons en tête la devise d'AXA Prévention « Parce que la vie est belle, nous la voulons plus sûre ! ».

LE SCOOT 50 EN CONSEILS



Chapitre

1

Le choix

La décision de rejoindre la grande famille des scootéristes étant prise, il faut maintenant commencer par le commencement, et choisir le modèle qui convient, neuf, d'occasion, en concession ou entre particuliers...

Mais au fait, qu'est ce que je veux exactement ? Quel modèle choisir ? Quel type de machine correspond à ce que je veux faire, à mes envies, mon gabarit ?

De nombreuses marques proposent un choix important de machines.

Reste à choisir celle qui vous convient, sans oublier les équipements obligatoires et indispensables, ainsi que le kit d'accessoires à emporter, pour rouler tranquille.

Voyons donc de plus près le modèle vedette de la catégorie 125cc :







LE SCOOTER

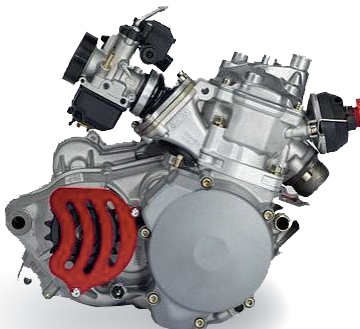
Pour commencer, dans cette catégorie, deux types de motorisations sont possibles : **le 2 et le 4 temps.**

Le premier, principalement pour des causes environnementales, a quasiment disparu des catalogues, n'étant plus proposé que pour certains **50cc** et quelques modèles de **125cc** sportifs (piste et tout terrain).

Les modèles de machines qui suivent ne vous seront donc proposés qu'avec des moteurs 4 temps.

Même si ces derniers sont moins performants et plus « compliqués » que les 2 temps, ils se montrent plus sobres, plus écologiques et surtout plus résistants.

2 temps



4 temps



« **TO SCOOT** » EN ANGLAIS, SIGNIFIE **FILER, SE SAUVER**. QUI SAIT C'EST PEUT ÊTRE LÀ L'ORIGINE DU MOT **SCOOTER** : UN OUTIL QUI PERMET DE **FILER À TRAVERS LES RUES, ET DE SE SAUVER POUR ÉCHAPPER AUX BOUCHONS**.



Il est certain que dans sa version la plus élaborée, c'est « l'utilitaire » du deux-roues par excellence, et ce n'est pas pour rien si c'est le modèle le plus vendu de la cylindrée. La très grande majorité des scooters sont des 125cc alors que les motos sont de cylindrées supérieures.

Mais pourquoi : qu'est-ce qui change vraiment par rapport à une 125cc « classique » ?

DANS UN PREMIER TEMPS c'est la position de conduite qui est différente. Si sur une 125 traditionnelle on peut jouer avec cette dernière, un peu en avant ou un peu plus en arrière, sur un scooter pas de fantaisie possible, on se trouve tout de suite assis à la bonne place, avec l'impression d'être assis sur un siège et non sur une selle, comme dans une voiture (il ne manque que le dossier).

C'est l'architecture du véhicule qui est ainsi faite, le buste droit et les pieds en avant. On utilisera donc essentiellement le guidon pour diriger la machine.

LA DEUXIÈME DIFFÉRENCE est la position des pieds et leur utilisation.

Une machine « classique » est construite autour du cadre dans lequel vient se loger le moteur. On se trouve donc assis à califourchon sur la selle, près du centre de gravité, les genoux collés contre le réservoir d'essence et les pieds sur les repose-pieds.

Cette position permet d'effectuer des transferts de poids latéraux ou longitudinaux, en appuyant sur les repose-pieds. Ceci peut se révéler bien utile pour corriger ou augmenter l'inclinaison de la machine, en courbe et en situation d'urgence.

Sur un scooter le moteur est placé à l'arrière, donc pas de cadre, pas de réservoir entre les cuisses, pas de repose-pieds. Le seul « outil » disponible et véritablement efficace pour incliner la machine sera donc le guidon, et il faudra apprendre à s'en servir.

LA TROISIÈME DIFFÉRENCE de taille est l'absence de boîte de vitesse, les scooters disposant d'une transmission automatique.

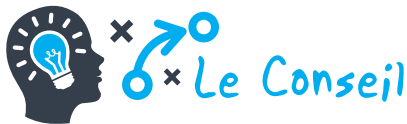
Sur ce type de machine, impossible de jouer avec les rapports de boîte pour trouver du frein moteur ou augmenter le régime moteur, et pas de possibilité de faire patiner l'embrayage pour aider dans les manoeuvres délicates à vitesse réduite.

Vous aurez donc au guidon deux leviers correspondant aux deux freins avant et arrière, la commande du frein avant se trouvant à droite comme sur les motos. Enfin, dans sa version la plus élaborée, le scooter procure une bonne protection, donne la possibilité d'ajouter un grand nombre d'accessoires, et surtout offre une capacité de rangement importante. On peut mettre dans le coffre situé sous la selle, le casque, la veste ou le vêtement de pluie, et même la sacoche case avec l'inséparable ordinateur portable.

Ici aussi il est important de savoir qu'en fonction du modèle que vous choisirez « **petit citadin** », « **routier caréné** », « **sportif** », le poids de l'engin pourra pratiquement passer du simple au double, c'est-à-dire entre une centaine de Kg pour le plus petit jusqu'à 170, 180 Kg pour les plus équipés. Cela change beaucoup la donne au

niveau de la maniabilité et de l'agilité surtout à allure réduite.

Il est donc important de prendre en compte cet élément, pour que votre machine soit vraiment adaptée à votre morphologie, à l'usage que vous en ferez ainsi qu'au type de trajet que vous effectuerez : citadin, voies rapides, routes de campagne...



Lors de vos visites chez les concessionnaires, n'hésitez pas à vous asseoir et à vous mettre au guidon pour avoir une idée de la position de conduite. Si les machines sont en exposition, demandez à ce qu'on les débéquille pour avoir une réelle estimation de la hauteur de selle.

Si une fois assis(e) aux commandes vous êtes sur la pointe des pieds, inutile de partir pour un essai sur la route à moins de faire quelques aménagements.

En effet, sur certains modèles, la hauteur de selle peut se régler, et éventuellement accepter une selle creusée, parfaitement adaptée aux petits gabarits.

En tout état de cause, il est indispensable qu'à l'arrêt vous ayez un des deux pieds posé bien à plat par terre, afin d'assurer un minimum de stabilité.

Vous pouvez pour y parvenir incliner légèrement la machine du côté choisi.



Plusieurs modèles de scooter pourront répondre à vos exigences



1° Le scooter **CITADIN** ou **URBAIN**

125 delight

Son nom indique son terrain de prédilection. La ville sera donc son terrain de jeu favori.

Petit, léger et très maniable grâce à ses petites roues (10 à 13 pouces), il est parfait pour se faufiler entre les voitures, et parfaitement adapté aux petits gabarits. Il existe en plusieurs cylindrées 80,100 et 125cc.

Toutefois ses dimensions réduites limitent d'autant ses équipements, et ses faibles

performances le rendent inadapté aux voies rapides.

Atout majeur : son prix tout petit, petit. Moins de 2000 € pour les plus modestes et jusqu'à 2500 € pour les mieux équipés.

Attention aux marques peu connues distribuées sur internet ou en grandes surfaces. Les prix sont certes très intéressants, mais interdiction de tomber en panne (et ça arrive quand même souvent), car rares seront les professionnels qui voudront s'en occuper.



2° Le scooter **A GRANDES ROUES**

125 Xenter

Ses grandes roues de 15 ou 16 pouces lui confèrent un comportement proche de celui des motos, mais le rendent moins maniable et réduisent l'espace disponible sous la selle.

En revanche, il est plus stable et plus confortable qu'un modèle citadin et sa bonne tenue de route lui permet de s'aventurer sur les grands axes.



3° Le **SPORTIF**

X-Max 125 sport

C'est un pur produit plaisir. On le choisit pour son look agressif et son design soigné, mais surtout pour ses performances moteur.

Ce type de machine bénéficie souvent des avancées technologiques développées sur les motos, principalement en matière de motorisation, de freinage et de partie cycle.

On s'éloigne du côté utilitaire du scooter car il ne dispose pas d'un grand coffre ni même d'ailleurs d'une grande protection.

C'est le plaisir de conduite qui guide ce choix, mais attention, si vous l'aimez, les autres aussi, alors protégez-le bien.





4° Le **GT** (Grand Tourisme)

125

C'est sans conteste le plus élaboré, le plus abouti de la gamme, mais aussi le plus lourd en poids comme en en prix.

Bénéficiant d'un équipement complet, il propose souvent des options intéressantes comme le freinage couplé et (ou) l'ABS, ainsi que des coffres aux contenances importantes.

Confortable et bien fini, il s'adapte très bien à la conduite en duo. Sa vitesse de pointe ainsi que ses accélérations lui permettent de bien circuler sur les grands axes et sur de plus longs trajets. Revers de la médaille, son gabarit le rend un peu moins adapté à la conduite en ville.

Enfin, sachez que pour acquérir un scooter 125cc à deux-roues, il vous faudra dépenser environ 2000 € pour les versions les plus modestes, et jusqu'à 5000 € pour les modèles les plus élaborés, style business.

Le poids de la machine sera proportionnel à son prix, puisqu'il pourra varier de 100 à 200 Kg, la consommation allant quant à elle de 2L/100 Km à plus du double pour les modèles les moins économiques.

Les vitesses maxi vont de 90 Km/h pour les modèles de base à près de 130 Km/h pour les modèles les plus performants.



5° Le **GROS** scooter ou **MAXI-SCOOT**

530 TMAX

Cet exposé sur le scooter à deux roues, ne saurait être complet sans évoquer rapidement le gros scooter, qui a déjà séduit beaucoup de motards, même parmi les plus purs et durs.

Ce sont des machines de plus de 125cc pour l'utilisation desquelles le permis moto (catégorie A) est obligatoire.

Avec des cylindrées de parfois plus de 800cc et des puissances dépassant les 80 chevaux, ce sont de véritables bolides, dotés de performances et de qualités routières et sportives supérieures à bien des motos.

Les équipements proposés sont identiques à ceux des motos : freinage couplé, ABS, anti-patinage, poignées chauffantes, pare-brise électrique etc...

Quelques-uns de ces modèles ont même



pu hériter des systèmes de freinage des sportives de marque.

Bien que beaucoup de ces maxiscoots restent dans la catégorie « utilitaire », on se situe dans une autre dimension, et la concurrence entre constructeurs sur ce segment amène sur le marché des produits vraiment surprenants et très séduisants.

Beaucoup de motards sont tombés sous le charme car ces gros scoots ne manquent pas d'attraits :

- Ils proposent une bonne protection tout en restant fluides et agiles contrairement aux grosses RT.

- Plus besoin d'avoir de vêtements de moto qui contraignent à des séances d'habillement une fois arrivé au bureau. Une bonne veste suffit car le reste est bien protégé.

- L'utilisation « ON/OFF » de la poignée de gaz fait penser à une grosse berline dotée d'une boîte automatique.

L'accélération est instantanée, sans risquer de caler ou de se retrouver sur la roue arrière et surtout sans passer par la case sélecteur de vitesse. Les chaussures de motos avec renfort sélecteur ne sont donc plus utiles.

- Ils proposent une capacité de rangement inconnue sur les motos. Le coffre permet en règle générale de ranger un casque voire deux, évitant ainsi de se promener avec partout ou de devoir l'attacher avec la chaîne de la moto.

- Dotés de réelles qualités routières et sportives pour certains, on peut prendre, au guidon, un réel plaisir de conduite avec des sensations différentes que celles ressenties à moto.

La capacité des réservoirs varie de 15 à 18 litres. La consommation est de 5 litres en moyenne avec une conduite sage, mais celle-ci peut plus que doubler en cas de sollicitation intense.

Le poids se situe entre 200 et 250 Kg (comme une moto) et les prix entre 10 000 et 12 000 €.

Ce sont des machines à sensations.



6° Le scooter À TROIS ROUES

MP3 yourban

Nous avons tendance à l'appeler MP3 quelle que soit sa marque, mais cette dénomination appartient au premier véhicule de cette nature, de marque Piaggio, à être arrivé sur le marché en 2006.

Ayant profité de l'effet de surprise, la marque italienne a bénéficié d'un quasi monopole sur ce segment pendant quelques années, avant que d'autres constructeurs tels Gilera, Quadro ou même Peugeot ne proposent eux aussi un modèle trois roues.

Les Piaggio MP3 toutes cylindrées confondues, font partie des meilleures ventes et constituent un peu la référence novatrice en la matière.

C'est donc tout à fait compréhensible que l'appellation MP3 devienne « l'éponyme » du scooter à trois roues, comme ce fut

le cas pour les Frigidaires, Mobylettes ou autres Vespa il y a quelques années.

Ce MP3 correspond aux spécifications du scooter au niveau de la position de conduite, du rangement et des commandes, mais apporte une meilleure tenue de route et une adhérence accrue grâce à une seconde roue avant.

Ce dispositif amène également plus de stabilité à l'arrêt, puisqu'en bloquant l'avant grâce à une manette ou un simple bouton, vous n'aurez même plus besoin de poser pied à terre.

En effet, avec deux roues avant indépendantes et directrices, le risque de « perdre l'avant » se réduit, et la stabilité, en ligne droite et sur l'angle, est nettement supérieure que sur un deux-roues traditionnel. On considère que l'angle pouvant être pris sur un scooter à trois roues peut pratiquement atteindre



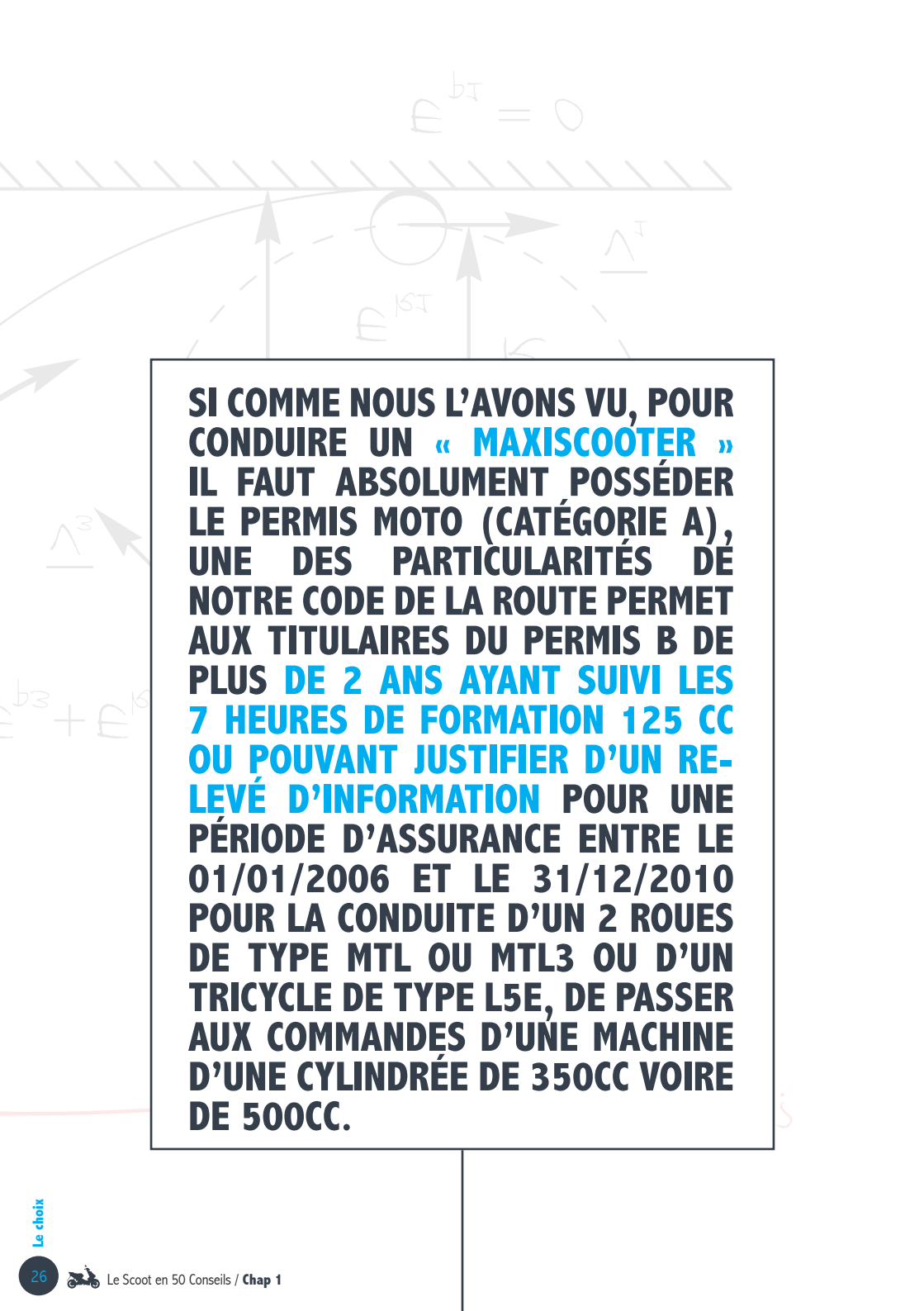
45°, c'est énorme et surtout tentant de pousser toujours un peu plus.

Mais attention, il n'y a pas d'indicateur d'inclinaison, et une fois les limites de la machine dépassées, même sur trois roues, il y aura forcément une perte d'adhérence avec les conséquences que cela implique. (Les quatre roues n'y échappent pas non plus.)

Enfin, un tricycle est forcément plus lourd qu'une machine traditionnelle donc plus pataud, et présente surtout un encombrement frontal plus important donc moins facile à glisser entre les files de voitures.

Ces 125cc peuvent atteindre les 100/110 Km/h avec une puissance de 15 chevaux et un poids d'environ 200 Kg. Leur prix va de 2400 € à 5000 € pour les versions « exécutive » avec ABS.





SI COMME NOUS L'AVONS VU, POUR CONDUIRE UN « MAXISCOOTER » IL FAUT ABSOLUMENT POSSÉDER LE PERMIS MOTO (CATÉGORIE A), UNE DES PARTICULARITÉS DE NOTRE CODE DE LA ROUTE PERMET AUX TITULAIRES DU PERMIS B DE PLUS DE 2 ANS AYANT SUIVI LES 7 HEURES DE FORMATION 125 CC OU POUVANT JUSTIFIER D'UN RELEVÉ D'INFORMATION POUR UNE PÉRIODE D'ASSURANCE ENTRE LE 01/01/2006 ET LE 31/12/2010 POUR LA CONDUITE D'UN 2 ROUES DE TYPE MTL OU MTL3 OU D'UN TRICYCLE DE TYPE L5E, DE PASSER AUX COMMANDES D'UNE MACHINE D'UNE CYLINDRÉE DE 350CC VOIRE DE 500CC.



Pourquoi ce traitement de faveur pour ces gros trois-roues ?



MP3 500 LT

Notre code de la route, qui définit les catégories de véhicules ainsi que les documents nécessaires pour s'installer à leurs commandes, précise que pour être homologué dans la catégorie L5e des tricycles à moteur de plus de 50cc, un véhicule doit répondre, entre-autres, aux caractéristiques suivantes :

- **UN POIDS INFÉRIEUR À 1000 KG**
- **UN DISPOSITIF DE FREINAGE AU PIED QUI ACTIONNE LES FREINS DE TOUTES LES ROUES**
- **UN FREIN DE STATIONNEMENT**
- **DEUX ROUES SITUÉES SUR UN MÊME AXE SÉPARÉ AU MINIMUM DE 46 CENTIMÈTRES.**

En jouant sur ce dernier élément, et en élargissant sa voie avant de quelques centimètres pour arriver à 46,5 centimètres, Piaggio a ainsi pu faire entrer ses MP3 dans cette catégorie.

Grâce à ce changement, un simple permis B (voiture) de plus de deux ans, avec stage de formation ou un relevé d'information, permet désormais de conduire un scooter à trois roues sans limitation de cylindrée ni de puissance, avec comme seule contrainte avoir 21 ans et le port du casque obligatoire.

L'arrivée de ces machines de 250cc, 300cc, 400cc et même aujourd'hui 500cc a rencontré un vif succès et révolutionné le marché.

Elle permet en effet d'aborder la route différemment, et d'envisager les grands espaces et les longs trajets sans trop de fatigue. Le duo n'est plus une contrainte et l'arrivée des motorisations hybrides, permettra de moins polluer et même de faire des économies qui vous permettront de financer en partie votre achat, car le prix de vente se situe entre 4500 et 9000 €.

CE SONT DES MACHINES LOURDES (DE 200 À 250 KG) DONT LA PUISSANCE PEUT ALLER JUSQU'À 40 CHEVAUX. AVEC DES RÉSERVOIRS D'ESSENCE D'UNE CAPACITÉ MOYENNE DE 12 LITRES, L'AUTONOMIE NE SERA QUE D'ENVIRON 210 KILOMÈTRES.

Enfin pour clore le sujet, il faut savoir que ce sont des véhicules de conception récente (2006) et qu'il faut un peu plus de recul pour avoir des certitudes sur leur fiabilité.

Quelques problèmes et non des moindres ont déjà vu le jour, notamment au niveau des roulements de direction qui subissent une usure prématurée, rendant cette direction dure et surtout imprécise.

Nul doute que ces problèmes vont se résoudre, et que ceux qui y sont confrontés trouveront une solution commerciale avec le constructeur. Affaire à suivre, donc.





7° Hors classement, pour les pilotes soucieux de l'écologie : **L'ÉLECTRIQUE**

Moins connus et pour l'instant moins développés que la voiture, une douzaine de deux-roues électriques de toutes cylindrées sont aujourd'hui proposés à la vente.

Propres et silencieux, ils n'ont aucun des défauts que l'on reproche aux autres deux-roues motorisés traditionnels.

Pour ce type de machine, on parlera en watts et non en centimètres cube, et la barre qui détermine le classement dans une catégorie est fixée à 4000 Watts.

Au dessous la machine est considérée comme un cyclomoteur thermique de 50cc, au dessus elle entre dans la catégorie des motocyclettes légères de 125cc.

Ces machines sont homologuées. Pour les conduire, il faut posséder les mêmes certificats que pour un deux-roues thermique, à savoir le BSR pour l'équivalent d'un 50cc thermique et le permis **A1 OU AL OU UN PERMIS B** avec formation de 7h ou un relevé d'information entre le 01/01/2006 et le 31/12/2010 pour la conduite d'un 2 roues de type MTL ou MTL3 ou d'un tricycle de type L5E. Le prix reste relativement élevé compte tenu des capacités des machines. Il va de 3000 € pour une machine de 4 Kw jusqu'à près de 15000 € pour la plus puissante.

La puissance peut aller de 4 à 7 Kw et

vous serez certainement surpris par les accélérations. La vitesse de pointe se situant entre 70 et 95 Km/h, est tout à fait honorable et surtout adaptée à un usage strictement citadin.

CERTAINS MODÈLES D'UNE PUISSANCE PLUS ÉLEVÉE PEUVENT ATTEINDRE 110 KM/H.


Le poids varie également avec le type de machine. Il oscille entre 90 et 150 Kg. L'autonomie garantie est de 60/70 Km à 100/110 Km. Pas de quoi entamer un tour du monde surtout qu'il faudra entre 3 et 5 heures pour recharger les accus lithium ou plomb, opération pouvant s'effectuer à la maison à partir d'une simple prise de courant.

L'électrique reste pour l'instant un bon atout sur de petits trajets en ville, et nul doute que cela évolue, surtout avec l'arrivée du moteur hybride.

Sur ces machines récemment arrivées sur le marché chez Piaggio (encore...), le moteur thermique prend le relais de l'électrique et permet de recharger les batteries en roulant.

Plus besoin donc de s'arrêter aux stands pour recharger ses accus, ni de faire de savants calculs de trajets pour ne pas tomber en panne.





POUR L'INSTANT IL N'EXISTE PAS DE MOTOS ÉLECTRIQUES COMMERCIALISÉES, MAIS LES GRANDS CONSTRUCTEURS Y TRAVAILLENT. QUELQUES PROTOTYPES EXISTENT ET PERMETTENT DE FAIRE ÉVOLUER LA TECHNOLOGIE, DÉJÀ EXPÉRIMENTÉE EN COMPÉTITION.

QUE CE SOIT EN TOUT TERRAIN OU SUR PISTE, IL FAUT SAVOIR QUE PLUSIEURS MODÈLES TOURNENT ET SURPRENNENT LES PILOTES VENUS LES ESSAYER. LES PARTIES CYCLES SONT IDENTIQUES AUX MODÈLES TRADITIONNELS, EN REVANCHE LES ACCÉLÉRATIONS SONT ÉPOUSTOUFLANTES.

