

DROIT DE LA ROUTE

PHILIPPE DOUCET
AVEC GEORGES AYACHE

Les deux-roues, et surtout les scooters, se sont multipliés ces dernières années dans les villes. À Paris, ils représenteraient aujourd'hui près de 20 % du trafic. Sont-ils tenus de respecter les règles communes de circulation ou de stationnement ? La réponse est affirmative, et sans ambiguïté : le principe de base place tous les deux-roues, y compris les vélos, sur le même plan que les autres véhicules.

En pratique

Les deux-roues immatriculés sont particulièrement dans le collimateur des autorités. Les radars « de fuite » flashant par l'arrière et identifiant ainsi les plaques d'immatriculation se sont multipliés. Sur le périphérique parisien, tous les radars prenant les contrevenants de face ont ainsi été « retournés ». La remontée des files n'est plus que tolérée.

Les vélos bénéficient en revanche

Deux-roues : tolérance ne veut pas dire exception

Pour mieux comprendre l'environnement juridique de l'automobiliste et lui permettre de mieux se défendre.

de « discriminations positives » dans certaines de nos agglomérations. Possibilité leur est donnée d'emprunter les couloirs de bus et certaines voies spéciales leur permettent de circuler à contre-sens, sur les trottoirs ou les passages protégés.

Pour beaucoup, ces mesures de faveur sont interprétées comme une tolérance implicite autorisant les deux-roues légers à s'affranchir des règles routières communes. Il n'est rien car il ne s'agit pour l'essentiel que d'exceptions de sécurité ou d'opportunité visant à fluidifier la circulation urbaine.

Un débat est actuellement ouvert à Paris sur la remontée des files en ce qui concerne motos et scooters. La place croissante qu'occupent désormais ces catégories de véhicules dans les infractions routières pourrait atténuer une telle mansuétude, sinon la faire disparaître dans bien des cas.

Ce qu'il faut retenir

1 En dehors des aménagements spéciaux, il reste toujours interdit à un deux-roues de circuler à contre-sens sur la voie publique, sur un trottoir ou sur un passage protégé, sauf si le conducteur met pied à terre. En cas d'accident, la responsabilité lui en incombera exclusivement.

2 Comme au volant d'un véhicule, téléphoner lorsque l'on tient un guidon n'est pas autorisé, du moins sans oreillette.

3 Remonter une rangée n'est que toléré. Dans certains pays européens, cette pratique est prohibée. Une grande prudence s'impose donc lorsqu'on circule entre deux files de voitures.

4 Un deux-roues peut parfaitement être sanctionné pour un stationnement sur un trottoir considéré comme « sauvage » par l'agent verbalisateur, ou sur un emplacement de parking payant (amende de 35 euros si le deux-roues a une plaque d'immatriculation, enlèvement éventuel du véhicule gênant dans les autres cas).

5 Bien qu'il ait des performances de moto, le scooter à trois roues Piaggio MP3, d'une cylindrée de 250, 300 ou 400 centimètres cubes, se conduit avec un permis auto car il est considéré comme un tricycle à moteur au regard de la législation.

Un excellent guide juridique évoquant la défense des usagers de deux-roues motorisés vient d'être publié : « Les Droits des motards », par Rémy Jossemae, Matthieu Lesage et Sylvie Vernassière, Editions du Puits fleuri (www.puitsfleuri.com), 390 pages, 24 €.

« Le principe de base place tous les deux-roues, y compris les vélos, sur le même plan que les autres véhicules »

Le nombre d'étoiles au crash test Euro NCAP est-il pour vous un critère d'achat ?

oui 55% **non** 45%

Oui « Il faut regarder les choses de manière statistique. Vous avez plus de chance d'être gravement blessé ou tué dans un véhicule avec une étoile que dans un avec cinq. C'est comme la ceinture de sécurité, elle améliore vos chances de survie mais ce n'est pas une garantie, on peut très bien mourir en la portant. » PAR DAVID MAGNAN

Non « La sécurité est à prendre en considération mais ne doit pas imposer ses critères à l'automobile. La très grande majorité des conducteurs