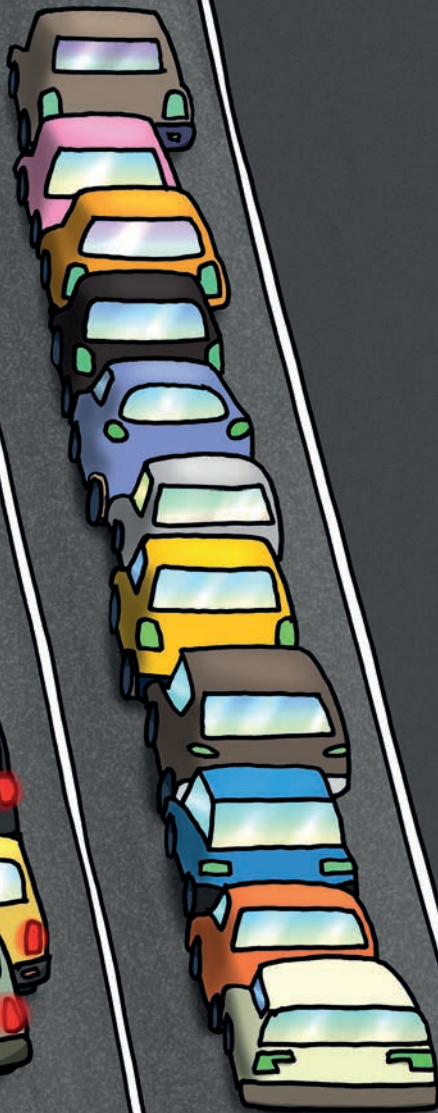
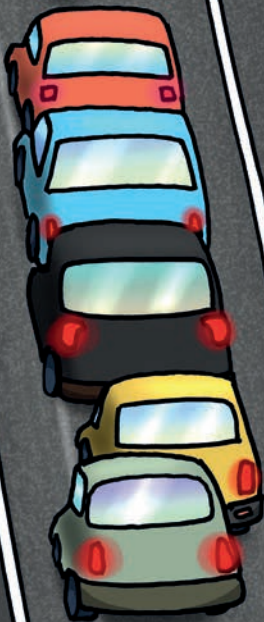
RESTE À TRAVAILLER L'AUTONOMIE ET LES CAPACITÉS DE RECHARGEMENT OU LA FACILITÉ DE CHANGEMENT DES ACCUS. IL Y A ENCORE DU TRAVAIL MAIS L'AVENIR EST PROMETTEUR.

Voilà, vous avez maintenant le minimum de connaissances pour faire le «bon choix» de machine. Quelle que soit la marque pour laquelle vous allez craquer, il faudra surtout trouver un bon concessionnaire, sérieux et passionné par son métier, qui saura vous conseiller et même vous laisser essayer.

En bon professionnel, il vous parlera certainement des choix d'options et d'accessoires qui sont nombreux, parfois futiles, **SOUVENT** de confort, et **QUELQUEFOIS** très utiles.

L'idéal, si on avait les moyens, serait d'acheter plusieurs modèles, car chaque type de machine possède un usage bien défini, et procure surtout des sensations différentes.

UN JOUR ILS ME
REMERCIERONT
DE LES AVOIR
INCITÉS À ROULER
MOINS VITE!



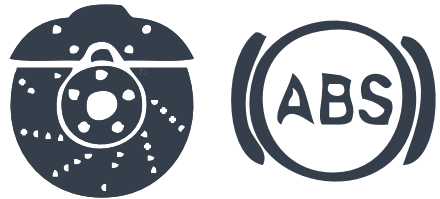
CHÉREAUX



Les équipements et options de sécurité

8° L'ABS (anti blocage système)

L'ABS (anti blocage système) est rarement de série sur ce segment, parfois **EN OPTION SUR QUELQUES MODÈLES HAUT DE GAMME, MAIS PAS TOUJOURS DISPONIBLE SUR LES PLUS PETITS MODÈLES.**



Voici ce qu'il faut savoir sur l'ABS. Dans une voiture le freinage est commandé par une seule pédale qui agit sur les quatre roues grâce à un répartiteur alors que sur un deux roues il y a soit deux poignées, soit une pédale et une poignée pour commander distinctement le frein avant et le frein arrière.

Tous les deux ont leur importance et une efficacité différente. Le frein avant est de loin le plus efficace : environ 80% d'efficacité pour seulement 20% à l'arrière selon les modèles. Il va donc falloir doser le freinage si vous ne voulez pas vous retrouver par terre. Avec l'ABS, nul besoin de doser, c'est l'électronique qui fait tout le travail en empêchant le blocage des roues.

Pour le pilote pas grand chose à faire, si ce n'est d'actionner les commandes de frein et attendre que ça se passe, sans oublier de garder une bonne distance de sécurité avec le véhicule qui précède.



ATTENTION à l'effet pervers : lorsque l'on se sent en sécurité on a tendance à rouler plus vite et à réduire ses distances de sécurité.

Aussi si vous n'êtes pas un conducteur de deux-roues très expérimenté, n'hésitez pas et investissez dans cette option.



En effet avec l'ABS, vous ne freinerez ni mieux ni plus court, mais vous freinerez en toute sécurité, sans risque de blocage, de glissade (surtout sur le mouillé) et donc de chute.

Si ces données techniques sont nouvelles pour vous, ne vous inquiétez pas, nous aurons l'occasion d'y revenir plus loin, surtout en ce qui concerne le freinage, l'ABS, le centre de gravité ainsi que l'utilisation du guidon.

En matière d'assistance au freinage il existe également le freinage coupé, fréquent sur les motos et les maxi-scoots, mais plus rarement sur les plus petits modèles. Ce dispositif permet de répartir l'intensité du freinage entre l'avant et l'arrière sans intervention du pilote. Il assure donc une optimisation du freinage tout en repoussant les risques de blocage.

ENFIN LE FREINAGE PEUT ÊTRE :
- INTÉGRAL : LA RÉPARTITION SE FAIT SUR LES DEUX FREINS QUELLE QUE SOIT LA COMMANDE DE FREIN UTILISÉE (AVANT OU ARRIÈRE)
- PARTIEL : L'ARRIÈRE RESTE ISOLÉ ET SEULE L'ACTION SUR LE LEVIER DE FREIN AVANT RÉPARTIT LE FREINAGE SUR LES DEUX FREINS.

En matière d'équipements, ceux de la machine sont importants certes, mais il faut également bien équiper le ou la pilote.

Parmi la gamme d'équipements existants on trouve de tout et à tous les prix, du simple gadget à l'équipement indispensable et parfois obligatoire.

SOUCIEUX DE RÉPONDRE À UNE NOUVELLE DEMANDE, LES ÉQUIPEMENTIERS ONT ÉLABORÉ UNE GAMME DE PRODUITS ALLIANT PARFAITEMENT ESTHÉTIQUE ET EFFICACITÉ. QUE L'ON SOIT FILLE OU GARÇON, PILOTE OU PASSAGER(ÈRE), SUR UN DEUX-ROUES MOTORISÉ LE RISQUE EST LE MÊME POUR TOUS, ALORS ÉQUIPONS-NOUS !





MAIS QUE FAUT-IL COMME ÉQUIPEMENTS?

JE CROIS
QU'ON NE
S'EST PAS
BIEN
COMPRIS.



LE PREMIER : Indispensable et obligatoire LE CASQUE

En deux-roues, seul l'équipement protège le conducteur et le passager. Il est donc important de choisir le meilleur. Quel casque pour quel pilote ? Jet, intégral, modulable à chaque modèle un usage et donc à vous de trouver le vôtre. Surtout ne lésinez pas sur la qualité et vérifiez bien qu'il s'agit d'un modèle homologué et répondant aux normes de qualité en vigueur. Cette homologation est signalée par une étiquette portant la lettre E suivie d'un chiffre correspondant au pays ayant donné l'homologation (E1 pour la France, E2 pour l'Allemagne, 3 pour l'Italie, etc.)

La norme NF signalée par une étiquette verte est périmée depuis une quinzaine d'années. Même si les produits l'arborant sont toujours légalement autorisés, leur utilisation est vivement déconseillée.

ESSAYEZ-LE CAR PRENDRE LA BONNE TAILLE EST INDISPENSABLE POUR VOTRE CONFORT ET VOTRE SÉCURITÉ. IL NE DOIT NI TROP SERRER LA TÊTE NI ÊTRE TROP LARGE. POUR VOUS EN ASSURER METTEZ-LE ET MAINTENEZ-LE DROIT À L'AIDE DES DEUX MAINS. DANS CETTE POSITION, SI LE CASQUE EST À VOTRE TAILLE, VOUS NE DEVEZ PAS POUVOIR BOUGER LA TÊTE À L'INTÉRIEUR.

9° LE JET et DEMI-JET

Aéré et léger, il est proposé avec ou sans visière ou écran, et réservé à un usage urbain.

Il n'assure pas une bonne protection en cas de mauvaises conditions climatiques et surtout de choc facial.

Bon marché, ce n'est certainement pas le meilleur choix.



CASQUES JET : DE 80 À 350 €
ENVIRON ET DEMI-JET
DE 60 À 250 €

10° L'INTÉGRAL

Plus lourd et encombrant, il propose en revanche une protection optimale. L'été, les jours de grosses chaleurs, vous risquez cependant d'avoir chaud.



11° Le MODULABLE

Certainement un bon compromis entre le jet et l'intégral. Fermé c'est un intégral avec la protection et le confort que cela procure.

Facile à mettre et à enlever, on peut l'ouvrir quand on veut (en ville par exemple, à l'arrêt ou pour parler à quelqu'un).



INTÉGRAL ET MODULABLE :
DE 100 € À PLUS DE 500 €





Attention ce modèle de casque modulable n'est pas homologué quand il est porté ouvert en roulant. Même s'il fait chaud, pour qu'il remplisse son rôle en cas de chute ou de choc : fermez-le.



Pour terminer ce chapitre consacré aux casques, voici quelques petites astuces qui pourront vous rendre service :

- Si vous avez un casque doté d'un écran, pensez à l'entretenir et à le nettoyer régulièrement. Un chiffon doux avec du produit à vitres convient parfaitement.

Le nettoyage concerne aussi bien l'extérieur que l'intérieur, et il est donc préférable de le démonter pour procéder à sa toilette.

- Un écran rayé est un vrai handicap la nuit, car il vous donne la désagréable impression d'être dans une boîte de nuit lorsque vous croisez les lumières d'autres phares. Ce phénomène ne fait que s'accroître avec la pluie, et il n'y a alors plus d'autre alternative que de l'ouvrir, pour mieux voir.

PENSEZ DONC À LE PRÉSERVER ET SURTOUT À LE CHANGER S'IL EST ENDOMMAGÉ.

- L'été si vous optez pour un écran teinté afin d'atténuer l'éclat de la lumière du soleil, sachez qu'en cas de retour nocturne d'une balade, vous n'y verrez plus rien, et une fois encore la seule solution sera d'ouvrir le casque.

Trois solutions à ce problème :

- Avoir deux écrans : un teinté pour le jour et un neutre pour la nuit,
- Mettre un écran neutre et porter des lunettes de soleil que l'on pourra glisser dans une poche à la tombée de la nuit.

DEPUIS 1976, LE CODE DE LA ROUTE IMPOSE LE PORT DU CASQUE POUR TOUS LES UTILISATEURS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS, IL DOIT ÊTRE PORTÉ SUR LA TÊTE, ET SURTOUT ATTACHÉ.

- Choisir un écran semi teinté, c'est-à-dire teinté en haut et neutre en bas. Cette teinte dégradée, permet d'éviter d'être ébloui par fort ensoleillement, et d'y voir parfaitement en levant légèrement la tête, lorsque la luminosité diminue.

POUR ÉVITER LES DÉSAGRÈMENTS DES CHANGEMENTS D'ÉCRAN OU DE PORT DE LUNETTES DE SOLEIL, IL EXISTE MAINTENANT DES CASQUES ÉQUIPÉS D'ÉCRANS FUMÉS INTÉGRÉS ET RÉTRACTABLES, VRAIMENT TRÈS PRATIQUES ET EFFICACES.

Enfin, si vous devez emmener un second casque pour un passager que vous allez chercher, ne le mettez pas sur le bras comme on le voit souvent, il n'est pas fait pour ça, et en cas de chute pourrait causer de graves lésions au niveau des membres supérieurs.

Mettez-le dans votre top case si vous en avez un, ou attachez-le sur la machine à l'aide de tendeurs élastiques de type sandows.

Ne lui apportez aucune modification, peinture, autocollants, et surtout ne le percez pas pour fixer des accessoires divers. Ces actions altèrent la résistance de la coque qui ne vous protégera plus en cas de choc.

Quel que soit le modèle que vous choisirez, voici les points essentiels qui devront guider votre choix :

- Un bon casque doit assurer une bonne ventilation afin d'éviter l'apparition de buée à l'intérieur. Vérifiez qu'il soit bien équipé de trappes d'aération.
- Il doit être étanche pour ne

pas permettre que des gouttes de pluie passent à l'intérieur sur l'écran.

- Il faut qu'il soit silencieux car le bruit perturbe et fatigue.

- Le confort est important et ce dernier est assuré grâce à une bonne garniture intérieure et un poids pas trop élevé. Celui-ci doit figurer sur le casque et varie bien évidemment en fonction du modèle. En règle générale, le poids d'un jet est d'un peu plus d'1 Kg et un intégral pèse quant à lui environ 1,7 Kg.

- Le poids moyen tous modèles confondus se situe autour d'1,3-1,4 Kg.

- Le système de verrouillage est important aussi, en sachant que le double D bien que moins pratique que les clips, assure un meilleur maintien et donc une meilleure protection.

- Même si sur un casque homologué les matériaux utilisés sont conformes aux normes françaises, vous aurez le choix entre différents composants :

carbone, kevlar, alliage de fibres, fibre de verre, fibre de carbone, bref de quoi y perdre son latin.

Les casques en fibre de verre semblent être un bon compromis.

- Le look est important mais ne doit pas être le critère prioritaire pour le choix du casque, même si l'on peut ressentir beaucoup de fierté à porter un casque au design élégant.

- Le prix doit passer en dernier, car s'il est un accessoire avec lequel il ne faut pas être regardant, c'est bien celui-là. Ici comme par-



tout d'ailleurs ce ne sont pas les plus chers qui sont forcément les meilleurs, car la marque se paye au prix fort.

Beaucoup de facteurs sont donc à prendre en compte. Or, pour bien se rendre compte du confort d'un casque, il faut rouler un moment avec et personne ne proposera de vous en prêter un pendant huit ou dix jours.

Reste donc la lecture des magazines spécialisés qui eux peuvent tester pour vous les différents modèles et dont les critiques sont le plus souvent justes et impartiales.

Quant à la durée de vie de votre casque, vaste programme !

Autrefois les matériaux utilisés dans la fabrication étaient très sensibles aux UV et perdaient de leurs propriétés au bout de quelques années, au point de devenir obsolètes au bout de cinq ans.

Aujourd'hui c'est fini et il n'y a plus de règle en la matière. Ce sont les outrages du temps qui vous indiqueront qu'il est temps de changer (usure des mousses, clapets de ventilation cassés, griffes sur la calotte, etc.).

EN REVANCHE IL FAUDRA IMPÉRATIVEMENT LE CHANGER APRÈS UN CHOC IMPORTANT, NOTAMMENT APRÈS UNE CHUTE VIOLENTE.

HORS CE CAS EXTRÊME, IL SERA ÉGALEMENT RAISONNABLE DE LE REMPLACER S'IL VOUS ÉCHAPPE DES MAINS À HAUTEUR D'HOMME, OU TOMBE DU HAUT D'UNE ARMOIRE SUR SA COQUE.

Pour terminer si vous êtes vraiment allergique au port du casque, achetez un 125 BMW C1, seul scoot au guidon duquel le pilote est exempté du port du casque. Produit à un peu plus de 24000 exemplaires, sa fabrication s'est arrêtée en 2003, mais on en trouve parfois d'occasion.



**MÊME S'IL FAIT CHAUD, FERMEZ VOTRE
BLOUSON ! ATTENTION, NE ROULEZ JAMAIS
EN SHORT, EN TEE-SHIRT, EN ESPADRILLES
OU EN TONGS !**







LES MAINS SONT DES ORGANES ESSENTIELS POUR LA CONDUITE CAR ELLES COMMANDENT DES DISPOSITIFS IMPORTANTS QUE SONT LES GAZ, LES FREINS, L'EMBRAYAGE ET SURTOUT LE GUIDON.

ALORS IL FAUT LES PRÉSERVER ET LES GANTS SONT FAITS POUR ÇA.

A moins que vous ayez pris l'option poignées chauffantes (un accessoire précieux quand on roule par tous temps), il vous faudra deux paires de gants, une d'hiver épaisse et chaude, et une autre de mi-saison ou d'été, plus légère, plus souple et plus confortable par température douce ou chaude.



12° Protection des **MAINS**

Protéger ses mains en deux-roues est important voire indispensable. En cas de chute, ce sont elles qui seront en première ligne, et par grand froid, leurs doigts engourdis, ne pourront plus agir efficacement sur les commandes. Plus que de confort c'est bien de sécurité dont il s'agit.



Attention, les gants d'hiver sont plus gros et manquent de souplesse, ce qui peut se révéler gênant pour la conduite.

Si vous décidez quand même d'en acheter, n'hésitez pas à prendre 1/2 taille de plus. Trop serrés et collés à la peau ils accentuent la sensation de froid et ne permettent pas d'enfiler des sous-gants.

NB : Certains gants sont équipés de raclettes sur le pouce ou sur l'index, et ce dispositif s'avère très pratique pour évacuer l'eau de l'écran sous la pluie.

Enfin évitez de les ranger à l'intérieur du casque, car ils accumulent plein de mauvaises petites choses (essence, transpiration...) et peuvent altérer les mousses qui ne joueront plus leur rôle d'amortisseur lors d'un choc.

GANTS D'ÉTÉ ET D'HIVER : ON TROUVE DES CHOSES INTÉRES- SANTES À PARTIR DE 40/50 €

13° Protection du **CORPS**

Même si à scooter on se croit moins exposé qu'à moto, une veste adaptée ainsi qu'un pantalon sont nécessaires. Ils protègent du froid et des intempéries, mais également d'un choc ou d'un frottement en cas de chute. Il existe des vêtements motos esthétiques, et confortables, qu'il vaut mieux prendre en deux pièces (veste et pantalon) plutôt qu'un seul tenant (combinaison).

Ils peuvent se présenter en survêtements que l'on mettra par-dessus sa tenue personnelle, ou en tenue simple que l'on enfilerait comme une tenue normale.

Dans ce cas, il faudra conserver cette tenue toute la journée, sauf si vous disposez d'un endroit et d'une autre tenue pour pouvoir vous changer.

Enfin, il est également conseillé de penser aux « terminaisons inférieures » que sont les pieds, et d'opter pour une paire de chaussures adaptée à l'usage du deux-roues.

Ici aussi c'est de confort et de sécurité dont il s'agit, les pieds ayant également un rôle important dans la conduite d'un deux-roues motorisé.

Comme pour les vêtements, il existe des produits très beaux et surtout très confortables, équipés de renforts et parfaitement adaptés à la pratique

du scooter. Eventuellement regardez le rayon randonnée dans un magasin de sport. Les bonnes chaussures de randonnée s'adaptent très bien à la conduite d'un deux-roues, elles sont montantes et assurent un bon maintien, une bonne protection des chevilles, et sont également souples, étanches et chaudes.

Il existe aussi d'autres équipements de sécurité tels que les gilets et les blousons de protection airbag, les protections de la nuque et les dorsales pour les blousons qui n'en sont pas équipés, très efficaces en cas de chute et de choc.

Tous ces équipements ont considérablement amélioré la sécurité des utilisateurs de deux-roues motorisés, alors n'hésitez pas et équipez-vous !

Se lancer dans le deux-roues c'est un engagement et aussi un réel investissement, mais c'est le prix de la sécurité, de **VOTRE SÉCURITÉ.**

Enfin, si vous ne pouvez pas investir dans un équipement moto complet, ne descendez pas au-dessous du seuil minimum d'équipement que constituent le casque, le blouson et les gants. Pour le reste de la panoplie, un pantalon en toile résistante et des chaussures montantes peuvent convenir.

Pour ces trois types d'équipements, il existe des modèles été et hiver : Pantalon été/hiver à partir de 80 €. Blouson été : de 80 à 300 € - Hiver : de 100 à + de 400 €. Chaussures été comme hiver : à partir de 70/80 € jusqu'à + de 200 €.

Pensez aussi que tous ces équipements ne sont pas réservés aux conducteurs.

Si vous roulez en duo, votre passager(ère) est au moins autant exposé(e) que vous en cas de chute.

Si votre partenaire de scoot est toujours le (la) même, sensibilisez-le (la) pour qu'il (elle) s'équipe correctement.

Si c'est un partenariat occasionnel, exigez de votre binôme d'un jour qu'il porte au minimum (en plus du casque) :

- un pantalon long,
- des chaussures (pas des espadrilles),
- de quoi se couvrir les épaules,
- et s'il n'en a pas, prêtez-lui une de vos paires de gants pour la balade.

S'il s'agit d'un enfant, la loi prévoit :

Un enfant de moins de 5 ans doit être transporté obligatoirement dans un siège fixé au véhicule, donc adapté avec ceinture et souvent avec des sangles et des étriers pour les pieds.

Le conducteur doit s'assurer que l'enfant est attaché et casqué, que ses pieds ne peuvent être entraînés entre les parties fixes et les parties mobiles du véhicule.

Le prix d'un siège pour un enfant de moins de cinq ans est d'environ 200 € et de 150 à 180 € pour les enfants plus âgés.

Le non respect de ces dispositions est passible d'une contravention de deuxième classe.

Si la plupart des matériaux modernes utilisés dans la fabrication de ces vêtements sont imperméables, avec le temps ils finissent quand même par prendre l'eau, notamment après plusieurs nettoyages ou sous une pluie intense. Mieux vaut alors avoir à portée de main un équipement de pluie en deux pièces de préférence, car à scooter, c'est très souvent le haut du corps qu'il faut protéger, le bas étant abrité par le carénage de la machine ou le tablier.

ON PEUT EN TROUVER À PARTIR DE 20 €

Enfin, pour votre sécurité, il est fortement recommandé d'acquérir des équipements conformes aux normes :

- gants (EN13594)
- blouson, pantalon, combinaison (EN13595)
- protection épaules/coudes/hanches/genoux (EN1621-1)
- protections dorsales (EN1621-2)
- protections thoraciques (EN1621-3)
- airbags (EN1621-4)





14°

Les options et accessoires de « **CONFORT** »

Parmi les accessoires qui équipent la machine, on distingue :

- Ceux qui amènent plus de confort au conducteur,
- Les autres qui ont un côté pratique non négligeable au quotidien.

Parmi ceux qui agrémentent la vie du conducteur il y a :

- **Le tablier ou jupe**, adaptable sur tous les scooters, il protège essentiellement le bas du corps. Chaud, imperméable, il permet surtout à ceux qui n'ont pas le choix, de rester en tenue de ville.

Attention cependant à bien veiller à l'attacher correctement et à ne pas le laisser flotter dans l'air : il pourrait s'accrocher à quelque chose ou à quelqu'un, déstabiliser la machine et provoquer une chute.

Pour un bon modèle il faut compter une certaine d'euros.

- **Les manchons** fixés sur le guidon au niveau des poignées, protègent les mains du froid. De bonne qualité, ils permettent de rouler l'hiver avec des gants de mi-saison, préservant ainsi de bonnes sensations au niveau des commandes.

Entre 50 et 60 €.

- **Les poignées chauffantes** sont plus qu'un gadget et évitent vraiment

d'avoir les mains gelées par grand froid et de subir l'onglée. Si l'option existe sur le modèle de machine que vous avez choisi, n'hésitez pas à la prendre, l'investissement en vaut la peine et vous permettra de rouler par tous temps sans enfiler les gros gants d'hiver.

LES PRIX VARIENT ENTRE 50 ET 90 €

- **Le pare-brise** est plus qu'une décoration ou qu'un gadget. Il se révèle au quotidien comme un bon protecteur, surtout lorsque les conditions climatiques sont mauvaises.

Pour 100 €, on trouve des modèles très corrects.

COTÉ PRATIQUE ON RETIENT :

- **Le top case**, très utile pour ses capacités de rangement.

Différents volumes sont proposés, et les plus grands permettent de ranger jusqu'à deux casques.

Vous pourrez transporter allègrement votre PC, le vêtement de pluie, l'antivol, la trousse à outils, etc , et à l'arrêt y remiser casque, gants et veste, évitant ainsi de devoir vous balader avec.

Veillez cependant à ne pas trop le charger, car l'excès de poids sur l'arrière risquerait d'alléger l'avant, et de déstabiliser votre machine, provoquant ainsi un fort risque de guidonnage.

Les prix commencent à environ 90 € jusqu'à près de 300 €.

- **Les sacoches** :

Peu de constructeurs proposent des valises d'origine pour les scooters, et lorsque c'est le cas, c'est pour équiper leurs gros modèles, et pas à n'importe quel prix. Il faudra donc vous rabattre sur les sacoches proposées en acces-



soires, soit cavalières, latérales, de selle ou tunnel. Elles amènent des capacités de rangement supplémentaires, et évitent d'avoir recours au sac à dos.

Comme pour le top case, il est impératif de veiller à ne pas trop charger ces bagages, à bien répartir la charge et surtout à bien les attacher. Ces accessoires n'étant pas exclusifs les uns par rapport aux autres, ils peuvent donc s'additionner. Il vous faudra dans ce cas être conscient que les capacités de votre machine seront modifiées, et que vous aurez moins de place, et plus de poids. Il faudra donc gérer à la fois une perte de puissance, un encombrement frontal plus important, mais également un manque de motricité et de vélocité.

Sacoche cavalières entre 100 € et 150 €, tunnel environ 60 €, sacoche de selle entre 60 € et 80 €

Si la contenance de votre coffre ne vous suffit pas, ces accessoires vous permettront d'augmenter les capacités de rangement de votre machine, et vous éviteront surtout d'utiliser un sac à dos pouvant très vite se révéler dangereux en cas de chute.

Ils vous épargneront également de transporter des objets entre vos jambes sur le plancher du scooter, mode de transport très instable, risquant à tout moment de vous déséquilibrer.

Lorsque vous choisirez votre modèle de scooter, vérifiez qu'il ait bien les atouts suivants :

- **Un vide-poches** accessible et proposant une capacité de rangement suffisante, pour y mettre tout ce qu'on doit avoir à portée de main ;

- **Une béquille centrale** plus stable et donc plus fiable que la latérale, surtout pour de longs arrêts ;

- **Un frein de parking**, très pratique quand on n'a pas d'autre choix que de se garer dans une pente ;

- La présence **d'un connecteur de batterie** pour donner un coup de booster, ou à défaut s'assurer de l'accessibilité de cette dernière, au cas où elle montrerait des signes de faiblesse. Sur un scooter, la transmission automatique ne permettant pas le démarrage à la poussette, l'entretien régulier de la batterie est donc indispensable.

Enfin, il existe une multitude d'autres accessoires qui tiennent plus du gadget que de l'option utile, et permettent d'enjoliver la machine tout en la protégeant un peu.

On passe ici dans le domaine de la customisation qui agrémente le look de la machine plus qu'il ne protège le conducteur ou le passager.



15° Qu'est-ce que j'emporte **AVEC MOI** ?

Quelles sont les petites choses qu'il faut toujours avoir à portée de main ? Celles auxquelles on ne pense peut-être pas tout de suite, mais que l'on regrette vite de ne pas avoir quand on en a besoin :

- Un vêtement de pluie (bien plié il tient peu de place) ;
- Un chiffon multi-usage, pour essuyer le casque, la selle quand il pleut, ou tout simplement les mains ;
- Une bombe anti crevaison pour parer au plus pressé ;
- Une trousse à outils dont votre machine doit être équipée (souvent placée sous la selle), avec le strict nécessaire d'outils adaptés pour faire un minimum de mécanique ;
- Une petite lampe de poche ;
- **UN ANTIVOL** : que vous optiez pour un U, une chaîne ou un bloc disque (ou les trois pour certains modèles de machines très convoitées), assurez-vous qu'ils soient bien homologués et agréés par votre compagnie d'assurance.

Emportez-les partout et tout le temps et même s'ils sont un peu encombrants. A chaque arrêt, bloquez la direction et attachez votre machine, car même lors d'un arrêt de courte durée, le risque de vous faire voler votre véhicule existe. Les voleurs ont des moyens très efficaces et commettent leurs méfaits à la vitesse de l'éclair. N'oubliez pas que les scooters sont trois fois plus volés que les voitures.

POUR LUTTER CONTRE CE FLÉAU, VOUS POUVEZ ÉGALEMENT FAIRE GRAVER VOTRE MACHINE À L'EMPLACEMENT LE PLUS APPROPRIÉ OU FAIRE INSTALLER UNE ALARME.

RENSEIGNEZ-VOUS BIEN AUPRÈS DE VOTRE ASSUREUR, CAR PARFOIS CES DISPOSITIFS SONT OBLIGATOIRES SUR CERTAINS MODÈLES PARTICULIÈREMENT CONVOITÉS.

De bons modèles sont disponibles dès 50 €.

- Un gilet réflectorisé dont le port a été préconisé par décision du comité interministériel de sécurité routière en mai 2011.

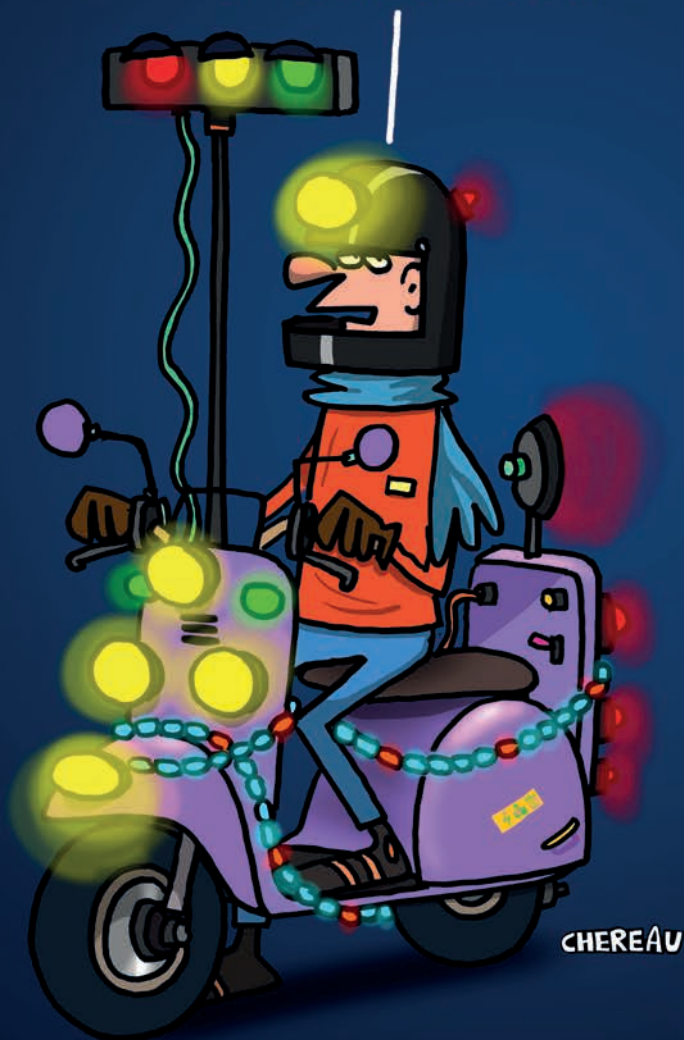
Enfilez-le au moins la nuit et lorsque les conditions météo sont mauvaises. Même si côté esthétique on peut mieux faire, entre le paraître et la sécurité il n'y a pas à hésiter.

EN DEUX ROUES, PLUS ON EST VISIBLE MIEUX C'EST.

Nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet plus loin.



SI QUELQU'UN
PRÉTEND NE PAS
ME VOIR DE NUIT,
ON PEUT CLAIREMENT
LE SOUPÇONNER
DE MAUVAISE FOI.



CHEREAU

**N'OUBLIEZ PAS VOS PAPIERS.
LA NON PRÉSENTATION DU PERMIS ET DE LA CARTE
GRISE VOUS FONT ENCOURIR UNE CONTRAVENTION
DE PREMIÈRE CLASSE ET COÛTE 11 EUROS, LA NON
PRÉSENTATION DE L'ATTESTATION D'ASSURANCE
ÉGALEMENT UNE CONTRAVENTION DE PREMIÈRE
CLASSE MAIS AU TARIF DE 22 EUROS.
PENSEZ À LES PRENDRE ET À LES METTRE AU SEC.**





LE SCOOT EN 50 CONSEILS



Chapitre

②

Ce qui change vraiment

par rapport à la voiture

Pour bien conduire votre machine et vous déplacer avec un maximum de sécurité, il faut rester précis, concentré et efficace en toutes circonstances.

Sans minimiser les qualités qu'il faut posséder pour bien conduire une voiture, le bagage technique demandé pour conduire un deux-roues est tout autre...





Le monde du deux-roues est différent de celui de la voiture. Sur une machine, quelle que soit sa cylindrée, la perception de l'environnement n'est pas la même que dans une voiture.

Lorsque l'on vient de la voiture et que l'on s'assoit sur un deux-roues motorisé, la première chose que l'on ressent c'est l'instabilité.

Sur deux-roues on est en équilibre alors que sur quatre on est assis.

On a donc besoin des pieds pour se stabiliser à l'arrêt et surtout garder l'équilibre, d'où l'importance de choisir une machine à sa taille avec une hauteur de

selle qui permette de garder les pieds bien à plat sur le sol à l'arrêt.

Autre différence importante, la transmission. Sur votre deux-roues, la puissance du moteur est transmise à la seule roue arrière, ce qui peut être source de déstabilisation surtout sur une chaussée mouillée.

Le dosage de l'accélération reste donc primordial en toutes circonstances.

Il existe des phénomènes dynamiques propres aux deux-roues motorisés :

- L'AUTO-STABILITÉ
- LA FORCE CENTRIFUGE
- LE CENTRE DE GRAVITÉ ET LE CONTRE-BRAQUAGE
- LA LIMITE
- L'AUTONOMIE.

Et d'autres phénomènes extérieurs :

- LA VISIBILITÉ ET LE CHAMP DE VISION
- LES ÉLÉMENTS - LE VENT LA PLUIE
- LES CONDITIONS HIVERNALES
- LES FORTES CHALEURS.



Les phénomènes propres aux deux-roues motorisés

16° L'AUTO-STABILITÉ

Une machine qui roule à environ 40 Km/h sans intervention du pilote reste debout et roule droit :

ELLE EST AUTO-STABLE.

Ce qui est intéressant dans ce phénomène, c'est que dès qu'une machine roule, on n'en ressent plus le poids, comme si elle ne pesait plus rien.

Les manœuvres difficiles seront donc celles à effectuer à basse vitesse : vous savez quand il faut jouer avec le guidon, les freins et parfois les pieds pour parvenir à vos fins sans chuter.

Les niveaux de stabilité et de maniabilité de la machine vont également varier en fonction du modèle choisi.

Un custom par exemple, qui bénéficie d'un angle de chasse important, sera difficile à manœuvrer à basse vitesse mais stable à vitesse plus élevée.

Un scooter en revanche, très compact avec un angle de chasse plus faible sera très maniable à vitesse réduite mais perdra de la stabilité avec la vitesse.



17° La FORCE CENTRIFUGE

Pour résumer, la force centrifuge est celle qui nous attire vers l'extérieur d'une courbe, et contre laquelle il faudra lutter pour rester sur sa trajectoire. Ce phénomène intervient sur tout corps en déplacement et varie en fonction du poids du véhicule et du rayon de courbure.

PREMIÈRE CONCLUSION :

étant plus léger sur un deux-roues que dans une voiture, on est donc plus soumis à cette force centrifuge.

DEUXIÈME CONCLUSION :

Plus le rayon de courbure est petit, plus la force centrifuge est grande et plus il faut lutter pour ne pas être entraîné par cette dernière.

POUR Y ARRIVER IL EST NÉCESSAIRE :

- d'agir sur le guidon **en poussée** afin de maintenir l'inclinaison de l'ensemble machine/pilote (voir le paragraphe suivant) ;
- de maintenir une légère accélération. Couper brusquement les gaz en pleine courbe vous entraînerait inévitablement vers l'extérieur du virage.



18°

Le CENTRE DE GRAVITÉ et le CONTRE BRAQUAGE

C'est autour du centre de gravité que tout se joue, et c'est grâce à lui que l'on trouve équilibre et stabilité.

Il existe sur tous les deux-roues mais se déplace en fonction de « **l'architecture** » de la machine.

Mais où se trouve t-il exactement ?

C'est très simple. Pour le trouver imaginez une ligne droite joignant les points de contacts des deux pneumatiques avec le sol, le centre de gravité se trouve au milieu de cette ligne droite.

Pour s'en rapprocher sur un scooter, il suffit de bien vous caler sur le siège, pieds en avant ou à plat sur le plancher, et vous y êtes.

C'est à partir de ce point que tout va se jouer, et que le transfert des masses

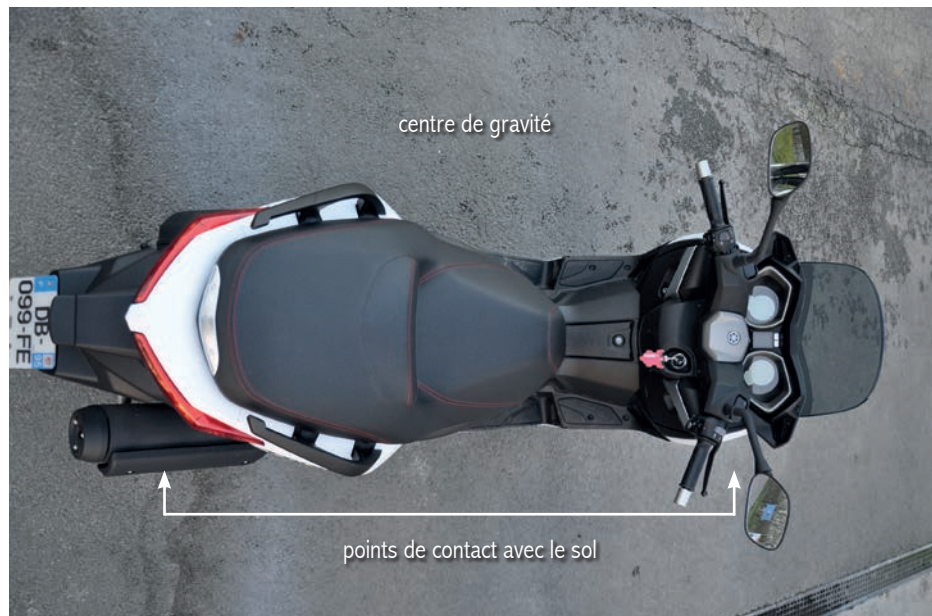
d'un côté ou de l'autre de ce dernier, permettra à la machine de tourner.

C'est donc exclusivement l'action des mains agissant en poussée sur le guidon qui entrainera ce transfert de masse, c'est ce que l'on appelle le contre-braquage (différent de celui que vous pouvez connaître en voiture).

Un croquis en dit plus long que beaucoup d'explications (voir ci-dessous).

Application importante : à vitesse réduite (pour se garer par exemple) on agit sur le guidon en traction. À allure normale, c'est la poussée sur le guidon qui vous fait tourner.

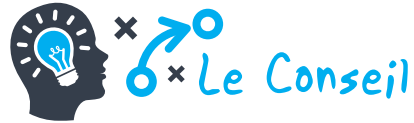
Il faut pousser sur le guidon du côté où l'on veut aller : je pousse sur le côté



droit du guidon pour aller à droite, et inversement je pousse à gauche pour tourner à gauche.

Si vous en doutez, il n'y a qu'une seule chose à faire, c'est essayer.

D'ailleurs, pensez aux issues de secours dans les établissements recevant du public : en cas d'urgence pour sortir on pousse les portes d'évacuation, on ne les tire pas.



En deux-roues, ce sera pareil, on pousse du côté où on veut aller notamment lors d'un évitement.





19° La LIMITE

C'est la grande interrogation : Jusqu'où peut-on aller sur l'angle ? Quels sont les signes qui m'indiquent que j'ai atteint la limite d'inclinaison ? Les indices qui signalent la limite existent, mais ils ne sont pas nombreux. Il ne faut donc pas les rater car à deux-roues, contrairement à la voiture, pas de tête-à-queue possible, et si la limite est franchie, on se retrouve par terre. La première alerte vient des pneumatiques qui peuvent se mettre à glisser légèrement, soit de l'arrière le plus souvent soit de l'avant ce qui est plus rare et surtout plus difficile à récupérer.

Pas facile de décrire cette sensation d'une roue qui se dérobe, tout est dans le “ **feeling** ”. Quand on se trouve

dans cette situation, il est urgent de réagir mais pas trop violemment, une réaction trop vive pouvant être lourde de conséquences.

Rendez la main doucement et laissez la machine se remettre en ligne et normalement tout doit rentrer dans l'ordre. Le mieux pour bien prendre conscience de ce phénomène est de faire un stage, car même sans prendre trop d'angle, la perte d'adhérence arrive vite en particulier sur le mouillé et sur les gravillons.

Il existe également “ **l'indicateur sonore d'inclinaison** ” que constitue le frottement d'une partie basse de la machine avec le sol (**BAS DE CARÉNAGE, BÉQUILLE OU REPOSE-PIEDS SELON LES MODÈLES**).

Ne tentez pas le diable en prenant des risques inconsidérés, car la chute arrive toujours quand on ne l'attend pas, et souvent sans l'avoir cherchée.

L'ARRIVÉE DES TROIS-ROUES À MODIFIÉ LA DONNE, PRINCIPALEMENT EN MATIÈRE D'ÉQUILIBRE.

SI CES VÉHICULES RÉPONDENT AUX MÊMES SPÉCIFICITÉS QUE LES DEUX-ROUES SUR LES POINTS QUI VIENNENT D'ÊTRE ÉVOQUÉS (FORCE CENTRIFUGE, CENTRE DE GRAVITÉ, CONTRE BRAQUAGE), L'APPORT D'UNE SECONDE ROUE AVANT A NETTEMENT AMÉLIORÉ LA STABILITÉ AINSI QUE L'ÉQUILIBRE, PERMETTANT AINSI DE REPOUSSER LES LIMITES.

D'AILLEURS SUR CERTAINS DE CES TRICYCLES, PLUS BESOIN DE ROU-

LER POUR ÊTRE STABLE PUISQU'UN SYSTÈME DE BLOCAGE DE LA SUSPENSION AVANT PERMET DE TENIR EN ÉQUILIBRE À L'ARRÊT SANS POSER LES PIEDS À TERRE.

CEPENDANT, IL FAUDRA TOUJOURS RÉSISTER AUX CHANTS DES SIRÈNES DE L'INVINCIBILITÉ, CAR DANS TOUS LES DOMAINES LA LIMITE EXISTE ET À TROP LA CHERCHER, ON FINIT PAR LA TROUVER ET MALHEUREUSEMENT À LA FRANCHIR.



20° L'AUTONOMIE

Fini les habitudes prises avec la voiture, et l'autonomie permettant de faire entre 600 et 800 Km sans faire le plein. En 125cc, il faut restreindre ses ambitions et contrôler sa jauge à essence et son compteur journalier **si vous en avez un.**

En règle générale, en fonction des modèles de scooter, on fait entre 200 et 250 Km avec le plein. Il est important au début de connaître la capacité du réservoir ainsi que la consommation pour fixer la périodicité des pleins. Il vaut mieux éviter d'attendre que le voyant de carburant ne s'allume, car la réserve est vraiment limitée, et les risques de panne sèche réels.





21° VISIBILITÉ et CHAMP DE VISION

Dans une voiture, votre champ de vision est délimité par les montants du pare-brise, si vous tournez la tête, on peut y ajouter les vitres latérales avant, et si vous êtes contorsionniste on peut rajouter les vitres arrières.

Essuie-glaces en position auto qui se mettent en route dès la première goutte, désembuage position quatre si nécessaire, et dégivrage de la lunette arrière quand il le faut.

À deux-roues, fini tout ça, aucun de ces

accessoires n'existe, et seule la qualité de vos équipements pourra éventuellement vous venir en aide, notamment :

- des gants équipés d'une raclette sur le pouce ou sur l'index qui permettront d'essuyer l'écran et de remplacer les essuie-glaces.
- un écran traité anti buée ou un double écran très efficace contre la buée, sinon avec un intégral non équipé, il faudra rouler avec l'écran entrouvert.

Contre le givre pour l'instant rien n'existe, mettez le casque au chaud quand vous ne vous en servez pas, sinon vous êtes bon pour gratter l'écran.

OUPS!



CHEREAU



Le choix de bons équipements est très important pour lutter efficacement contre ces désagréments (pluie, buée, givre...) et garder une bonne visibilité de l'intérieur du casque.

Un mauvais casque intégral laissera passer la pluie, et se remplira de buée à la première averse. Dans ce cas, une seule solution pour y voir quelque chose, ouvrir l'écran, en sachant qu'à partir de ce moment on ne pourra plus le refermer et on sera donc moins en sécurité.



Avec un jet, c'est une autre histoire : s'il n'est pas équipé d'un écran et que vous mettez des lunettes de protection, les gouttes de pluie sur le reste du visage représentent un véritable désagrément. De plus, les lunettes ont aussi besoin

d'être essuyées régulièrement, et en conduisant cela reste difficile.

Si le jet est équipé d'un écran, il faudra également l'essuyer régulièrement, et il faut savoir que son étanchéité est loin d'être optimale car l'eau remonte.

Enfin, sur un deux-roues la vision est altérée par les vibrations ressenties à l'intérieur du casque, et la pression du vent limite les mouvements dont ceux de la tête. La recherche de l'information se fera donc, plus en bougeant les yeux que la tête, limitant de ce fait le champ de vision.

Bien voir est primordial certes, mais être vu ne l'est pas moins.

Si en voiture le port du gilet de sécurité est obligatoire en cas de panne, à deux-roues le port du gilet ou du baudrier rétro-réfléchissant devrait l'être également mais en toutes circonstances.

N'HÉSITEZ PAS À LE PORTER SURTOUT DE NUIT ET SOUS LA PLUIE, CAR DANS CES CONDITIONS, ON N'EST JAMAIS TROP VISIBLE.



Les phénomènes extérieurs

LES ÉLÉMENTS

Être plus léger, moins encombrant et plus véloce que la voiture, sont des avantages qui peuvent, dans certaines circonstances, se retourner contre vous, et rapidement se transformer en véritables inconvénients.

Moins protégés, on se retrouve plus exposés et donc plus fragiles.

La pluie, le vent et les conditions hivernales sont des éléments qu'il faut prendre en compte et surtout avec lesquels il faut apprendre à composer.



22° Le VENT

S'il est de face et régulier, il ne représente pas de véritable problème si ce n'est une perte de puissance. Mais c'est rarement le cas. Bien souvent il souffle en bourrasques et sur le côté.

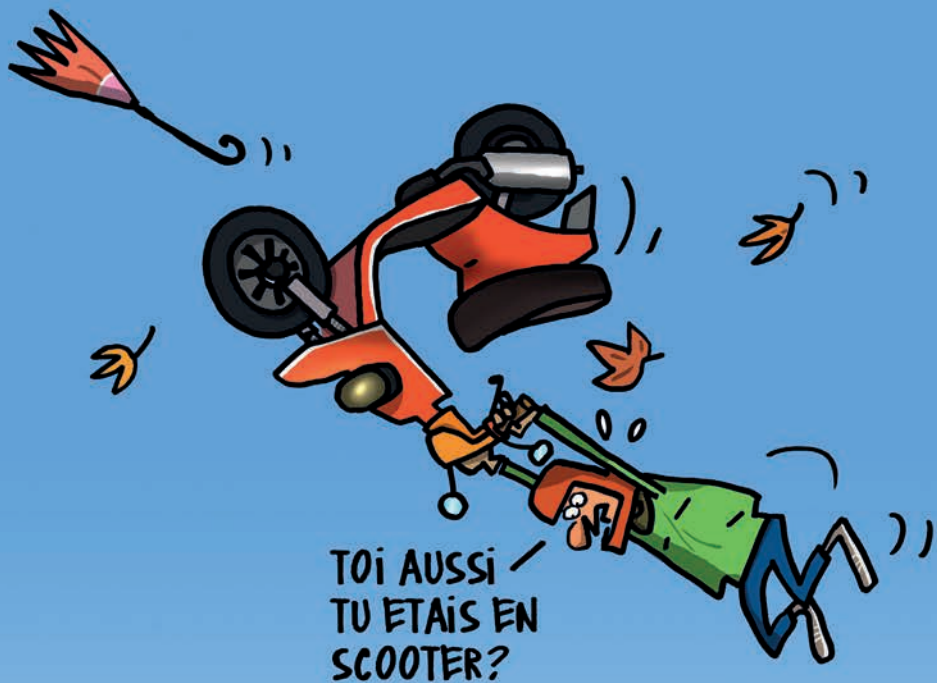
Il faudra donc lutter contre ce vent latéral, et anticiper les changements de courant d'air surtout lors des dépassements ou des croisements avec d'autres véhicules, particulièrement les poids lourds.

La lutte contre le vent latéral est une application du contre-braquage (pousser du côté du guidon où l'on veut aller). Or pour lutter contre un fort vent latéral il faut " s'appuyer dessus " et donc aller vers lui. Poussez sur le côté du guidon d'où vient le vent.

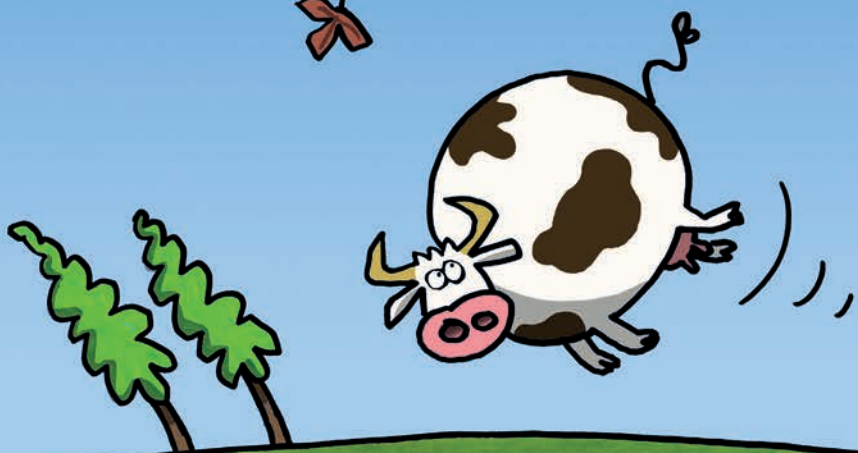
Dans ces conditions on se retrouve donc toujours penché (comme en courbe), d'où le risque lorsque le vent s'interrompt ou arrive brusquement (dépassement ou croisement de camions), de faire des écarts de trajectoire.

Ces derniers peuvent être importants et dangereux, et il faudra anticiper et prendre ses distances (latérales) pour ne pas se retrouver projeté contre un véhicule ou de l'autre côté de la chaussée. Seule l'intensité de la pression sur le guidon vous permettra d'éviter ces dangers.





TOI AUSSI
TU ETAIS EN
SCOOTER?



23° La PLUIE

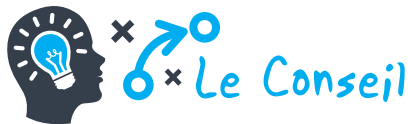
Plus sur deux-roues que sur quatre, la pluie change énormément les conditions d'adhérence, et va donc influencer beaucoup en courbe et lors des freinages, surtout si vous n'avez pas l'A.B.S.

En fait sur le mouillé il faut éviter d'être trop brutal avec les freins et avec la poignée de gaz. (Si votre machine dispose d'une boîte de vitesses, optez pour un sous régime en n'hésitant pas à passer au rapport de boîte supérieur).

Une conduite " **coulée** " s'impose car sur l'angle on est sur le fil du rasoir. À l'accélération on peut se retrouver avec la roue arrière qui passe devant (même à scooter), et au freinage la distance d'arrêt est augmentée d'environ 50%.

Comme on ne peut pas faire comme en compétition et mettre des pneus pluie dès la première averse, il faut adapter sa vitesse, rouler en souplesse et augmenter les distances de sécurité.

Sous la pluie il est préférable d'être légèrement sur-gonflé, et donc à l'approche de l'automne mettez environ 200 grammes de plus dans chaque pneu, et surtout surveillez leur état.



N'oubliez pas une chose : ce n'est pas parce qu'il a cessé de pleuvoir que la route est sèche.



TU FAIS
COMME TU
VEUX MAIS
ILS ONT
ANNONCÉ
UNE GROSSE
AVERSE.



24° Les conditions HIVERNALES

Si vous roulez toute l'année, il faut être particulièrement prudent l'hiver. Attention aux températures proches de zéro ! Le risque de verglas existe jusque +3°C.

À deux-roues, mis à part les poignées chauffantes (si vous en avez), pas de chauffage ni de désembuage et pas de pneus neige ni de chaînes.

Si vous décidez quand même de rouler, il faudra que vous preniez quelques précautions, et vous méfier de plusieurs choses :

- Quand il fait froid, on a tendance à bien se vêtir pour se protéger, et c'est on ne peut plus normal. Collants, polaire, cagoule, sous-gants, gros gants d'hiver, etc. Autant de « couches » que l'on rajoute et qui réduisent la mobilité. Etre trop engoncé peut modifier vos capacités de mouvement et altérer votre réactivité.
- L'hiver les batteries des machines souffrent, particulièrement dehors. Si vous ne disposez ni d'un box ni d'un garage, optez pour une housse qui atténuera l'exposition au froid. L'acquisition d'un booster vous permet d'assurer une charge d'entretien notamment la nuit, et surtout de démarrer même si la batterie est complètement déchargée.

- Pour savoir à quoi vous en tenir, avant de prendre la route, pensez à regarder la température extérieure.
- Les pneumatiques froids perdent de l'adhérence. Il faudra donc attendre qu'ils montent en température pour avoir une conduite plus sereine.
- Méfiance si vous devez emprunter le réseau routier secondaire car il est souvent oublié des services chargés de l'entretien des routes (pour le salage notamment). Ils privilégient le réseau principal beaucoup plus fréquenté.
- Attention en sous-bois ou dans les zones ombragées qui sont des endroits humides et peuvent devenir des patinoires en cas de gel.
- Sur route par mauvais temps il y a toujours une portion de chaussée plus praticable que le reste. Cette portion correspond aux traces que laissent les roues des voitures. N'hésitez pas à vous mettre dans cette trace et surtout évitez d'en sortir pour changer de voie, et proscrivez les dépassements.



25° Les fortes CHALEURS

Ces conditions climatiques idylliques, qui nous incitent à rouler à deux-roues pour mieux profiter du beau temps et s'aérer, comportent également quelques effets secondaires désagréables, qu'il faut connaître pour mieux gérer.

Tout d'abord quand il fait chaud et que le soleil est au rendez-vous, sur un deux-roues motorisé il faut ajouter à la température ambiante, la chaleur du casque sur lequel tape le soleil, celle provenant du moteur, du bitume et des gaz d'échappement des voitures et poids lourds du trafic.

De plus, en ville, nous ne sommes pas toujours en mouvement, et à l'arrêt cet effet « **cocotte minute** » est difficile à supporter.

La première réaction pour avoir moins chaud est donc d'alléger la tenue vestimentaire. Si tout le monde (ou presque) garde le casque sur la tête, l'été il n'est pas rare de croiser en ville, des utilisateurs de deux-roues motorisés en t-shirt, bermuda, tongs, mains nues, etc. Ce n'est pas parce qu'on roule sur une petite cylindrée que l'on est moins exposé que sur un gros cube, et ce n'est pas non plus parce qu'on roule moins vite **qu'un gros scooter, qu'une moto, ou qu'on effectue un petit trajet** que le risque d'accident est moindre.

Restez équipés quoi qu'il arrive ! Il existe de bons équipements moto d'été bien ventilés, agréables à porter et qui assurent une bonne protection s'ils sont portés correctement, c'est-à-dire blouson fermé, manches baissées, casque attaché.

Ce n'est pas toujours agréable, mais la sécurité est à ce prix, non négociable. Enfin par fort ensoleillement et fortes chaleurs, il faudra vous méfier également du risque d'éblouissement, ainsi que des risques engendrés par un revêtement trop chaud.

Dans ce cas, l'enrobé des routes a tendance à devenir moins consistant et glissant. Par fortes chaleurs, le sol beaucoup plus tendre, peut laisser les béquilles s'enfoncer sous le poids de la machine. Il faut donc dans ces conditions privilégier l'usage de la béquille centrale. Si vous ne disposez que d'une latérale, calez-la avec une pierre ou un objet plat et rigide, ou assurez-vous une sécurité en vous garant près d'un mur, par exemple.



LE SCOOT 50 EN CONSEILS



Chapitre

③

Les

fondamentaux


Il s'agit ici des techniques de conduite communes à l'ensemble des deux-roues motorisés quelles que soient leurs cylindrées.

Conduire un 50cc un 125cc ou un 1600GT, demande globalement les mêmes connaissances et nécessite le même respect des règles de base du pilotage, valables pour toutes les cylindrées, mais également par tous temps et en tous lieux.

Seuls le poids, la puissance et la qualité des équipements changent la donne, mais quand on chute à 50 Km/h, le résultat est le même pour le conducteur quelle que soit la cylindrée de sa machine.







MÊME SI LES PERFORMANCES D'UNE 125CC SONT MOINDRES QUE CELLES DES MOTOS, LES VITESSES QU'ELLES PEUVENT ATTEINDRE SE SITUENT ENTRE 90 ET 110KM/H (PARFOIS UN PEU PLUS...). ROULER À CES VITESSES SUR UN DEUX-ROUES NÉCESSITE D'AVOIR UN MINIMUM DE PROTECTION CERTES, MAIS ÉGALEMENT DE POSSÉDER UN MINIMUM DE CONNAISSANCES TECHNIQUES COMMUNES À L'ENSEMBLE DES DEUX-ROUES MOTORISÉS.



Voici les plus importantes
de ces « règles communes » :

ÊTRE CONSCIENT DE SES CAPACITÉS



ROULER DÉCONTRACTÉ

**SE METTRE ET RESTER
EN SITUATION**

**REGARDER DEVANT
REGARDER DERRIÈRE**

**SAVOIR S'ARRÊTER
BIEN FREINER**

SAVOIR TOURNER

AVOIR LE BON GESTE

**BIEN ABORDER
LES COURBES**

**ASSURER
UNE BONNE REPRISE**

**EFFECTUER
LES VÉRIFICATIONS
UTILES**



26° ÊTRE CONSCIENT de ses capacités

L'estimation de ses propres capacités est importante voire primordiale quand on roule sur un deux-roues.

Ce n'est pas une chose facile à faire car elle nécessite concentration et objectivité.

- Qu'est-ce que je suis en principe capable de faire ?
- Qu'est-ce que je suis capable de faire si je suis dans un bon jour ?
- Qu'est-ce que je suis capable de faire en toutes circonstances ?

Et puis, il y a des jours avec et des jours sans, des jours où l'on se sent en super forme, efficace et très à l'aise, et d'autres où ça va moins bien : **une mauvaise nuit, des soucis de santé, une petite forme ou des contrariétés et on aborde plus du tout la route de la même façon.**

Alors il faut le savoir et agir en conséquence : laisser ce jour-là son deux-roues au garage.

27° RESTER SOUPLE en toute décontraction

Ne vous crispez pas ! Ici c'est surtout au niveau du physique et de la position de conduite qu'il convient d'être détendu.

Sur un scooter la question de la place des pieds ne se pose pratiquement pas puisqu'ils la trouvent naturellement, soit à plat sur le plancher, ou surtout en avant sur le pan incliné du carénage. C'est la position la plus souvent adoptée par les scootéristes car c'est la mieux adaptée et la plus confortable.



Lorsque vous êtes bien installé, pensez à garder les avant-bras semi-fléchis, à bien détendre les épaules et à garder les mains dans le prolongement des bras (pas de poignets cassés).



Cette position présente un double avantage .

- Elle constitue votre marge de manœuvre et un amortissement complémentaire en situation d'urgence dans laquelle tout le monde a tendance à se crispier, et à bloquer les articulations. C'est une réaction normale qui a pour but essentiel de lutter contre le transfert des masses, important en cas de freinage appuyé. Si vous attaquez cette situation critique en étant déjà crispé, plus de marge, et surtout un risque de tension supplémentaire.

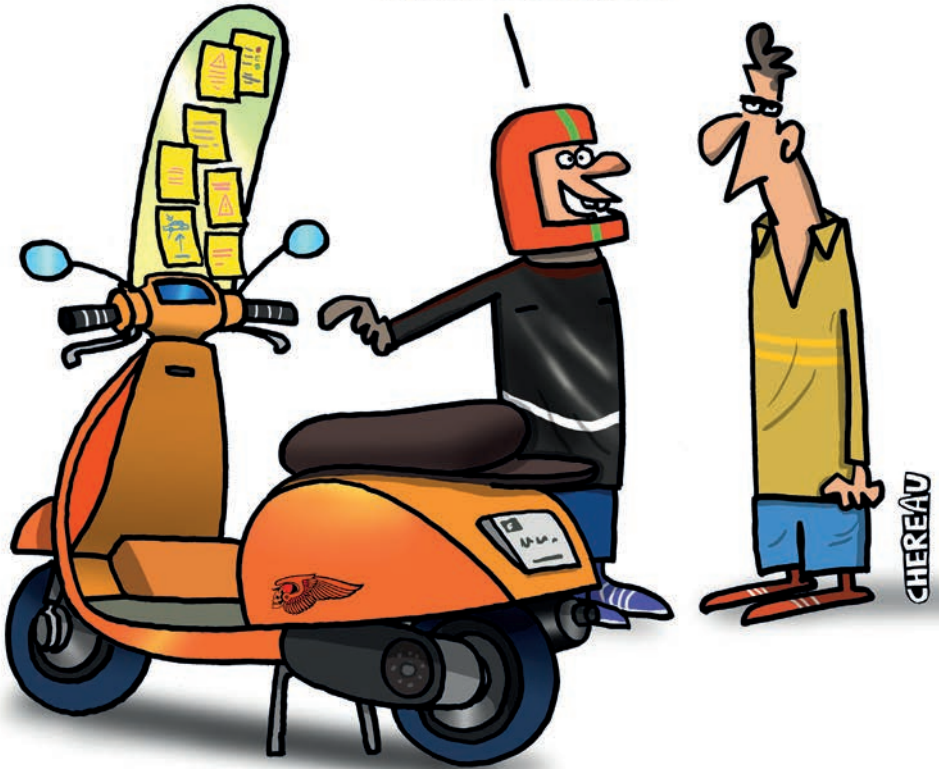


SUR UN 125CC LA PUISSANCE N'EST PAS SOUVENT AU RENDEZ-VOUS. L'AJOUT D'UN PASSAGER VA ENCORE NETTEMENT L'ALTÉRER. AVEC CE POIDS SUPPLÉMENTAIRE, LA MACHINE SERA ÉGALEMENT PLUS DIFFICILE À MANIER DANS VOS MANOEUVRES AU RALENTI MAIS ÉGALEMENT EN COURBE.

IL FAUDRA DONC EN ÊTRE CONSCIENT ET ADAPTER VOTRE CONDUITE EN ANTICIPANT ENCORE PLUS QUE D'HABITUDE.



J'AI MIS
TOUS LES
FONDAMENTAUX
SUR POST-IT
POUR NE
RIEN OUBLIER.



- Le fait de rouler tendu fatigue, et est source de douleurs au niveau de la nuque, des épaules et des avant-bras. La décontraction aide à mieux aborder la route et à moins fatiguer.

Avec une bonne position sur la machine, bien détendu, et le regard au loin, tout devrait bien se passer et la route devrait être bonne.

Si la position du pilote est importante pour bien rouler, celle du passager ne l'est pas moins si vous êtes adepte du duo.

Si votre passager est un habitué de la place arrière et vous fait une confiance aveugle, c'est l'idéal et l'harmonie sera complète.

Si ce n'est pas le cas un petit briefing s'impose avant de démarrer.

- Homologué pour le duo (c'est marqué sur la carte grise), votre scooter dispose donc de repose-pied arrière sur lesquels il faut poser et laisser les petons quand on roule, mais également à l'arrêt. La machine doit également être équipée de poignées de maintien, auxquelles il est indispensable de se tenir. Bien s'agripper permet d'éviter d'écraser le pilote en cas de freinage appuyé, et les chocs de casques qui vont avec. Un bon appui sur l'arrière évitera d'être désarçonné en cas de trop forte accélération.

- À l'arrière, il est préférable de garder le buste bien droit et de suivre le mouvement, sans l'amplifier ni le contrarier.

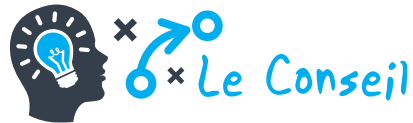
- Conseillez-lui de placer son regard toujours du même côté, ce qui évite de bouger la tête sans arrêt.

- Enfin convenez d'un code, afin qu'il vous signale ses montées et descentes de la machine.

28° Se mettre et rester EN SITUATION

À deux-roues plus qu'ailleurs, l'habitude est bien mauvaise conseillère, et il est indispensable d'être complètement à son pilotage.

La meilleure façon d'y parvenir, est de se mettre mentalement en situation, rester concentré et ne pas laisser l'esprit vagabonder, il y a un moment pour tout.



Evitez donc tous les « parasites » et surtout le téléphone, même si les kits bluetooth scooter sont tentants, pour rester connecté ou écouter de la musique.



Il faut également se répéter les situations d'urgence auxquelles on pourrait se trouver confronté sur le trajet. Si c'est un trajet quotidien (domicile travail par exemple) et donc connu, il est indispensable de se préparer à l'aborder le mieux possible.

Pour gagner du temps en cas de surprise et agir au plus vite sur les commandes, pensez à laisser toujours deux doigts sur les leviers de frein, surtout en ville.

Les trajets du quotidien sont les plus dangereux, et bon nombre d'accidents arrivent près de son domicile.

Se sachant pratiquement arrivé au but, la vigilance se relâche et c'est là que les erreurs se commettent. Restons concentrés en toutes circonstances, car sur un deux-roues, rien n'est jamais acquis, alors restons vigilants !

29° Regarder **DEVANT**

Vous connaissez le slogan :
« **la vue c'est la vie** ».

Si bien voir n'est malheureusement pas donné à tout le monde, bien regarder l'est encore moins.

Or, j'ai peut être, si ce n'est **LA solution, du moins UNE solution** : dissocier l'orientation du regard de celle de la machine.

En clair : en roulant ne regardez pas votre roue avant, mais plutôt là où elle doit aller.

Cette règle est valable en toutes circonstances : à l'arrêt pour garder l'équilibre, pour béquiller et effectuer des manœuvres délicates à allure réduite, et évidemment sur la route dans la circulation.





**Alors regardez bien, regardez loin.
En courbe il faut donc regarder la
sortie et surtout pas l'extérieur du
virage.**

**Le regard c'est 90% d'une conduite
efficace et sûre, la technique pure
constituant le reste.**

**Il faut donc le travailler et surtout y
penser sans arrêt dans les déplacements
de tous les jours, et surtout
sortir le nez du guidon.**



30° Regarder **DERRIÈRE**

On a tendance à penser que lorsqu'on est agile et rapide, le danger vient surtout de ce qui se trouve devant. C'est loin d'être vrai : le risque peut également survenir de l'arrière.

Même si vous respectez scrupuleusement les limitations de vitesse, d'autres peuvent ne pas se montrer aussi sourcilieux et rouler plus vite que vous. Il peut d'ailleurs s'agir de deux, trois ou quatre roues.

Certains, trouvant que vous n'allez pas assez vite entre les files de voitures, n'hésiteront pas à vous dépasser, même dans cet espace restreint.



Si vous n'avez pas fait attention, et donc pas regardé dans les rétros, la surprise peut être déstabilisante et dangereuse, car personne n'est à l'abri d'un écart de trajectoire.

TOUJOURS UN REGARD DANS LES RÉTROS, LE DANGER VIENT AUSSI PAR L'ARRIÈRE.

Enfin, lorsque vous roulez et que vous voulez dépasser, pensez aussi à la vision directe afin d'éviter l'angle mort. Un petit coup d'oeil sur le côté en tournant légèrement la tête, vous permettra d'éviter de déboîter juste devant quelqu'un qui est en train de vous dépasser tout à fait normalement. Le petit signe de la main qu'il ne manquera pas de vous adresser montrera qu'il vous en est reconnaissant.

31° Savoir **S'ARRÊTER**

C'est à dire pas n'importe où ni n'importe comment, la légèreté et la fluidité du deux-roues ne nous autorisent pas tout.

Il faut en effet bien choisir l'endroit où l'on va se garer, et surtout bien faire attention en s'arrêtant, de ne pas se faire percuter par les véhicules qui suivent. Il faudra donc bien regarder dans les rétros et signaler à l'aide des clignotants son intention de se décaler pour se garer.

Ne stationnez pas en pleine voie, ni sur le bas-côté de la chaussée vous y seriez en situation précaire. Optez pour les emplacements prévus pour les deux-roues, ou s'il n'y en a pas, pour le trottoir.

Attention en ville à ne pas gêner les principaux utilisateurs des trottoirs que sont les piétons, et à ne pas vous mettre là où c'est interdit ou gênant car les enlèvements sévissent également pour les deux roues.

Qui dit trottoir dit souvent bordure. Pour la franchir, pas de problème à condition d'y aller doucement, à la limite en s'aidant de l'appui des pieds pour éviter d'abîmer les pneus ou les jantes, et enfin en la franchissant bien perpendiculairement. Si vous l'attaquez même légèrement de biais, vous risquez une glissade.

Une fois cette étape franchie, reste à béquiller. Là aussi quelques précautions à prendre pour éviter les soucis.



ET SI LA
FOURRIÈRE
TENTE
D'ENLEVER
LE SCOOTER,
TU MORDS.



CHEREAU



- Sur les parkings deux-roues, stationnez-vous en marche arrière, c'est-à-dire la machine prête à repartir. C'est un peu fastidieux à l'arrivée mais tellement plus facile pour repartir.



- Pour effectuer ces manœuvres ne restez pas assis sur votre machine, descendez et poussez, c'est plus facile qu'en « pédalant » avec la pointe des pieds, et surtout plus stable. Les 125cc sont des machines légères,

faciles à manœuvrer en poussant. Vous pouvez également laisser le moteur en marche, ce dernier vous aidera à franchir les passages plus difficiles (montée, bordure, creux...).

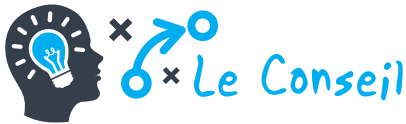


- Privilégiez la béquille centrale si votre machine en est pourvue, c'est beaucoup plus stable, et sur cette béquille pas de sécurité empêchant la mise en marche du moteur, contrairement à la latérale. Durant le béquillage, pensez au regard, et regardez là où vous voulez aller, c'est-à-dire derrière. Inutile de regarder vos pieds ou la selle, ils ne vous seront d'aucune utilité dans cet exercice. Il faudra également bien vérifier que le sol est dur afin que votre béquille ne s'enfonce pas dans un sol trop meuble. Si c'est le cas, optez pour la latérale en prenant soin de la caler avec une pierre ou tout autre objet dur et plat.

- Si le sol est en pente il faut éviter de béquiller sur la centrale, que ce soit en montée ou en descente. Dans le premier cas ce sera facile à béquiller mais moins évident pour l'opération inverse, et ce sera le contraire dans le second cas. C'est l'exception qui confirme



la règle, et il faudra en ce cas plutôt opter pour la latérale en prenant soin de caler la roue arrière en laissant en prise si vous avez une boîte de vitesses, ou en calant la roue contre un obstacle (certains scooters proposent une option frein à main très pratique dans ces situations).



Pour conclure cette rubrique, deux petites astuces qui pourront vous rendre service si vous êtes de petite taille et que vos pieds ont du mal à toucher le sol lorsque vous êtes assis(e) sur la selle :



• **En ville, pour vous arrêter au feu par exemple, rapprochez-vous de la bordure du trottoir pour y poser le pied droit. Elle est sur-élevée par rapport à la chaussée et vous fera gagner quelques centimètres.**

• **Pour enfourcher votre scoot, mettez-le sur la latérale. Ici aussi l'inclinaison de la machine vous fera gagner les centimètres manquants.**

32° Bien FREINER

On ne va pas revenir ici sur le fonctionnement de l'ABS, ni sur la répartition du freinage (souvenez vous au début du manuel les 80% pour l'avant et les 20% pour l'arrière), mais sur la façon d'utiliser les freins en situation d'urgence, ainsi que sur la distance parcourue entre le moment où nous agissons sur les commandes et l'arrêt effectif (la distance d'arrêt).

• **L'utilisation des freins :** avec ou sans ABS, il est préférable de toujours respecter la même chronologie dans l'utilisation des commandes de freins. Commencez par l'arrière afin de stabiliser la machine, et prenez ensuite l'avant (presque simultanément). N'hésitez pas à bloquer l'arrière pour vous consacrer totalement à l'avant, où là, il faudra impérativement éviter le blocage de roue. Bloquer la roue arrière n'est absolument pas dangereux si vous êtes bien droit sur la machine (elle est au maximum de ses capacités de freinage).

• **La distance d'arrêt :** elle varie en fonction de plusieurs critères dont le premier, bien évidemment, est la vitesse. C'est tellement évident et si souvent négligé, mais plus on roulera vite plus on mettra de temps pour s'arrêter. La distance d'arrêt comprend donc la distance de freinage à laquelle il faut ajouter le temps de réaction.

Ce dernier varie selon les individus et l'état de forme du moment (fatigue, stress, médicaments, alcool, etc.), mais en règle générale il est d'environ une seconde (voir schéma p. 86).

Les formules sont nombreuses. La plus simple pour calculer directement la distance d'arrêt est de multiplier le chiffre des dizaines de la vitesse à laquelle on roule par lui-même. Ainsi à 50 Km/h il faudra 25 mètres pour s'arrêter. Je vous laisse faire le calcul pour des vitesses plus importantes que nous pratiquons régulièrement 70, 80, 90 Km/h...

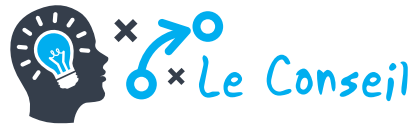
Enfin, rappelez-vous qu'en deux roues, une chaussée humide rend l'équilibre beaucoup plus précaire surtout lors de l'utilisation du frein avant.

Les distances de freinage sont également beaucoup plus importantes (augmentées d'au moins **50%**, pouvant même aller jusqu'à doubler), et il faudra donc impérativement augmenter les distances de sécurité avec le véhicule qui vous précède.

• **Les distances de sécurité** : si le code de la route ne parle que de « **distance de sécurité suffisante** » pour pouvoir éviter une collision par temps sec, il ne préconise pas non plus d'augmenter cette dernière sous la pluie, mais de réduire sa vitesse de 20 Km/h.

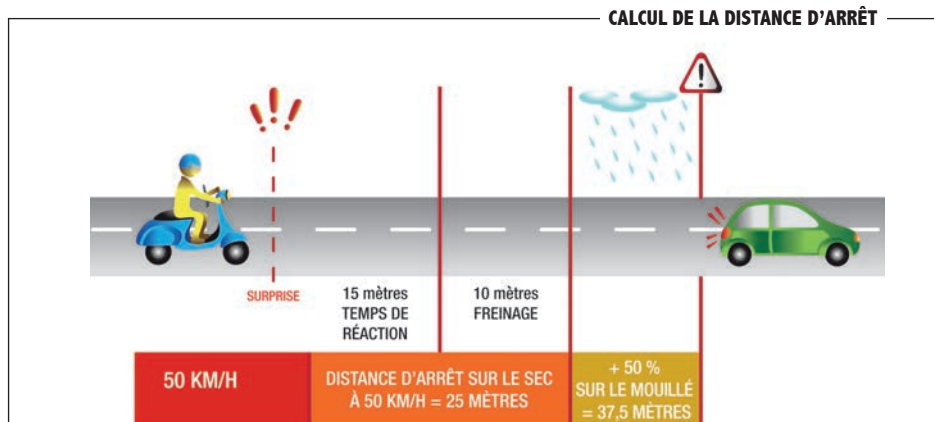
EN RÉSUMÉ

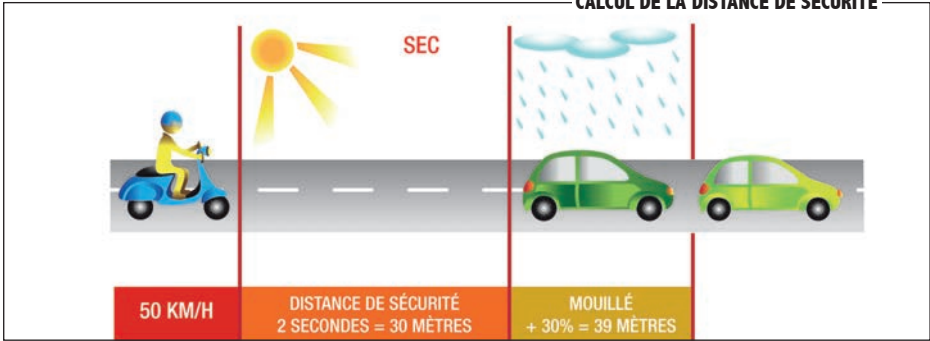
Sur sec, gardez toujours au minimum, une distance de sécurité égale à deux secondes avec le véhicule qui vous précède. A 50 Km/h, votre véhicule parcourant environ 15 mètres par seconde, il faudra donc laisser 30 mètres entre vous et celui ou celle qui est devant (voir schéma ci-contre p.87).



Sous la pluie prenez également un peu plus de marge en augmentant également vos distances de sécurité de 30%, et bien sûr en adaptant votre vitesse.

Souvenez-vous toujours de cette règle : TROP PRÈS, TROP TARD.





33° Savoir **TOURNER**

Dans un premier temps, nous parlerons de toutes les manœuvres effectuées à allure réduite, pour se stationner, par exemple, ou pour se faufiler entre les voitures lorsque la circulation est bloquée et l'espace restreint.

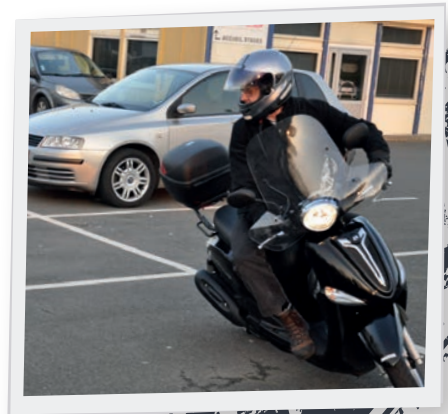
Dans cette situation, ce que l'on redoute le plus c'est la perte d'équilibre, car plus la vitesse va se réduire plus le poids de la machine va se faire sentir, et plus la machine va être difficile à manœuvrer (surtout sur un scooter avec le poids du moteur sur l'arrière).

Pour être à l'aise en slalomant entre des obstacles il est important de détacher son regard de la roue avant, et de le dissocier de l'orientation de la moto. Souvenez-vous du paragraphe sur le regard, il faut impérativement regarder là où l'on veut aller.

Si nécessaire et si vous ne voulez pas mettre pied à terre, effectuez un transfert latéral de poids coté opposé, en vous servant du poids du corps comme d'un contre poids, vous verrez ça aide. Sur un scooter, le contrôle de l'allure

sera obtenu grâce à un dosage savant de la poignée de gaz et du frein arrière. En effet, dans les manœuvres à allure réduite l'usage du frein avant (trop brutal) est à proscrire. Son utilisation risquerait de vous déstabiliser et d'entraîner une chute.

Si le bon placement du regard est nécessaire pour bien effectuer les manœuvres difficiles à allure réduite, il devient primordial pour aborder les courbes à allure dite « normale ».





Bien aborder **LES COURBES**

Pour commencer, une question simple :
Quels virages préférez-vous ?

À droite ? À gauche ? Et pourquoi ?

Les réponses sont diverses et variées mais en majorité les conducteurs de deux roues préfèrent les courbes à gauche.

La raison en est simple : les virages à gauche sont dits **“ouverts”**, c'est-à-dire avec un rayon plus large que les virages à droite qui eux sont dits **“fermés”**.

À gauche, nous aurons donc plus de visibilité dès l'entrée en courbe, ce qui nous permettra de passer plus vite et avec moins d'angle.

Ce qui est important dans une courbe, sur une route ouverte à la circulation c'est le positionnement sur la chaussée. Comment aborder ce virage pour être à l'aise, et en toute sécurité ?

Que ce soit à droite ou à gauche la façon de prendre un virage est toujours identique, et doit suivre plusieurs étapes :

- L'entrée en courbe : période d'observation et de placement.
- La phase de découverte : avant l'entrée dans la courbe, il va falloir adapter sa vitesse pour bien aborder le virage (importance du regard).

- Le temps de sollicitation : le moment où la poussée sur le guidon est la plus forte, pour tourner et ne pas se laisser entraîner vers l'extérieur par la force centrifuge.

- Le point de tangence : juste avant la sortie de virage, l'endroit où on va se rapprocher le plus du bord droit de la chaussée en virage à droite et de la ligne médiane en virage à gauche.

- La reprise de stabilité ou sortie de virage : phase pendant laquelle on reprend sa place sur sa voie.

Pour bien prendre cette courbe, souvenez-vous du chapitre précédent sur la force centrifuge qui vous attire vers l'extérieur du virage.

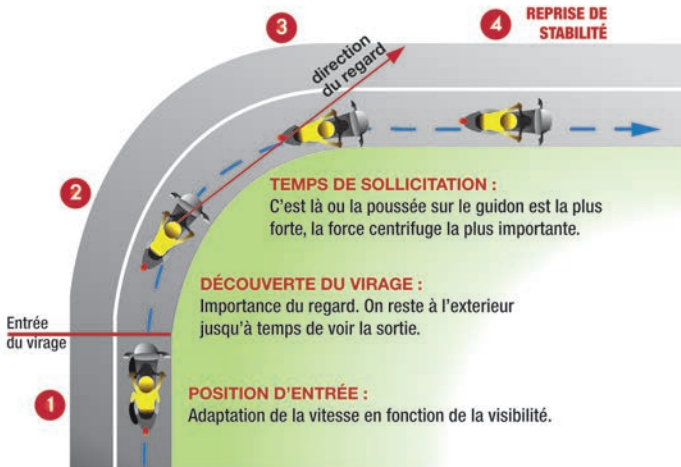
Pour lutter contre ce phénomène, il faudra impérativement conserver une légère accélération durant toute la phase de sollicitation. Et surtout souvenez vous :

EN COURBE ON NE FREINE PAS !

Enfin pensez à garder la tête droite pour éviter d'accentuer la sensation d'inclinaison. Chez de nombreux automobilistes, on voit souvent les têtes se pencher du côté où ils tournent.



Si l'accentuation de l'inclinaison est sans trop de conséquences lorsqu'on est dans une voiture, sur deux-roues ce ne sera pas la même chose car l'équilibre est en jeu. Au delà de 30° d'inclinaison, l'être humain normalement constitué commence à avoir des problèmes d'équilibre, alors pour éviter de franchir ce cap, ne penchez pas la tête vers l'intérieur du virage, redressez-la ça vous permettra en plus de mieux voir.



ET POUR
M'AVOIR
LAISSÉ
PASSER,
JE VOUS
OFFRE
UNE BOÎTE
DE
CHOCOLATS.

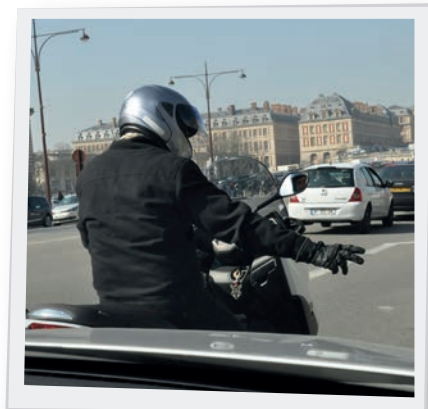


35° AVOIR LE BON GESTE DE REMERCIEMENT

n'est pas un signe de faiblesse et fait plaisir à celui qui le reçoit.

Il n'est pas non plus réservé aux seuls motards. Tout le monde peut le faire. Si quelqu'un se serre, met son clignotant pour vous indiquer qu'il vous a vu ou ralentit pour vous laisser passer, un petit signe de remerciement sera le bienvenu et surtout facilite la cohabitation et la compréhension mutuelle.

Certains, pour ne pas lâcher le guidon, sortent le pied et les automobilistes commencent à comprendre que ce n'est pas une menace mais un geste de sympathie.



Personnellement, je ne trouve pas ce geste très élégant, et si c'est également votre cas, vous pouvez remercier avec vos clignotants comme les poids lourds, un coup à gauche un coup à droite (ça évite de lâcher le guidon), ou faire un signe de la main gauche une fois le dépassement terminé, si vous ne voulez pas lâcher la poignée de gaz.

36°

Assurer **UNE BONNE REPRISE**

Si vous n'êtes pas un « pur et dur » et qu'en hiver vous préférez revenir au quatre roues et laisser la machine au chaud, pas de problème, chacun fait comme il l'entend, l'important étant de ne pas se mettre en danger.

Mais contrairement au slogan, si vous ressortez votre scooter en mai, ce n'est pas pour faire ce qui vous plaît.

En quelques semaines on perd beaucoup de repères, le champ de vision n'est plus le même (on l'a vu tout à l'heure), et on a du mal à retrouver sa place dans la circulation.

Il faut tout simplement se réadapter, et reprendre le temps de bien faire les choses.

LE RISQUE EST DE SE LAISSER SÉDUIRE PAR L'IMPRESSION DE LIBERTÉ, EN N'AYANT PLUS CONSCIENCE DE SES PROPRES LIMITES ET DE CELLES DE LA MACHINE.

Alors si vous êtes intermittent du deux-roues, avant la reprise et pour que tout se passe bien vous pouvez (et vous devez) au choix :

- Faire un stage de conduite sécurité 125cc (une demi journée devrait suffire),
- Prendre quelques heures de leçons en moto école,
- Retravailler la maniabilité, le freinage et les techniques d'inclinaison vous-même, sur un parking bien dégagé par exemple.

Faites quelques exercices que vous pourrez facilement tracer vous-même, et qui vous permettront de retravailler les basiques (regard, inclinaison, transfert, freinage...). Des bouteilles plastique lestées de cailloux ou de terre peuvent faire office de cônes, et une simple craie matérialiser une zone de freinage.



AVEC UN
VENT
ARRIÈRE,
JE FRISE
À L'AISE
LES 72KM
HEURE!



37°

Effectuer LES VÉRIFICATIONS utiles

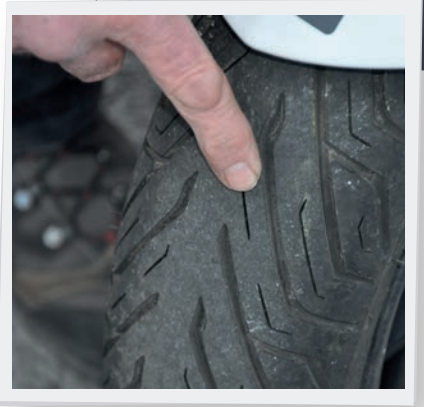
Comme en voiture, à deux-roues un entretien courant ainsi que des vérifications de base régulières sont nécessaires voire indispensables.

En fonction de l'usage que vous faites de votre scooter : ville, route, trajet domicile-travail, l'usure des pièces sera différente et demandera plus ou moins d'attention.

Lisez attentivement la notice d'utilisation de votre machine pour mieux la connaître et savoir ce qu'il faut faire et quand il faut le faire.

Sur la plupart des machines, les vérifications principales à effectuer concernent :

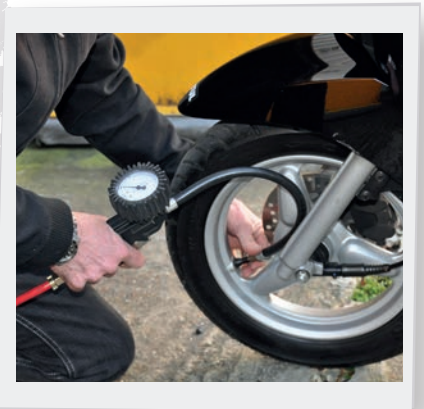
- **Les pneumatiques** : leur contrôle est primordial car ils permettent de rester en contact avec le sol, ce qui en deux-roues est vital. Il faudra donc vérifier régulièrement la pression (au moins une fois par mois) et l'état (un pneu lisse est une véritable "**savonnette**" et glisse comme elle). Les témoins d'usure vous indiqueront l'imminence du changement. Notez que le pneu arrière s'use environ deux fois plus vite que l'avant.



La pression doit être vérifiée à froid, car cette dernière augmente d'environ 0,3 bars avec la montée en température du pneumatique.

En cas de crevaison et d'un dépannage avec une bombe anti-crevaison, ne tardez pas à faire vérifier la roue par un professionnel pour savoir si l'enveloppe interne n'est pas abîmée.

Enfin, sachez qu'un pneumatique neuf demande une période de rodage de 50 à 100 Km.





• Les freins :

Vérifiez les témoins d'usure environ tous les 5000 Km et n'hésitez pas à changer les plaquettes pour conserver un bon mordant au freinage et éviter d'abîmer prématurément les disques (il faut remplacer le liquide de frein tous les deux à trois ans).

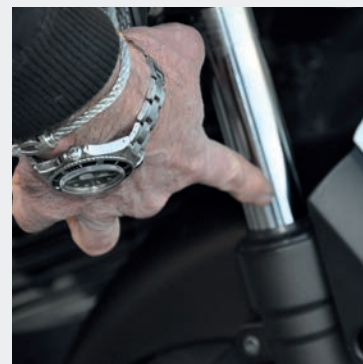
Des signaux avant-coureurs pourront vous indiquer que le moment du changement des plaquettes approche : Le bruit, la perception au toucher de rayures sur les disques, une poignée de frein « molle » ainsi que la baisse du niveau de liquide de frein dans le réservoir. Le changement de plaquettes reste une opération délicate, et si vous n'avez que des connaissances approximatives en mécanique, laissez faire un professionnel qui aura le savoir-faire et le matériel indispensables, notamment pour les scooters équipés de l'ABS.



• Les suspensions :

Avec les pneumatiques, ce sont vos seuls liens avec le sol, et il est donc impératif de les vérifier et de les entretenir.

Un simple regard peut suffire pour détecter une anomalie comme une rayure sur les tubes ou du liquide visqueux sur la fourche. Il est temps de faire vérifier l'état des ressorts, d'effectuer une vidange de fourche (eh oui, ça existe !) ou de changer les joints spi qui suintent. Enfin, pour être efficace, une suspension doit être ferme. Appuyez donc fortement sur l'avant avec le frein bloqué, puis sur l'arrière.





Si les suspensions s'enfoncent trop facilement ou si elles ont une tendance à **“ pomper ”**, il est temps de passer au garage (l'amortisseur arrière ne doit remonter qu'une seule fois après avoir été comprimé). Pensez au réglage de ces dernières, surtout si vous pratiquez le duo. Le manuel du constructeur vous indiquera si cette opération est possible sur votre machine, et comment procéder.

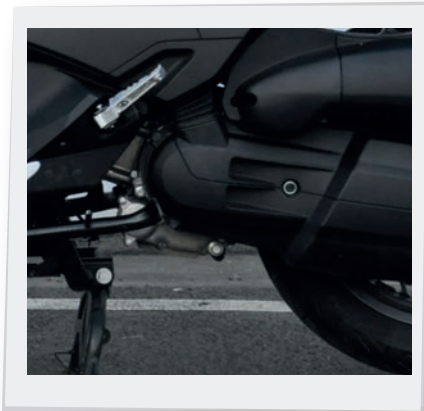
- **Le niveau d'huile** : Important à vérifier pour la survie du moteur, qui n'apprécie ni le manque ni l'excès. Beaucoup préconisent d'effectuer cette vérification moteur à froid, alors que d'autres recommandent de faire tourner un peu le moteur afin de fluidifier l'huile.

Peu importe la technique, l'important étant avant tout de jeter un œil sur la jauge au moins une fois par mois. Ici encore suivez bien les indications du constructeur car le niveau d'huile peut se contrôler de différentes manières, sur la béquille centrale ou sur les roues, grâce à une jauge transparente ou traditionnelle vissée ou pas. Pour la longévité de votre moteur, pensez à bien le laisser monter en température avant de démarrer, et ne négligez aucune vidange. Cette opération que l'on a tendance à vouloir effectuer soi-même, peut se révéler une véritable galère sur certains modèles, dont l'accessibilité du filtre à huile est un chemin de croix.



• La transmission secondaire :

Si la chaîne est le mode de transmission le plus répandu sur les 125 classiques, pour la majorité des scooters elle est assurée par une courroie, le cardan étant quant à lui réservé aux plus gros moteurs. Cette courroie mérite toute votre attention et doit être vérifiée régulièrement, car une usure trop importante peut entraîner la rupture et surtout la chute. La durée de vie de cet élément varie selon les modèles. Il faut penser à la remplacer dès 10 000 Km pour les plus précoces et après 20 000 pour les moins gourmands. Ici aussi, c'est la lecture de la notice d'entretien qui vous fournira les renseignements utiles sur la périodicité mais également sur l'accessibilité de la chose, souvent protégée par un carter étanche, pas toujours facile d'accès.



La lecture de la notice du constructeur vous renseignera sur la périodicité des opérations de maintenance. Si vous n'êtes pas mécano dans l'âme et surtout si vous êtes conscient de vos lacunes en mécanique, faites appel à

un spécialiste, surtout pour des interventions plus techniques que le seul contrôle d'une jauge, ou d'un témoin d'usure.

Sur un scooter il faudra également être très attentif à la vigueur et à l'état de charge de la batterie. La transmission automatique du scooter ne permet pas de démarrer « à la poussette », et de nos jours très peu de modèles proposent le démarrage au kick.

Si la batterie est à plat et que le démarreur ne répond plus, pas d'autre solution que de la recharger, la changer si le moment est venu, ou de démarrer au booster.

Si vous disposez de cet appareil très utile en hiver, pensez quand même que la batterie n'aura peut-être pas le temps de se recharger pendant le trajet aller, et que le soir le retour risque d'être compromis.



Vérifiez régulièrement le bon fonctionnement du système électrique (phares, clignotants et le feu stop). Contrôlez régulièrement le niveau de liquide de refroidissement si votre machine est équipée de ce système, et pensez à la propreté du filtre à air.



LE SCOOT 50 EN CONSEILS



Chapitre

4

Quelques conseils utiles

La majorité des utilisateurs de scooters, motos et autres 125cc a le permis voiture. Lorsqu'ils sont au volant, ces automobilistes font donc attention aux deux-roues, parce qu'ils en connaissent les habitudes et la fragilité.



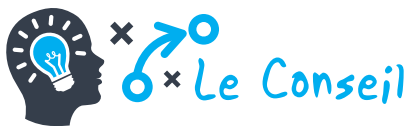


Comme la réciproque est loin d'être vraie (peu d'automobilistes ont suivi une formation deux-roues), lorsque vous reprenez les commandes de votre machine, ayez toujours présent à l'esprit que le conducteur de la voiture que vous suivez ne connaît rien aux deux-roues.

Il faut savoir que pour la grande majorité des automobilistes et des motards, ce sont les scooters qui sont les plus dangereux.

N'OUBLIEZ PAS QUE MÊME SI VOUS AVEZ SUIVI LA FORMATION DE 7 HEURES, CELA NE REPRÉSENTE QUE LE TIERS DU MINIMA EXIGÉ POUR PRÉSENTER LE PERMIS MOTO.

ALORS PAS D'IMPRUDENCE NI D'APPROXIMATION CAR À DEUX-ROUES UN DANGER EST VITE ARRIVÉ.



Respectons-nous et apprenons à vivre la route ensemble. Pour faciliter la cohabitation évitons les comportements qui fâchent ou qui peuvent irriter.



38° L'usage **DES FEUX DE ROUTE :**

C'est le code (feux de croisement) qui est obligatoire, pas les feux de route (plein phares). Ce dernier éblouit le conducteur que vous suivez (même les autres motards), c'est désagréable. À deux-roues vous n'êtes pas prioritaire et donc inutile de vous signaler de manière intempestive, ça ne rend pas service.

Évitez donc de circuler avec les feux de détresse, notamment lorsque vous circulez entre les files de voitures.

Cela n'ajoute rien en terme de visibilité, et par contre cela vous prive des clignotants qui eux sont indispensables pour signaler vos changements de direction.



39°

L'AVERTISSEUR sonore

Plus couramment appelé klaxon, il a également un usage réglementé.

L'usage abusif, outre le fait qu'il soit répréhensible, est déconseillé et peut vous nuire plus que vous être utile.

La remontée de file le doigt en pression continue sur le bouton du klaxon irrite les autres usagers et sème la panique dans les rangs. On ne sait plus d'où ça

vient et donc des réactions de surprise ou de mauvaise humeur sont possibles : un écart du mauvais côté par inadvertance ou un resserrement pour ne pas laisser passer par exemple.

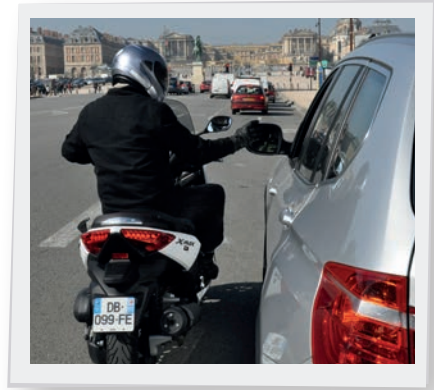
Si cela vous arrive, vous n'êtes pas complètement innocent. Évitez donc tout geste de mauvaise humeur.



40°

LE GESTE de mauvaise humeur

Il est à proscrire, surtout les éventuels coups de poing sur les rétros ou de pied dans les portières. Rien à gagner dans l'affrontement, même et surtout si vous tombez sur un conducteur nerveux. Tout à perdre au contraire car un coup de volant est vite donné et les conséquences peuvent être dramatiques.



41°

L'ANALYSE de la situation

Une bonne prise en compte du contexte dans lequel vous évoluez est indispensable. Analysez, réfléchissez, ne laissez rien au hasard et oubliez les mauvaises habitudes qui sont en deux-roues (plus qu'ailleurs) bien mauvaises conseillères.

Les principales sources d'accidents de deux-roues en ville, sont représentées dans les quatre croquis qui suivent.

On ne cherche pas à savoir pourquoi le ou les véhicules qui sont devant sont arrêtés, et comme on a la possibilité de s'extirper de cette situation, on passe, ou du moins on essaie, et c'est la chute !

Souvenez-vous des fondamentaux du troisième chapitre : se mettre et rester en situation.

Il se peut qu'il y ait quelque chose qui vous ait échappé, parce que vous avez mal regardé et surtout peu ou pas du tout analysé la situation.

Même si l'on est pressé et que l'on utilise un deux-roues pour gagner du temps ou en perdre moins, ce n'est pas la course et la ville n'est pas un circuit ni une jungle.

DITES-MOI
HENRI, NE
SERAIT-CE
PAS LE
JEUNE
HOMME
À QUI VOUS
AVEZ COUPÉ
LA ROUTE
TOUT À
L'HEURE ?

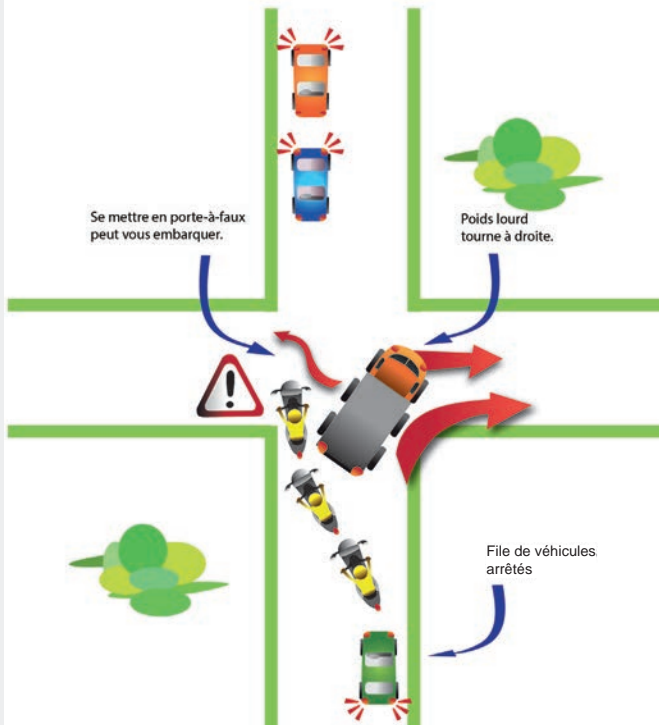


SITUATION N°1

Attention à ne pas embarquer quelqu'un, en vous rappelant que depuis 2010 (décret du 12 novembre) la priorité est accordée au piéton s'engageant sur la chaussée.

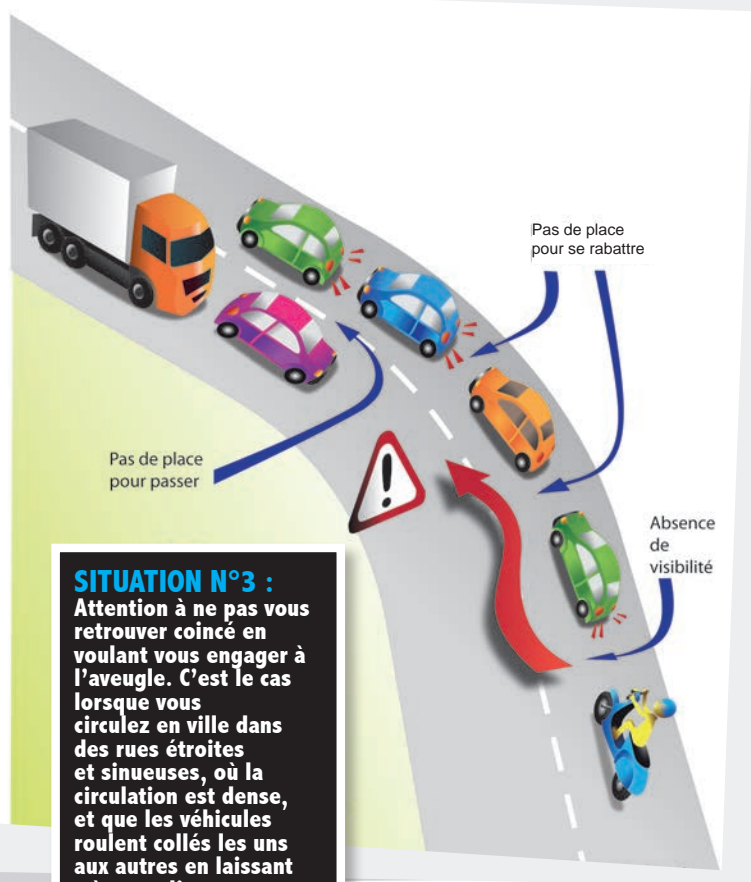


- A : Piéton qui traverse a vu le scooter rouge arrêté mais pas le scooter bleu
- B : Le véhicule arrêté pour laisser passer le piéton
- C : Le scooter rouge qui a vu le piéton s'arrête
- D : Le scooter bleu ne cherche pas à comprendre et passe



SITUATION N°2

Attention à ne pas vous faire embarquer notamment par le porte-à-faux de certains véhicules lourds. Le temps qu'ils mettent pour effectuer certaines manoeuvres peut paraître interminable, mais mieux vaut être patient, car tenter une avancée hasardeuse pourrait s'avérer très risqué. D'autant que de leur hauteur ils ne vous voient pas forcément.



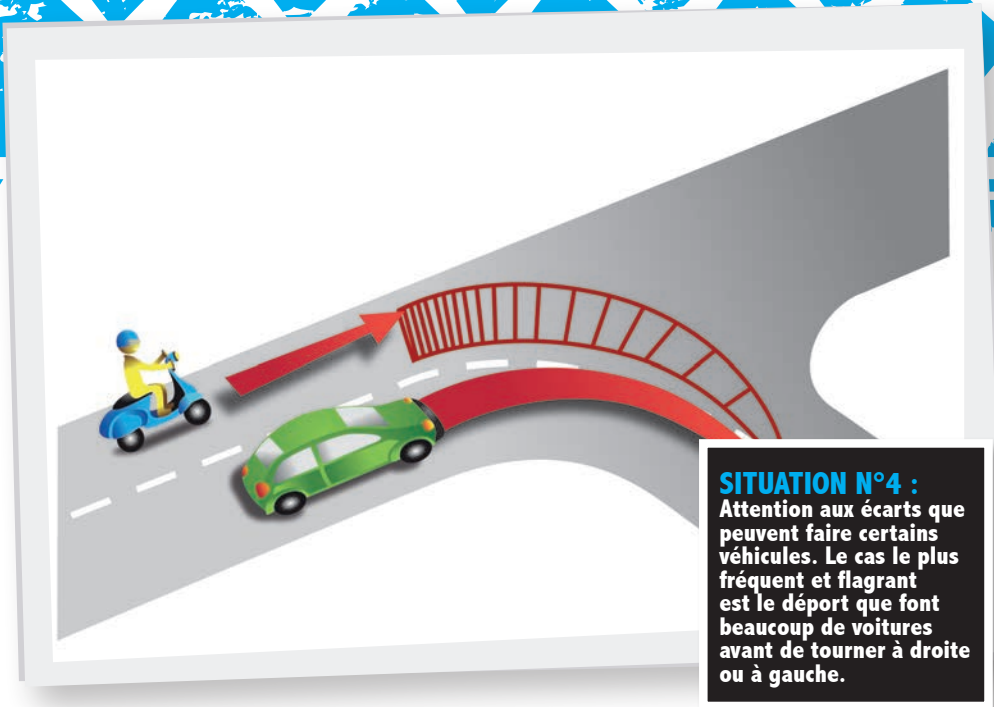
SITUATION N°3 :
Attention à ne pas vous retrouver coincé en voulant vous engager à l'aveugle. C'est le cas lorsque vous circulez en ville dans des rues étroites et sinueuses, où la circulation est dense, et que les véhicules roulent collés les uns aux autres en laissant très peu d'espace entre eux.

Pas ou peu de visibilité, pas de place entre les deux files, et pas d'espace pour se rabattre.

Dans ce cas, la patience est la meilleure conseillère, car si vous tentez l'impossible la seule échappatoire sera éventuellement de rouler sur le trottoir avec ce que cela implique.

Vous suivez un véhicule qui vient de mettre son clignotant à droite, vous êtes donc en droit de penser que vous





pouvez le dépasser sans problème. Or, beaucoup d'automobilistes élargissent sans raison leur trajectoire avant de tourner. Même avec un clignotant à droite, il peut donc y avoir un écart sur la gauche, et si vous êtes en train de dépasser vous risquez de vous faire embarquer.

Méfiance donc avant de vous engager, gardez toujours une marge de sécurité ou attendez la fin de la manoeuvre.

Il s'agit ici de quatre situations bien particulières qui se rencontrent fréquemment, et que vous avez peut-être déjà vécues.

Enfin en ville, les voies de circulation sont de plus en plus étroites et nombre de routes sont équipées de terre-pleins centraux, interdisant tout franchissement.

Dans ces conditions, les dépassements ainsi que les remontées de file sont impossibles. Il faudra se montrer patient et ici encore, ne pas tenter l'impossible. Patience, méfiance et analyse doivent donc rester de rigueur au cours de tous les dépassements, pour déboîter, remonter une file ou se faufiler.

Si on ne le sent pas, on n'y va pas, et il vaut mieux rester avec ses doutes que vivre un grand moment de solitude.



Soyons MODESTES

Cette machine qui nous procure tant de plaisir et nous évite tant de désagréments dans la circulation, il faut également la connaître et la maîtriser.

Si, contrairement à nous, elle n'a pas d'états d'âme, elle peut se révéler vite redoutable si on lui prête des vertus qu'elle n'a pas. Un 125cc a un potentiel limité tant à l'accélération qu'au freinage, et exception faite des MP3 il n'a que deux roues situées sur un même axe, qui peuvent donc glisser sous la pluie.

En 125cc on n'est plus en voiture mais pas à moto non plus, et les autres usagers de la route vous le font ressentir. Il faut trouver sa place dans la circulation et y évoluer en toute conscience, avec humilité mais sans complexe.

Ne pas avoir de complexe signifie qu'un scooter est un usager de la route à part entière, et qu'il y a sa place comme les autres.

N'étant pas une sous-catégorie de véhicule, sur une voie de circulation il devra circuler et s'arrêter sur le milieu de la voie, et non pas au plus près de la bordure.

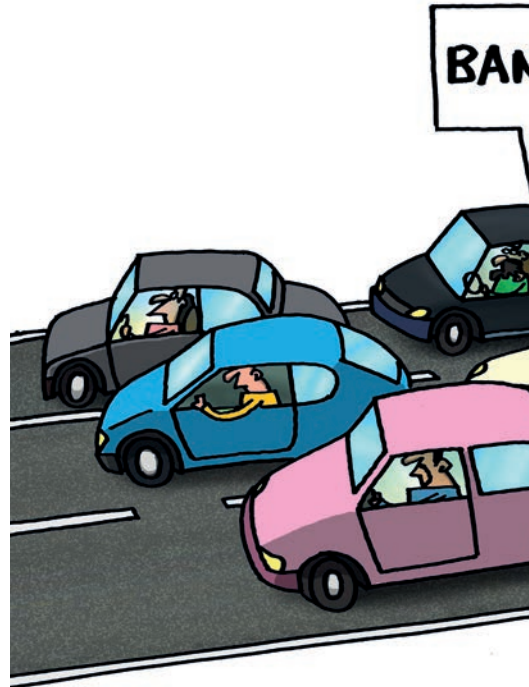
A cet endroit le risque de se faire serrer et coincer contre cette dernière est très probable, et le risque de chute particulièrement élevé.

Mais ce n'est pas parce qu'on est décomplexé, qu'il faut pour autant se prendre pour ce qu'on n'est pas et manquer d'humilité.

Si vous avez l'occasion, arrêtez-vous à côté d'un semi-remorque stationné, et mettez-vous à hauteur d'un de ses essieux de roues.

A côté d'un 40 tonnes vous saurez ce que ressent un shih tzu face à un terre neuve.

Enfin, lorsque vous êtes sur une voie rapide avec une circulation fluide, comme vous n'êtes pas le plus rapide, évitez de monopoliser la voie la plus à gauche ou la voie centrale (sur une trois voies), cela gêne les autres usagers et peut s'avérer dangereux surtout de nuit. Il y a alors un fort risque de se faire percuter par d'autres usagers qui arrivent beaucoup plus vite et qui ne vous voient pas, ou alors au tout dernier moment, c'est-à-dire trop tard pour vous éviter.



43°

Les voies RÉSERVÉES

Si vous empruntez des voies rapides dans votre trajet habituel, vous trouverez sur la partie la plus à droite de la chaussée une voie réservée, appelée Bande d'Arrêt d'Urgence (B.A.U).

Seuls les véhicules autorisés (de police et de secours) peuvent les emprunter, ainsi que les usagers pour se garer en cas de panne ou de problème important.

Circuler sur la bande d'arrêt d'urgence constitue une infraction au code de la route pouvant être verbalisée par les forces de l'ordre.

Ce n'est cependant pas la peur du PV qui doit vous inciter à ne pas y rouler, mais surtout le risque que cela représente.



Cette **B.A.U** n'est pas une voie de circulation et présente, si on l'emprunte, beaucoup d'inconvénients :

- Elle procure une fausse impression de sécurité qui incite à rouler plus vite que les autres, alors que sa dimension est réduite. En cas de problème ce sera difficile d'en sortir sans prendre de risques.

- Les conducteurs des véhicules que l'on dépasse par la droite ne regardent pas forcément dans ce rétroviseur, car ils ne s'attendent pas à trouver quelqu'un à cet endroit. A tout moment, ils peuvent se déporter sur la droite pour s'arrêter, et le choc sera alors difficile à éviter.

- La bande d'arrêt d'urgence est parsemée de dépôts en tous genres, provenant des rejets des voies de circulation : gravillons, bouteilles de verre, morceaux de pneus, d'échappements, de bois ou de ferraille, ce qui peut provoquer une crevaison ou une chute.

- Cette voie n'est pas régulière, et s'interrompt fréquemment, notamment lors du franchissement des ponts, tunnels, et viaducs. Dans ce cas plus qu'une seule solution, le freinage et tenter de se réinsérer dans la file de droite sans bobo.



Moralité, si vous n'y êtes pas contraint, ne vous y arrêtez pas, et surtout n'y roulez pas.

Enfin, si vous vous y réfugiez en cas de panne, serrez-vous le plus possible sur la droite et passez de l'autre côté de la glissière de sécurité pour attendre les secours. Et n'oubliez pas de mettre votre gilet de sécurité.

En ville, considérez les couloirs de bus comme la bande d'arrêt d'urgence, et donc ne les empruntez pas.

Comme pour la B.A.U, la circulation des simples usagers y est interdite, et la fausse impression de sécurité ressentie en y roulant similaire.

De plus c'est bien souvent une nasse, car dans les grandes villes les bordures délimitant ces couloirs sont hautes et infranchissables en roulant, bref, un piège.

Quand on y circule, pas d'autre solution que d'aller jusqu'à la prochaine intersection pour s'échapper et échapper ainsi à la présence d'un autobus qui roule de près derrière soi.



LA REMONTÉE DE FILES

mode d'emploi

Il s'agit bien entendu de la circulation entre les files de voitures, qui s'effectue souvent entre la deuxième et la troisième voie de circulation sur les voies rapides, ou simplement entre les deux voies d'une route classique.

La circulation à cet endroit fait actuellement l'objet d'une étude approfondie de la part des pouvoirs publics. La remontée de file devrait bientôt faire l'objet d'une réglementation.

En attendant, même si dans certaines grandes villes « la file des motards » existe dans les faits, elle n'a toujours pas d'existence légale et l'emprunter est un exercice parfois périlleux surtout si vous ne respectez pas certaines règles dont voici les principales :

- Adoptez un différentiel de vitesse de 20 Km/h maximum, avec les véhicules que vous dépassez. Entre des files de voitures arrêtées, en cas de surprise, vous aurez plus de temps pour réagir ; s'il y a contact il sera moins violent et les conséquences moindres qu'à une vitesse plus élevée.
- Assurez-vous d'avoir été vu par le conducteur de la voiture que vous voulez dépasser. Dès le dépassement terminé et une fois installé dans cette « file des motards », il suffit de rester vigilant et mesuré. Si vous avez un doute allez à la pêche à l'info, et cherchez le regard du conducteur de la voiture qui vous précède dans le rétroviseur intérieur ou même extérieur. Si vos regards



se croisent c'est signe que vous avez été vu par ce conducteur, qui pourra même aller jusqu'à vous laisser le passage en s'écartant légèrement.

- Restez toujours du même côté de la chaussée et ne commencez pas à vous faufiler de droite à gauche au risque de surprendre les voitures que vous remontez (zigzag).

Les automobilistes sont en règle générale habitués à voir remonter les motards entre les deux voies les plus à gauche, ne changez pas ces habitudes car ceci pourrait se faire à vos dépens.

- Attention au téléphone portable dans les voitures. Bien souvent, lorsque le conducteur décroche, il penche la tête instinctivement du côté où il écoute, et effectue à ce moment précis un écart d'un côté ou de l'autre de la chaussée.

- Ne passez pas à tout prix et surtout évitez de vous faufiler entre certains véhicules tels que deux utilitaires, une voiture et un camion et surtout entre deux camions.

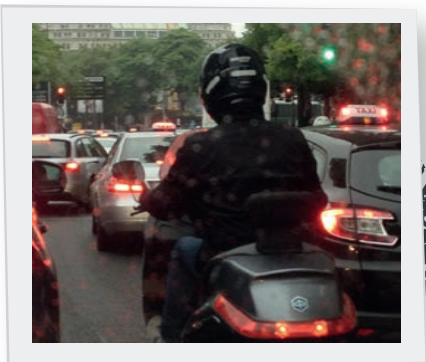
Là on ne fait plus du tout le poids et il est impératif d'attendre, car bien souvent le conducteur de poids-lourd ne vous voit pas dans ses rétroviseurs. De plus, observez le déplacement latéral qu'effectue la remorque d'un poids lourd sur la route, celle-ci peut vous emmener sans même que le chauffeur s'en aperçoive.

Alors attendez que le passage soit bien dégagé, les véhicules décalés, et là allez-y sans hésiter.

- Pour durer en deux-roues, il faut prendre en compte la circulation dans son ensemble, anticiper et regarder autant derrière que devant, car en deux-roues le danger peut aussi venir de l'arrière.



Alors surtout lorsque vous êtes entre les files de voitures, un petit coup d'oeil dans les rétros permet de voir si un conducteur trop pressé veut passer. Le reproche qu'adressent le plus fréquemment les motocyclistes aux scooters est de ne pas regarder dans leurs rétroviseurs.





De nombreux accidents se produisent entre motards, soit par percusion par l'arrière à cause d'un manque d'anticipation et de distance de sécurité, soit lors des dépassements parce que celui qui dépasse est persuadé d'avoir été vu alors que ce n'est pas le cas : assurez-vous donc d'avoir été vu par le conducteur que vous allez dépasser.

Sur un deux-roues on ne présume de rien, il faut être sûr.



45° Les GIRATOIRES



Plus fréquemment appelés ronds-points, ils fleurissent sur nos routes pour remplacer les intersections jugées trop dangereuses.

Bien qu'ils soient en service depuis pas mal de temps et que de nombreuses campagnes d'information sur la façon de les aborder aient été effectuées, il semble que tout le monde n'ait pas compris les explications.

Refaisons le point pour éviter de se faire embarquer ou de percuter quelqu'un qui méconnaîtrait les règles de conduite aux ronds-points.

Première règle : lorsque vous entrez dans un giratoire, vous devez céder le passage à ceux qui s'y trouvent déjà. Il s'agit donc là d'une grande exception à la sacro sainte priorité à droite.

Deuxième règle : lorsque le giratoire comporte plusieurs voies de circulation, vous devez circuler sur la voie de droite pour quitter le giratoire aux deux premières sorties.

Si vous continuez et que vous voulez prendre une sortie plus loin, vous pourrez emprunter la voie la plus proche du terre-plein central.



Troisième règle : signaler votre intention de changer de voie à l'aide de vos clignotants. Certains vont même jusqu'à mettre leur clignotant à gauche dès l'entrée dans le giratoire pour indi-



quer qu'ils vont sortir à gauche de leur axe d'entrée (la dernière sortie). Mais tout serait pour le mieux dans le meilleur des mondes si les règles étaient toujours respectées par tout le monde. Or ce n'est pas le cas et l'inobservation de ces prescriptions peut entraîner un risque de collision dans deux cas :

- Un conducteur reste sur la voie la plus à droite alors qu'il doit sortir à la dernière sortie, comme vous, tandis que vous vous êtes sur la voie la plus proche du terre-plein central, comme il est normal que vous vous y trouviez. Si vous n'y prenez pas garde lorsque vous voudrez sortir, vous vous retrouverez avec un véhicule sur votre droite et un fort risque de collision.



- Une voiture pénètre dans le giratoire sur la voie de gauche, et bifurque soudainement sur la droite pour prendre la première sortie. Or c'est là où vous vous trouvez, car comme le prévoit le code de la route, c'est la voie qu'il faut emprunter pour prendre la deuxième sortie.



Ce sont les causes d'accidents les plus fréquentes dans ces giratoires, collisions qui ne sont pas forcément dues à des incivilités, mais le résultat d'une méconnaissance de la règle, ou d'une erreur d'itinéraire que l'on essaie de récupérer sans regarder.

Alors dans ces giratoires : prudence même si vous êtes dans votre bon droit, restez vigilants car vous êtes fragile. La règle d'or doit rester la courtoisie, et surtout de bien s'assurer que la voie qu'on veut rejoindre est libre, sans négliger l'angle mort.



46° LES BRETelles d'accès et de sortie

La remontée de file dans une bretelle d'accès ou de sortie est un exercice périlleux pour un gain de temps dérisoire, car en règle générale ce sont des ouvrages courts, dans lesquels on reste peu de temps.

Le risque majeur est d'être entraîné par la force centrifuge vers l'extérieur de la courbe, là où on trouve les traces de gasoil.

De plus, les véhicules dans cette courbe subissent la même loi physique et sont eux aussi attirés vers l'extérieur, c'est-à-dire vers vous si vous vous y trouvez.

Le problème c'est qu'ils ne regardent pas forcément dans leurs rétros car en courbe on regarde vers la sortie et non sur le côté.

À la limite, si vous décidez d'y aller quand même prenez plutôt l'intérieur, mais cela reste très risqué.

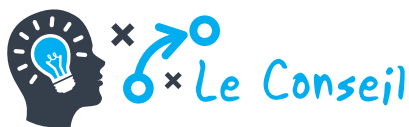
Ces bretelles peuvent s'avérer de véritables pièges même si vous ne les empruntez pas.

C'est le cas lorsque vous circulez sur l'axe principal et que vous arrivez à proximité d'une bretelle de sortie. Bien sûr comme tous les jours à la même heure, c'est la même chose, ça coince, et se forme un phénomène que les

spécialistes de la circulation routière appellent « la queue de bouchon ». Sur l'ensemble des voies, tout le monde est arrêté ou presque, et vous devez passer de 70 Km/h à 5 Km/h en 3 secondes. C'est le premier risque dû à cette queue de bouchon, ne pas pouvoir s'arrêter à temps, « rentrer » dans ce mur et percuter les véhicules qui sont arrêtés devant vous. Mais il existe un autre danger dû à ce brusque ralentissement, (et vous l'avez sans doute déjà remarqué), c'est toujours en queue de bouchon que les changements de file sont les plus fréquents et les plus soudains.

Plutôt que de rester coincés, certains préfèrent sortir et prendre la bretelle de sortie qui, elle, est dégagée, et ces brusques changements de cap s'effectuent sans avoir pris les précautions élémentaires (rétro, clignotants). Si vous êtes dans ce bouchon en train de remonter les files, faites-le avec encore plus de précautions que d'habitude, car le risque de voir un véhicule traverser toutes les voies de circulation pour prendre au dernier moment la sortie est grand.





Pour éviter de se retrouver sur la trajectoire du véhicule sortant, le mieux est de ralentir lorsque vous voyez les feux stop s'allumer et de vous engager entre les files avec prudence. Le regard sera votre meilleur atout et il devra se porter loin, près et autour.

Une fois la queue de bouchon passée, les files de véhicules reprennent un rythme normal, les changements de file sont plus rares, et ceux qui sont effectués le sont avec plus de prudence et de précautions.



47° Rouler DÉCALÉ

Lorsque tout se passe bien et que la circulation est fluide (eh oui ça arrive !), vous roulez normalement sans avoir besoin de remonter les files de voiture, bref le rêve !

Lorsque vous êtes dans ce cas de figure et que vous circulez dans une file

derrière les voitures, ne roulez ni trop près, ni derrière le véhicule qui vous précède, surtout si c'est un utilitaire, un camion ou un bus. Derrière ces véhicules il n'y a aucune visibilité.

Si vous êtes à cet endroit, en cas de brusque ralentissement, ce sera difficile d'éviter l'arrière du véhicule qui vous précède, avec en prime le risque que celui qui suit vous percute à son tour par l'arrière.

En étant légèrement décalé par rapport au véhicule que vous suivez, dans l'alignement de son aile arrière gauche, près de la ligne discontinue, le champ de vision est meilleur, et vous pourrez mieux anticiper, en gardant une échappatoire en cas de freinage brutal.

De plus, les autres usagers sont tellement habitués à ce que les deux-roues les dépassent, qu'ils n'aiment pas en avoir un dans leur rétro.

Quand c'est le cas, ils se serrent à droite, donnent de légers coups de freins, mettent le clignotant pour montrer qu'ils l'ont vu, autant de signes qui manifestent un léger énervement.

Rouler décalé vous évitera ces désa-



gréments et vous mettra à l'abri des surprises.

Seules précautions à prendre :

- Sur voies rapides, donc à sens unique de circulation, pensez à regarder dans les rétros pour vous serrer sur la droite si un véhicule veut vous dépasser.
- Sur route à double sens de circulation, pensez à vous serrer sur la droite quand vous croisez un véhicule (surtout si c'est un camion).
- Même à l'arrêt (à un feu par exemple) pensez à vous décaler. Vous aurez une meilleure visibilité, et pourrez vous échapper si un véhicule arrivant derrière se rate au freinage, ou même si celui qui est devant s'aperçoit qu'il s'est trompé et décide d'entamer une marche arrière surprise sans regarder.



La perte d'ADHÉRENCE

Nous avons vu que sur un deux-roues la stabilité est précaire, et qu'il n'est pas toujours évident d'obtenir et de conserver l'équilibre.

De nombreux facteurs y contribuent, qu'ils soient humains ou mécaniques, mais cette harmonie peut être soudainement remise en question par des éléments aussi divers que variés.

Voici les principaux « pièges » de la route, et la meilleure façon de les aborder pour éviter la glissade, en sachant qu'en toutes circonstances il vous faudra :

- **Rester vigilant** et se préparer tout en demeurant décontracté, plus vous conduirez en souplesse, mieux ça passera.

- **Anticiper** en choisissant votre passage. C'est tout le travail du regard qui doit être placé le plus loin possible et non figé sur l'endroit critique.

- **Ne pas vous crispier** : surtout sur la poignée de gaz ou sur le frein avant. Quand l'adhérence est réduite, toute sollicitation aussi bien positive (accélération) que négative (freinage) risque de vous amener à la faute. Alors restez cool et concentré.

Ces qualités sont indispensables pour déjouer les pièges glissants qui suivent :

- **La pluie** : Il est préférable de subir une pluie battante qui a pour principale vertu de laver la chaussée, plutôt qu'un crachin ou une pluie fine qui a elle pour particularité de faire remonter à la surface toutes les traces d'hydrocarbure, se transformant en verglas d'été. Ces deux phénomènes réduisent visibilité et adhérence, et en ces circonstances, veillez bien à réduire votre vitesse et augmenter vos distances de sécurité. Soyez souple sur les commandes surtout en courbe, et accélérez très progressivement.

Si vous suivez des voitures, prenez la trace laissée par les pneumatiques sur la chaussée : à cet endroit la route est moins mouillée.

Et surtout, n'oubliez pas : ce n'est pas parce que la pluie a cessé que la route est sèche, alors surveillez bien l'état de la chaussée avant de reprendre un rythme normal.

- **Les feuilles mortes** qui tombent bien souvent à la même période que la pluie et qui accentuent la glisse. Rouler sur un tapis de feuilles humides revient à rouler sur du verglas. Il faudra donc les éviter et forcément anticiper.

Si votre itinéraire quotidien comporte des sous-bois ou des traversées de forêt, modifiez-le et optez pour un trajet moins risqué.

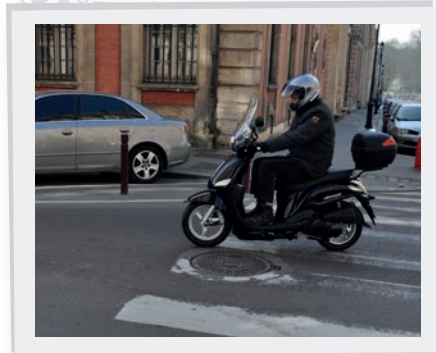
Si vous ne pouvez pas vous dévier, évitez les passages où les feuilles s'accumulent tels que le milieu de chaussée et les bas-côtés.

À moins que vous ne soyez seul au monde, des voitures vous ont forcément précédé et marqué leur passage. Comme pour la pluie, prenez la trace et gardez-la, en proscrivant toute tentative d'incursion sur la voie de gauche, donc pas de dépassement.



Si vous ne pouvez éviter un passage sur ces feuilles, passez le plus droit possible quitte à élargir la trajectoire, coupez les gaz et surtout pas de coup de frein.

- **Les plaques d'égouts** : il suffit tout simplement de les éviter quitte à passer large.



- **Les passages piétons**, même s'ils s'améliorent et que les matériaux utilisés pour les matérialiser glissent beaucoup moins qu'avant, il s'agit de bien viser et de passer entre les bandes blanches. Là aussi pensez à regarder le plus loin possible et à ne pas focaliser sur cette bande blanche.



- **Les joints de dilatation** des ponts par exemple, qui sont transversaux par rapport à l'axe de la chaussée, et qu'on repère sans problème parce qu'ils brillent dès qu'il tombe trois gouttes. Pour éviter de glisser en passant dessus, mettez la machine dans l'alignement de façon à prendre l'obstacle bien en face, perpendiculairement, et laissez faire.

Ce sera la même technique qu'il faudra



appliquer avec les rails d'une voie ferrée ou les ralentisseurs. Ce n'est pas en les affrontant de biais que vous allez atténuer le choc, au contraire vous risquez de glisser.

Concernant les ralentisseurs vous pourrez en rencontrer de deux types :

- Ceux qui ne prennent qu'une partie de la chaussée,
- Les autres qui la coupent complètement.

Pour les premiers, vous pouvez les éviter en passant doucement sur le côté.

En ce qui concerne les seconds, il est possible d'atténuer le choc, en réduisant votre vitesse, et surtout en appliquant la technique suivante :

Juste avant le début de la bosse donnez un léger coup de frein avant afin de comprimer la fourche. Dès que

vous êtes dessus, relâchez le frein et accélérez légèrement, la fourche en se décompressant atténuera la secousse. S'il s'agit d'un ralentisseur du type plate-forme, donnez également un léger coup de gaz juste avant la descente, la fourche décompressée jouera encore une fois mieux son rôle.

- **Les bandes raccord de bitume** qui brillent dès qu'il pleut sont dans le sens de la marche et donc moins difficiles à franchir.

Elles peuvent être nombreuses mais sont en règle générale relativement courtes. Le mieux est de passer à côté, mais si vous ne pouvez pas, surtout pas de coup de frein. Une roue peut glisser, mais la reprise d'adhérence est très rapide et le phénomène plus perturbant que dangereux.



Les stations-service où des centaines de voiture sont passées avant vous, et ont laissé des traces de leur passage.

Ces traces sont des dépôts gras dûs aux fuites d'huile des moteurs, aux fumées grasses des échappements qui se déposent à terre, ainsi qu'au carburant perdu. Bref ça glisse, à pied aussi.

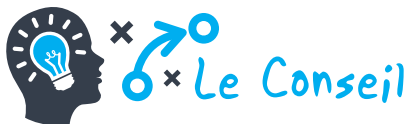
MÉFIANCE DONC

- À votre arrivée en mettant pied à terre.

- Après avoir fait le plein en reprenant la bretelle qui sort de la station (vos pneumatiques peuvent être imprégnés de matières grasses et glisser).

- Si après être sorti de la station vous devez vous arrêter de nouveau, les semelles de vos chaussures peuvent être glissantes, vous risquez alors de vous retrouver au sol à peine le pied posé.

Surtout n'entrez et ne sortez pas en conquérant des stations-service et restez vigilant et concentré. À la sortie quelques centaines de mètres en ligne droite suffisent pour nettoyer les pneumatiques.



Petite astuce : quand vous reprendrez la route le plein effectué, laissez traîner vos pieds par terre sur quelques mètres. Pour nettoyer les semelles, il n'y a rien de mieux.

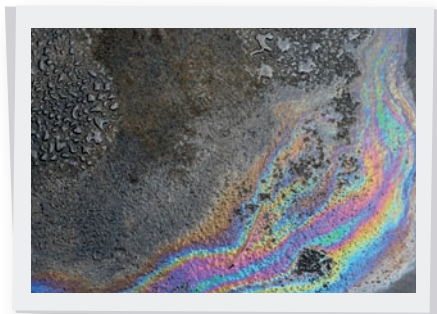


- **Le gasoil** maintenant, toujours là où il ne faut pas, surtout dans les courbes. Pourquoi ? Tout simplement parce que la force centrifuge agit sur la masse de carburant contenue dans les réservoirs (surtout des camions) et l'attire vers l'extérieur. Donc le trop plein est éjecté et se dépose sur l'extérieur de la courbe.

Méfiez-vous si vous passez devant une station-service avant d'aborder une courbe, et surtout prenez l'intérieur de cette dernière.

Une bonne anticipation et un bon regard vous permettront de déceler la trace foncée sur la route, et votre odorat vous permettra d'en capter l'odeur caractéristique.

Ici encore si vous ne pouvez éviter de rouler dessus, redressez la machine, coupez les gaz et surtout ne touchez pas aux freins (si vous pouvez débrayer).



- **Les gravillons**, toujours là où on ne les attend pas et souvent sur votre trajectoire.

Ici encore, l'anticipation et le regard vous permettront d'aborder au mieux (ou le moins mal possible) cette situation délicate.

Si les gravillons sont placés en ligne droite, pas de panique, c'est sans véritable danger. Les cailloux roulent sous les pneus procurant une désagréable impression de flottement, pouvant parfois provoquer un léger décrochement de la machine.

Pour passer cette zone sensible la technique est toujours la même, on ne touche à rien (sauf à l'embrayage si on en a un), pas d'accélération ni de freinage.

Si ces maudits cailloux sont placés en pleine courbe, appliquez la même recette qu'en ligne droite (ni accélération ni freinage), et essayez de couper la trajectoire pour maintenir la machine la plus droite possible.

Attention en élargissant la trajectoire à ne pas vous retrouver sur la voie de gauche et risquer un face-à-face avec un autre véhicule.

Enfin, les zones gravillonneuses restent assez rares et font normalement l'objet d'une pré-signalisation.

Il ne suffit pas de la voir, il faut la regarder et surtout en tenir compte.

- **Les pavés** ne présentent un risque que lorsqu'ils sont mouillés. Souvent posés pour décorer les giratoires, ils occupent une bonne partie des ronds-points et sont bien souvent en dévers. La pente permet certes d'évacuer l'eau quand il pleut, mais elle n'est pas ce que l'on fait de mieux en matière d'adhérence pour les deux-roues.



Observez bien la configuration des lieux et cherchez le passage qui vous permettra d'éviter la pente et le risque de glissade. En fonction des ouvrages il vous faudra soit couper pour passer sur les pavés le plus droit possible, soit opter pour le large et passer à l'extérieur.

LA NEIGE ET LE VERGLAS : pour ce cas de figure je n'ai qu'une seule recette, c'est de laisser la machine au garage et opter pour un autre mode de transport.

49° L'AVEUGLEMENT :

Deux causes principales peuvent provoquer un aveuglement ; les phares (souvent mal réglés) des véhicules que vous croisez, et l'éblouissement causé par l'éclat du jour à la sortie d'un endroit sombre (tunnel par exemple).

- Plus fréquent sur route que sur autoroute et voies rapides, l'éblouissement produit par un ou des phares est encore plus gênant lorsque l'écran de votre casque est rayé ou embué.

Si vous devez rouler de nuit, et pour aborder sereinement l'automne et ses journées plus courtes, optez pour un écran neutre (pas d'écran teinté ou fumé), vérifiez-en l'état, traitez-le avec un produit antibuée et au besoin changez-le s'il est rayé.

Ne vous laissez pas hypnotiser par les phares qui arrivent en face et détournez le regard.

Regardez momentanément ailleurs, et prenez un point de repère comme la bande blanche qui se trouve sur le bord droit de la chaussée.

- Sur votre trajet quotidien vous pouvez passer très vite de la clarté du jour à la pénombre, et inversement.

Cette obscurité peut être celle des tunnels, de plus en plus fréquents sur nos grands axes, ou celle d'un sous-bois ombragé sur les routes de campagne.

Pour affronter ce trou noir, il faudra anticiper et surtout vous préparer afin d'éviter un choc optique.

Ce dernier peut être très perturbant et vous placer dans une situation délicate, sans repères précis.

À l'approche de ces ouvrages, adaptez votre vitesse, et pour atténuer la différence de luminosité, baissez les yeux et mettez la main gauche en position de visière devant le casque. Ce geste diminuera sensiblement l'effet « trou noir » ressenti lorsqu'on passe soudainement du grand jour à l'obscurité.

Il en sera de même à la sortie du tunnel : adoptez la même technique, les yeux baissés et la main gauche en guise de visière diminueront l'effet d'éblouissement.

Enfin, avant d'entrer dans un tunnel, regardez bien autour de vous, et essayez de mémoriser l'état d'occupation

des voies de circulation (pour savoir où sont les autres) et, surtout si une voie est libre, prenez-la.

LA bonne FORMULE

Si vous ne deviez retenir qu'une chose de la lecture de cet ouvrage, c'est cette formule : **R.A.D.A.R**

Avec ses cinq lettres, elle résume l'essentiel de ce que doit être la conduite d'un deux-roues motorisé.

Explications :

REGARDER : ON N'INSISTERA JAMAIS ASSEZ SUR LE RÔLE PRIMORDIAL QUE TIENT LE REGARD DANS LA CONDUITE DE TOUS LES VÉHICULES À 2,3 OU 4 ROUES, IDEM POUR LES PIÉTONS D'AILLEURS. POUR BIEN AVANCER, ON REGARDE LOIN ET SURTOUT LÀ OU L'ON VEUT ALLER.

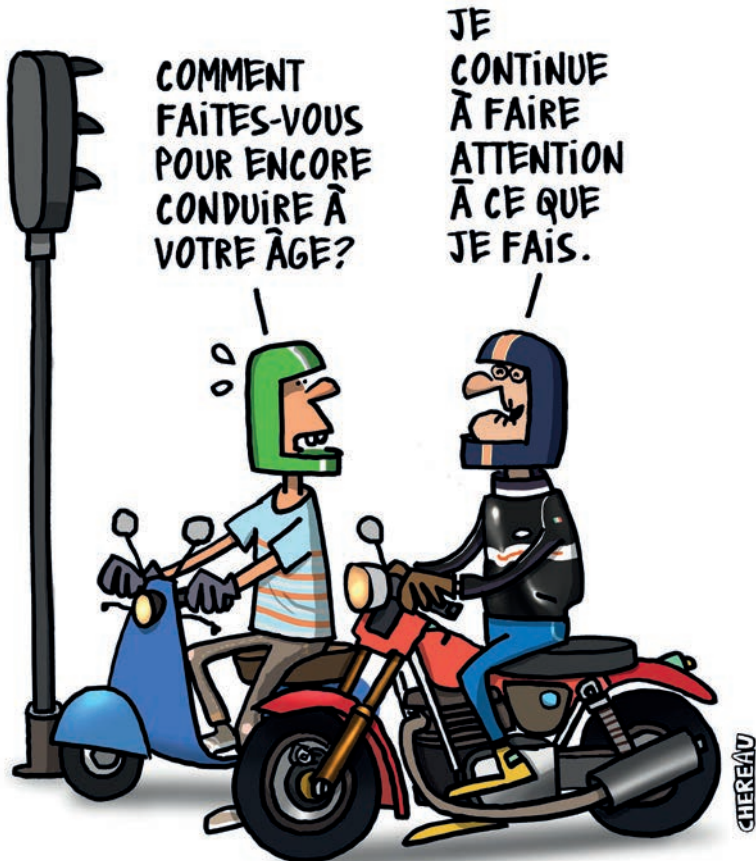
Bien **Regarder** vous permettra de mieux **Analyser** la situation qui se présente. C'est un moment important car c'est celui qui guidera votre choix. Malheureusement, dans l'urgence, peu de temps à lui consacrer et pas de place à l'approximation pour bien **Décider** : moment crucial car c'est celui du choix et du bon, où tout retour en arrière est impossible ; freiner, éviter bref opter pour la solution la mieux adaptée à la situation et surtout éviter que le remède soit pire que le mal. Il



faudra ensuite **Agir** sur les commandes pour réaliser ce qui a été décidé. C'est le domaine de l'action, et si tout a bien été fait comme il faut, on pourra **Reprendre** sa place dans la circulation, retrouver un rythme normal et laisser les choses reprendre leur cours.

Pour faire toutes ces choses vous disposez d'UNE seconde pendant laquelle vous allez parcourir 15 mètres si vous roulez à 50 Km/h. Il est donc impératif de rester conscient vigilant, concentré et réactif.

Beaucoup de situations que vous allez rencontrer sur votre route, peuvent être qualifiées de **“multirisques”**, et c'est dans ces circonstances que votre R.A.D.A.R devra fonctionner.



LE SCOOT EN 50 CONSEILS



Chapitre

5

Le contexte réglementaire

Les chiffres cités dans l'éditorial au début de cet ouvrage montrent bien que le parc deux-roues motorisé est en constante augmentation, et que ce sont donc malheureusement ces derniers qui sont les plus exposés au risque routier.

Les deux (trois)-roues motorisés se retrouvent bien malgré eux au cœur des préoccupations des acteurs de la sécurité routière, qui leur accordent une attention toute particulière.





POLICE

Mais toute cette « **sollicitude** » n'est pas toujours bien perçue et comprise par cette catégorie d'usagers, chacun ayant tendance à minimiser son rôle et à rejeter sur l'autre la responsabilité de cette « **insécurité routière** »

« **LES SCOOTERS FONT N'IMPORTE QUOI, LES MOTARDS ROULENT TROP VITE, LES VOITURES NE FONT PAS ATTENTION...** »

Nous avons toutes et tous déjà entendu cela, et malgré toutes les actions menées en faveur d'un meilleur partage de la route, la cohabitation entre les différentes catégories d'usagers n'est pas toujours sereine.

C'est donc notamment aux forces de l'ordre, acteurs incontournables de la sécurité routière, qu'il revient de mener des actions pour que les comportements changent et surtout que le nombre d'accidents diminue.

Pour atteindre cet objectif, il est indispensable que les règles établies soient respectées, et pour y veiller, de disposer de moyens adaptés et suffisants.

Ce sont les pouvoirs publics qui déterminent les règles de circulation et également les orientations de l'action des forces de l'ordre.

En ce qui concerne les deux-roues motorisés, il a fallu adapter cet ensemble aux nouvelles conditions de circulation ainsi qu'aux comportements.

J'ai donc voulu dans le bref exposé qui suit, vous indiquer quels sont les comportements à risques que les forces de police cherchent à réprimer chez les deux-roues motorisés, les infractions les plus souvent relevées à leur rencontre ainsi que les sanctions encourues.

Enfin une meilleure connaissance des

moyens dont disposent les forces de l'ordre permettra d'apporter quelques éclaircissements sur leurs modes opératoires et de mieux appréhender les démarches à effectuer auprès d'elles. Tout ceci devrait vous aider au quotidien.












Quel permis pour quel 2 roues ?

Je ne m'intéresserai ici qu'aux permis et attestations permettant de rouler avec un deux ou trois-roues motorisé.

C'est la lettre A qui détermine la catégorie de permis de conduire indispensable pour conduire ces véhicules.

Dans l'ordre croissant et dans les grandes lignes, nous trouverons les permis :

- **AM remplaçant depuis 2014 le BSR** (brevet de sécurité routière). Il permet aux jeunes de 14 ans après 5 heures de formation de conduire un 50cc, dont la vitesse, on a tendance à l'oublier, ne doit pas excéder 45 Km/h.
- **A1 ou AL dès 16 ans** pour conduire une motocyclette légère (moto et scooter) de 50cc à 125cc limités à 11 Kw (15cv). Et les tricycles, véhicules 3 roues(L5E) limités à 15 Kw (20 cv).
- **A2 à partir de 18 ans** : permet de rouler sur des machines de 125cc et plus de 125cc d'une puissance maxi de 35 Kw(47.6cv) pendant une période de 2 ans avant le passage d'un examen obligatoire en auto/moto-école pour accéder aux plus de 35 Kw(47.6cv) comme pour les plus de 24 ans.

CATÉGORIES DE VÉHICULES POUR LESQUELLES LE PERMIS EST VALABLE		
A	A1	 ≤ 125 cc ≤ 11 kW
	A	 ≤ 25 kW ≤ 0,16 kW/kg
		

Les titulaires du permis voiture sont dispensés de suivre cette formation s'ils sont en possession d'un permis A1 ou AL, ou justifient d'un relevé d'information sur une période d'assurance entre le 01/01/2006 et le 31/12/2010 pour la conduite d'un deux-roues de type MTL ou MTL3 ou d'un tricycle de type L5E, peuvent conduire un 125cm3. Pour les trois roues de type L5E, il faut un permis B de plus de 2 ans et justifier d'un relevé d'information sur une période d'assurance entre le 01/01/2006 et le 31/12/2010 pour la conduite d'un 2 roues de type MTL ou MTL3 ou d'un tricycle de type L5E pour être dispensé du stage de formation.

Pour info, tout permis de conduire national délivré par un état de l'Union Européenne, à une personne ayant sa résidence normale en France (au moins 185 jours par an), est reconnu en France. Il suffit de faire l'échange à la Préfecture.



QU'EST CE QUE JE RISQUE EN CAS D'INFRACTION ?

Voici, dans les grandes lignes, le montant des amendes pouvant être infligées aux contrevenants, ainsi que les infractions le plus souvent relevées à l'encontre des deux-roues motorisés.

IL EXISTE 5 CATÉGORIES D'INFRACTIONS CHACUNE SANCTIONNÉE PAR DES AMENDES FORFAITAIRES.

Ces dernières varient en fonction de l'infraction commise et bénéficient d'un traitement particulier selon le temps que vous mettrez à la régler :

- Payée dans les 3 jours, elle sera minorée.
- Honorée dans les 30 jours c'est le tarif réglementaire.
- Réglée au-delà des 30 jours elle est alors majorée.

En voici les montants :

MONTANT EN EUROS

CLASSE	MINOREE	NORMALE	MAJOREE
1 ^{ère}	--	11	33
2 ^{ème}	22	35	75
3 ^{ème}	45	68	180
4 ^{ème}	90	135	375
5 ^{ème}	1500 € pouvant aller jusque 3000 € en cas de récidive		

CAS PARTICULIERS :

La non présentation des papiers est une infraction de 1^{ère} classe sauf pour l'assurance qui est une infraction de 2^{ème} classe.

L'infraction au stationnement est une infraction de 1^{ère} classe mais son montant est de 17 € majoré à 33 €.

Régler l'amende aura pour action d'éteindre l'action publique, interdisant ainsi l'accès aux voies de recours (gracieux et contentieux).

Mais quelles sont les infractions le plus souvent relevées à l'encontre des deux-roues motorisés (cylindrée 125cc et +) ?

Les motifs de verbalisation des conducteurs de deux-roues motorisés varient en fonction du lieu, en ville ou sur voie rapide. Les principaux motifs sont les suivants :

- **Non présentation des papiers :** Amende de 1^{ère} classe (sauf assurance), vous aurez 5 jours pour les présenter. L'agent pourra mettre une amende par papier manquant : carte grise = 11€ + permis de conduire = 11 € + attestation d'assurance = 22 €. Total : 44 €.



- **Circulation dans un couloir de bus** : 2ème classe.

- **Stationnement gênant** :

2ème classe... et attention à l'enlèvement. Le stationnement sauvage des deux-roues sur les trottoirs est de moins en moins toléré et les forces de l'ordre n'hésitent plus à les faire enlever. La facture est salée car pour récupérer votre scooter il faudra régler les 35 € d'amende, plus les frais d'enlèvement qui se montent à 45,70 € et 3 € par jour de garde. Si vous venez récupérer votre bien après 3 jours, il vous faudra également acquitter 30,50 € de frais d'expertise.

Bref, **plus de 80 €** pour un moment d'égarement, ça fait cher. Pour éviter ces désagréments vous pouvez opter pour la location d'une place de parking, qui pour un scooter coûte entre **40 et 50 € par mois**.

- **Non respect de l'arrêt au feu orange** fixe : 2ème classe.

- **Changement important de direction sans le signaler** (sans clignotant) : 2ème classe et retrait de 3 points.

- **Éclairage défectueux** : 3ème classe.

- **Circulation sur bande d'arrêt d'urgence** : 4ème classe et retrait de 3 points.

- **Défaut de port de casque** : 4ème classe et retrait de 3 points. Il faut savoir que c'est le seul équipement obligatoire pour les utilisateurs de

deux-roues motorisé. Le port des autres équipements (gants, chaussures, blousons...) n'étant que conseillé.

- **Non respect des distances de sécurité, dépassement par la droite** : 4ème classe et 3 points.

- **Défaut de plaque d'immatriculation ou plaque non conforme** : 4ème classe et immobilisation du véhicule.

- En ce qui concerne « **la remontée de file** », elle n'est malheureusement toujours pas réglementée. L'infraction au regard du code de la route n'existe donc pas, mais les forces de l'ordre pourront quand même verbaliser ceux qui la pratiquent de façon anarchique, pour d'autres motifs. Entre les files de voiture respectez donc un différentiel de vitesse de 20 Km/h maximum, sinon vous pourrez être verbalisés pour dépassement par la droite, non respect des distances de sécurité ou vitesse excessive.

- **Vitesse excessive** eu égard aux circonstances : 4ème classe.

DÉPASSEMENT DE LA VITESSE

de 1 à 19 Km/h	1 point
20 à 29 Km/h	2 points
30 à 39 Km/h	3 points
40 à 49 Km/h	4 points



Parmi les infractions les plus réprimées, il y a bien sûr celles liées à la vitesse. Ce sont pratiquement toutes des infractions de la 4ème classe et seul le nombre de points retirés varie en fonction de l'excès de vitesse constaté.

VOICI LE BARÈME

Le dépassement de la limitation de vitesse de 50 Km/h et plus est une infraction de la 5ème classe, entraînant un retrait de 6 points sur le permis de conduire, et qui devient un délit en cas de récidive.

Mais au guidon d'un scooter 125cc dont la vitesse maximum se situe aux alentours des 100-110 Km/h, nous sommes peu concernés par ces grands excès de vitesse, à moins de rouler à plus de 100 en ville.

À scooter, nous serons donc surtout concernés par les limitations de vitesse qui se situent entre 50 et 90 Km/h. Cependant, les compteurs de vitesse



n'étant pas toujours d'une fiabilité à toute épreuve et notre regard n'étant pas toujours rivé dessus, les législateurs nous ont laissé une marge de manœuvre.

Une tolérance qui se traduit dans les faits par la différence admise entre la vitesse constatée et vitesse retenue.

Tolérance de 5 Km/h jusqu'à 100 Km/h et de 5% de la vitesse limite au-delà :

POUR UNE VITESSE LIMITÉE À :

50 Km/h Verbalisé à partir de **56 Km/h**

70 Km /h Verbalisé à partir de **76 Km/h**

90 Km/h Verbalisé à partir de **96 Km/h**

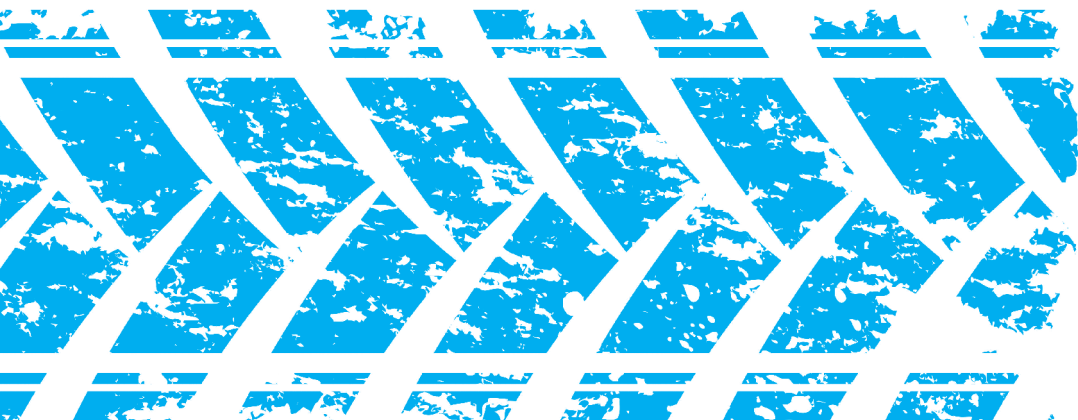
110 Km/h Verbalisé à partir de **117 Km/h**

130 Km/h Verbalisé à partir de **138 Km/h**

Cette tolérance a été adaptée aux nouveaux moyens de contrôle que sont les radars mobiles.

Elle est plus importante car elle est de : 10 Km/h pour les limitations de vitesse allant de 50 à 80 Km/h ; 11 Km/h pour une limitation de vitesse à 90 Km/h ; 13 Km/h pour 110 Km/h et de 15 Km/h pour 130 Km/h.





Exemple concret

Vous êtes contrôlé par un radar fixe à 56 Km/h pour 50 Km/h : vous serez verbalisé pour un dépassement de 1 Km/h (retenu) de la vitesse autorisée, vous perdrez 1 point et devrez débours-er 90 € (minorée).

Si c'est un mobile qui vous contrôle, vous aurez droit au même tarif mais à partir de 61 Km/h.

Exception, encore une fois :

Pour les limitations de vitesse au-delà de 50 Km/h (70 par exemple) si votre dépassement de vitesse est de moins de 20 Km/h, c'est une infraction de la 3ème classe et non plus de la 4ème. 89 Km/h pour 70 Km/h = 45 € (mino-rée) et 1 point du permis

LES MOYENS POUR CONSTATER LES INFRACTIONS À LA VITESSE

Les deux principales catégories d'opé-rations de contrôle de la vitesse sont celles avec interception, et celles avec photo (sans interpellation du contre-venant) ; elles sont appelées C.S.A (contrôle sanction automatisé).

Parmi ces dernières, il y a les photos prises à partir d'une cabine fixe (signa-lée ou pas), d'un radar embarqué dans une voiture ou posé sur son support au bord de la route.

Quel que soit le moyen utilisé pour vous « tirer le portrait », c'est le centre de traitement des amendes de Rennes qui vous enverra le procès-verbal (avec sa notice explicative).



Les deux-roues devant être photographiés de dos pour pouvoir être identifiés par leur plaque, le conducteur reste donc non identifiable.

Vous pouvez ainsi contester l'infraction en disant que ce n'est pas vous qui étiez au guidon ce jour là, mais il vous faudra avoir de bons arguments.

Pour ce faire vous devrez remplir le formulaire de requête en exonération en consignant la somme de 135 €. Si votre requête est acceptée, votre dossier sera transmis au ministère public dont vous dépendez, et ce dernier vous convoquera à une audience du tribunal où vous pourrez vous expliquer.

La plupart du temps, lorsque l'exonération est demandée, le chèque est encaissé mais le dossier reste à Rennes. Donc pas de convocation devant le tribunal de police, mais en revanche pas de retrait de point...

Depuis peu, de nouveaux moyens de contrôles sont apparus et ont fini par obtenir leur homologation.

Je vous en ai parlé plus haut : il s'agit des radars mobiles.

Ces appareils sont embarqués à bord de véhicules banalisés et permettent d'effectuer des contrôles à l'arrêt mais aussi en roulant.

Ils sont constitués d'un cinémomètre-doppler associé à un dispositif de prise de vues, l'ensemble piloté à partir d'un écran de contrôle tactile.

Pour l'instant seuls les véhicules qui dépassent la voiture radar sont contrôlés.

Il y en a près d'une cinquantaine en service sur l'ensemble du territoire et, afin d'éviter d'être repérés, différents types de véhicules sont utilisés et s'échangent entre les services de police et de gendarmerie.

Tout n'est heureusement pas automatisé, et il arrive qu'après avoir été trop généreux avec la poignée de gaz, vous vous fassiez arrêter pour avoir commis un excès de vitesse.



Les jumelles sont le moyen le plus utilisé pour constater ces infractions.

L'agent de constatation peut la poser sur un trépied ou la tenir à la main façon caméra.

La vitesse peut être également contrôlée avec un appareil radar de type mes-ta (anciennement barbecue) posé sur le bord de la route et relié via un câble à une voiture où se trouve l'écran qui indique la vitesse constatée et, bien sûr, un agent pour la visualiser. L'avantage de ce type de contrôle est qu'il astreint à un échange verbal entre les deux parties. Un dialogue peut même s'instaurer et permettre au contrevenant de s'expliquer. Parfois certains arguments sont recevables et les agents peuvent alors se montrer indulgents.

Si c'est un « *jour sans* », et que les prétextes invoqués ne sont pas recevables, difficile alors de couper à la verbalisation.

Dans ce domaine également, l'informatique a fait son apparition : adieu crayons et papiers, bonjour tablettes-PC et autres IHM web.

Nous sommes donc entrés dans l'ère du procès verbal électronique, signant ainsi l'arrêt de mort du « *bon vieux* » timbre amende.

LE PV ÉLECTRONIQUE

Il remplace depuis peu le PV manuscrit pour les infractions relatives à la circulation routière.

Cette technologie nouvelle va changer beaucoup de choses surtout pour les services qui vont l'utiliser : police, gendarmerie et polices municipales.

En effet, désormais plus de trace papier et donc plus de gestion de tous ces timbres amendes verts, jaunes roses, de leur achat à leur classement.

Avec le PVE (Procès Verbal Électronique), l'agent constate et relève une infraction à l'aide de sa tablette-pc. De retour au service il transmet toutes les données au centre national de traitement de Rennes qui effectue le traitement du PV (identification et envoi de l'avis de contravention).

Pour les infractions au stationnement, un avis d'information doit être déposé sur votre machine (pas toujours pratique), et pour les autres infractions la remise de ce document n'est pas systématique.

Dès que vous recevrez l'avis de contravention vous pouvez :

- Régler dans le délai de 15 jours en bénéficiant du tarif minoré.
- Contester auprès du ministère public du lieu de l'infraction.
- Régler au tarif syndical et dans les délais pour éviter la majoration. Pour régler, plus besoin de courir à la trésorerie ou chez le buraliste pour acheter un timbre fiscal, le règlement peut maintenant s'effectuer par carte bleue via internet, mais également par téléphone ou en ligne chez le buraliste.



LE PETIT NOUVEAU LE DÉPISTAGE DES PRODUITS STUPEFIANTS

De plus en plus pratiqué, (évolution des mœurs oblige) ce dépistage a considérablement évolué et s'est nettement amélioré.

S'il était réputé il y a peu de temps encore très long à pratiquer, cher et peu fiable, il a aujourd'hui perdu tous ces défauts.

Le test salivaire permet de déceler sur la personne contrôlée la présence des principales familles de produits stupéfiants, dont les amphétamines, les opiacés et la cocaïne.

Si le test est positif, comme pour l'alcool, il faudra passer à la mesure légale.

Dans ce cas, cette dernière s'effectue grâce à un prélèvement urinaire qui sera envoyé dans un laboratoire agréé.

Les analyses réalisées sont très onéreuses (plusieurs centaines d'euros), mais le coût de ces dernières sera à la charge du contrevenant si le résultat est positif.

Des opérations de contrôle sont donc de plus en plus souvent pratiquées. Les forces de l'ordre procèdent quasi systématiquement au dépistage en cas d'accident corporel, et automatiquement pour les accidents mortels.



C'EST TOUJOURS BON À SAVOIR

• **Nous ne sommes pas toujours du côté des coupables et il peut malheureusement arriver que nous devenions à notre tour victime (vol, agression, accident avec délit de fuite...).** La liste est longue et fournit autant de motifs de dépôt de plainte. C'est l'acte primordial de procédure à effectuer si vous voulez être dédommagé ou avoir gain de cause. Les formalités ont été considérablement allégées : vous pouvez même maintenant la déposer en ligne. Si vous êtes dehors et sans votre PC, vous pouvez déposer votre plainte au poste de police ou de gendarmerie le plus proche. Ces services sont tenus de la recevoir, quel que soit l'endroit où vous vous trouviez, et ne peuvent en aucun cas la refuser.



• **Si vous tombez en panne sur une voie rapide ou sur l'autoroute,** sachez que votre machine ne pourra pas rester éternellement sur la bande d'arrêt d'urgence, même très bien garée. Sur ces voies c'est la règle : tous les véhicules immobilisés suite à une panne ou un accident sont enlevés par un garagiste agréé et remis en règle générale, chez lui. Vous ne pourrez donc pas faire appel à une de vos connaissances pour venir vous dépanner car les opérations de dépannage sur autoroute sont strictement réglementées et très encadrées. En revanche, si vous êtes en ville ou à la campagne et que vous ne voulez pas laisser votre scooter seul la nuit, sachez qu'il existe maintenant des sociétés de dépannage spécialisées dans les deux-roues. Ces dernières font très bien les choses, à la fois pour le dépannage et pour les réparations. Faites vous préciser par votre assureur les services d'assistance inclus dans votre contrat.

• **Si vous êtes victime d'un accident de circulation,** la procédure variera selon que cet accident sera corporel ou matériel. Si c'est malheureusement le premier cas de figure, les services de secours et les forces de l'ordre interviennent et établissent une procédure judiciaire (elle change en fonction de la gravité des blessures). Votre assureur pourra donc, dans ce cas de figure, prendre attache avec les services de police ou de gendarmerie ayant traité votre dossier et obtenir tous les renseignements dont il a besoin.





Si l'accident n'est que matériel, c'est le droit commun qui s'applique, c'est-à-dire la procédure du constat amiable. Même s'ils interviennent pour régler la circulation, les forces de l'ordre n'établiront pas de procédure mais pourront à la rigueur rédiger une main courante relatant l'événement. En cas de besoin vous pourrez en obtenir un extrait.

Sachez enfin qu'à partir du moment où les sapeurs-pompiers arrivent et vous prennent en charge, l'accident devient corporel même si vous n'êtes pas transporté à l'hôpital. Il fera l'objet d'une procédure simplifiée pouvant elle aussi se voir communiquée aux ayants-droit.

- Dans le cadre d'un accident de la circulation, corporel ou non, les forces de police ou de gendarmerie peuvent soumettre toutes les personnes impliquées au **dépistage de l'imprégnation alcoolique**. Ce dépistage devient obligatoire en cas d'accident corporel grave ou mortel. Deux types d'appareils sont utilisés.

L'éthylotest : Le chimique (les fameux ballons) ayant presque totalement disparu, le dépistage est effectué à l'aide d'un appareil électronique.

Même si les appareils de la dernière génération arrivent à donner une mesure fiable, si le test est positif, il sera quand même nécessaire de procéder à la mesure légale à l'aide d'un éthylomètre (ou prise de sang en cas de refus de se soumettre à la vérification) .



DEUX TAUX SONT DISTINGUÉS, L'UN CONTRAVENTIONNEL ET L'AUTRE DÉLICTEUEL.

Le taux est contraventionnel

S'il est compris entre 0,25 et 0,40 milligrammes par litre d'air expiré. (Pour avoir la mesure en grammes par kilo de sang il suffit de multiplier par 2 la mesure donnée par l'éthylomètre).
Contravention de 4ème classe soit 135 euros d'amende et retrait de 6 points sur le permis de conduire.

Le taux est délictuel

S'il est supérieur à 0,40 milligrammes par litre d'air expiré (0,80 grammes par kilo de sang). Là les sanctions sont beaucoup plus lourdes, l'amende peut atteindre 4500 € et être assortie d'une mesure de garde à vue.

Le retrait de point est également de 6 sur le permis de conduire, et le contrevenant risque une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à deux ans.

Le permis de conduire

Ah, le permis de conduire ! Précieux sésame, si difficile à obtenir et si vite envolé, point par point... Parlons en justement de ces fameux points, système qui a été mis en place en 1992 et a subi de nombreuses modifications, pour en arriver à la version actuelle.

- Le nombre maximal de points affectés au permis de conduire est de douze, excepté pour les nouveaux permis obtenus à compter du premier mars 2004, (appelés permis probatoires), qui eux ne bénéficient que de 6 points pendant trois ans.

- S'il existe plusieurs catégories de permis A,B,C,D... le retrait de points affecte le permis de conduire dans son ensemble. Pour être clair, si vous avez commis plusieurs infractions avec votre voiture et que vous n'avez plus de points, ne pensez pas pouvoir utiliser ceux de votre permis moto (si vous l'avez), celui-ci n'en a plus non plus.

- Même si vous avez un permis antérieur à 1992, ne croyez pas, comme certains le clament, que vous échappez à la règle : c'est 12 points comme tout le monde.

- Si vous voulez faire le point sur votre capital restant, vous pouvez le faire en ligne avec votre code d'accès. Ce dernier vous permettra d'atteindre le Fichier National des Permis de Conduire (FNPC) qui contient les précieuses données. Excepté les forces de l'ordre, les douanes la justice et la Préfecture, personne d'autre que vous ne peut parvenir à votre compte. Si vous n'avez pas le fameux code, vous pouvez vous le procurer auprès de la (sous) préfecture de votre domicile.

- Consultez votre compte de temps en temps, car des erreurs surviennent régulièrement dans le traitement des retraits de points. Elles sont souvent dues à des cas d'homonymies ayant la même orthographe (homographes).



- Normalement, lorsque vous commettez une infraction et si celle-ci le justifie, un avis de retrait de point vous est remis. Le nombre de points retiré figure également sur les PV de vitesse envoyés par le centre de Rennes.

Attention ! les retraits peuvent se cumuler. Par exemple, un agent pourra vous verbaliser pour dépassement par la droite et non respect des distances de sécurité :

3+3 = 6 points en moins.

EN TOUT ÉTAT DE CAUSE, IL NE POURRA VOUS ÊTRE RETIRÉ PLUS DE 8 POINTS EN UNE SEULE FOIS.

Hormis le retrait de points, votre permis peut faire l'objet d'autres mesures :

- La rétention opérée par l'autorité administrative pour une durée de 72 heures. Elle est prononcée à la suite d'une infraction grave (alcoolémie ou grand excès de vitesse de + de 50 Km/h par exemple) et vous transforme sur-le-champ en piéton.

La suspension est la suite logique de la rétention : elle peut être prononcée par le Préfet ou le juge.

- L'annulation est prononcée par un juge pour des infractions graves, ou par le préfet pour raisons médicales. L'invalidation, quant à elle, est la suite logique de la perte des 12 points.

Mais avant d'en arriver à ces extrêmes, vous pouvez reconstituer votre capital de points en effectuant des stages.

Moyennant un peu plus de 200 €, il est possible en effet d'en faire un par an pour récupérer 4 points à chaque fois.

Hormis ces stages, votre précieux capital se reconstitue :

Après 6 mois

sans nouvelle infraction et s'il ne vous a été retiré qu'1 point, il vous est rendu sans autre formalité.

Après un délai de 2 ans,

vous retrouvez vos 12 points, si bien sûr il n'a été commis aucune nouvelle infraction ayant donné lieu à retrait de points.

Enfin si vous êtes régulier dans la commission de vos infractions, et que tous les ans on vous retire 1 point, vous ne pourrez donc pas bénéficier de la règle des 2 ans, et il vous faudra attendre 10 ans pour que le premier point retiré vous soit restitué. Exemple : on vous retire 1 point en 2004, 1 en 2005, 1 en 2006 etc... en 2014 le point retiré en 2004 vous sera recrédié et ainsi de suite jusqu'à reconstitution totale.



LE SCOOT
50
EN
CONSEILS

le QUIZ

QUESTIONS POUR UN 125

1

LA CONDUITE D'UN DEUX-ROUES

1°) LE CENTRE DE GRAVITÉ D'UN DEUX-ROUES EST SITUÉ ?

- A) Au milieu de la hauteur du moteur
- B) Au milieu du réservoir
- C) Entre les deux points de contact des roues avec le sol

2°) LE CONTRE-BRAQUAGE, C'EST :

- A) Tourner le guidon du côté où on veut aller
- B) Pousser sur le guidon du côté opposé où on veut aller
- C) Pousser sur le guidon du côté où on veut aller

3°) LA FORCE CENTRIFUGE :

- A) M'attire vers l'extérieur du virage
- B) M'attire vers l'intérieur du virage
- C) M'empêche de tourner

4°) SUR LE MOUILLÉ, IL EST PRÉFÉRABLE :

- A) de sous-gonfler les pneumatiques (- 300 grammes)
- B) De sur-gonfler les pneumatiques (+ 200 grammes)
- C) De sur-gonfler l'arrière uniquement (+200 grammes)

5°) QUELLE ACTION EST LA PLUS EFFICACE POUR FAIRE INCLINER LA MACHINE :

- A) L'action des pieds
- B) L'action du bassin
- C) L'action des mains sur le guidon

2

LE FREINAGE

6°) COMMENT CALCULE-T-ON LA DISTANCED'ARRÊT ?

- A) Diviser le chiffre de la vitesse à laquelle on roule par deux (60Km/h : 60 : 2 = 30 mètres)
- B) Multiplier le chiffre des dizaines de la vitesse à laquelle on roule par lui-même (60Km/h : 6 x 6 = 36 mètres)
- C) Prendre la moitié du chiffre de la vitesse à laquelle on roule et le multiplier par 1,5 (60Km/h : 60 : 2 = 30 x 1,5 = 45 mètres)

7°) LE TEMPS DE RÉACTION EST DE :

- A) 1 seconde
- B) 2 secondes
- C) ½ seconde

8°) LA DISTANCE DE SÉCURITÉ À RESPECTER AVEC LE VÉHICULE QUI VOUS PRÉCÈDE DOIT ÊTRE DE :

- A) 1 seconde
- B) 2 secondes
- C) 3 secondes

9°) SUR LE MOUILLÉ MA DISTANCE D'ARRÊT AUGMENTE ?

- A) Oui
- B) Non

Si oui de combien ?

- A) 30%
- B) 50%
- C) 100%

10°) SUR LE MOUILLÉ IL EST PRÉFÉRABLE D'AUGMENTER SES DISTANCES DE SÉCURITÉ ?

- A) Oui
- B) Non

Si oui de combien ?

- A) de 30%
- B) de 50%
- C) de 60%

3

LA RÉGLEMENTATION

11°) DEPUIS LE 1ER JANVIER 2011 LA FORMATION OBLIGATOIRE POUR CONDUIRE UNE 125CC EST DE :

- A) 3 heures
- B) 5 heures
- C) 7 heures

12°) CETTE FORMATION PEUT ÊTRE SUIVIE PAR :

- A) Tous les titulaires du permis B
- B) Les titulaires du permis B depuis plus de 5 ans
- C) Les titulaires du permis B depuis au moins 2 ans

13°) POUR ÊTRE DISPENSÉ DE CETTE FORMATION IL FAUT :

- A) Avoir un permis B passé avant 1990
- B) Avoir le permis A1 et AL.
- C) Avoir un relevé d'information justifiant d'une période d'assurance entre le 01/01/2006 et le 31/12/2010 sur 2 roues de plus de 50cc de type MTL, MTL3 et L5E.

14°) POUR PASSER LE PERMIS DE LA CATÉGORIE A1 (+ DE 400W), IL FAUT :

- A) Être titulaire du permis B
- B) Avoir 16 ans
- C) Avoir 18 ans

15°) POUR CONDUIRE UN SCOOTER ÉLECTRIQUE

- A) Le permis B
- B) Aucun permis
- C) Le même document que pour conduire un 125cc à moteur thermique.

LES RÉPONSES

1 C : Même si l'on parle de hauteur de centre de gravité, celui qui influe le plus sur le comportement de la machine se situe entre les deux points de contact avec le sol.

2 C : Souvenez-vous de l'issue de secours que l'on pousse en cas d'urgence, on pousse donc sur le guidon du côté où l'on veut aller.

3 A : La centrifuge éloigne, la centripète rapproche

4 B : Sur le mouillé il vaut mieux mettre environ 200grs de plus.

5 C : L'action des mains sur le guidon pour contre braquer.

6 B : Le chiffre des dizaines au carré : à $50\text{Km/h} = 5^2$: 25 mètres

7 A : Environ une seconde quand tout va bien.

8 B : laissez 2 secondes entre vous et celui qui vous précède

9 A & B : Bien sûr quelle augmente d'environ 50%.

10 A & A : On augmente ses distances de sécurité d'à peu près 30%.

11 C : Elle est passée de 3 à 7 heures.

12 C : Il faut avoir au moins 2 ans de permis pour la suivre.

13 B & C : Avoir le permis A1 ou avoir un relevé d'information justifiant d'une période d'assurance entre le 01/01/2006 et le 31/12/2010 sur 2 roues de plus de 50cm^3 de type MTL , MTL3 ou L5E.

14 B : 16 ans révolus.

15 C : Que ce soit un moteur thermique ou électrique, la réglementation est la même.



Dépôt légal : septembre 2014

Impression : C.E.E | Cet ouvrage est imprimé -pour l'intérieur- sur papier 90gr des papeteries SCA, dont les usines ont obtenu la certification environnementale ISO 14001, et opèrent conformément aux normes ECF et EMAS.

Édition et diffusion exclusives 2014/2016 pour «AXA Prévention»

Co-éditeurs



CONCEPTION-RÉALISATION

Robert SIMONY

Yves-Marie DE MAGNANVILLE

AUTEUR

Denis COUVENT

CRÉATION GRAPHIQUE



Directeur Artistique : Philippe PIGA

PRODUCTION-ÉDITION

Yves JUNGUENET

ILLUSTRATIONS DESSINS

Antoine CHÉREAU, dessinateur de presse

Dépôt INPI Paris du 8 avril 2014 n° 14/4083943

« LE SCOOT EN 50 CONSEILS »

Crédit photos : Agence LIKE, Service presse YAMAHA FRANCE, Service presse BMW France, Service presse AXA France, CLUB 14. Photos Police : CMPN Ile de France. Achat photos : Shutterstock

Tous droits réservés - Reproduction interdite

LE SCOOT 50 EN CONSEILS

Ce guide vous est offert par AXA Prévention dans le cadre de ses actions d'éducation aux risques.



AXA
prévention
La prévention responsable

30 ANS D' ACTIONS POUR LA SÉCURITÉ SUR LA ROUTE

Afin de diminuer le nombre et la gravité des accidents, AXA Prévention, association à but non lucratif, mène depuis 1984 des actions qui visent à sensibiliser les usagers de la route notamment les plus fragiles : piétons, deux-roues motorisés, cyclistes et jeunes conducteurs.

www.axaprevention.fr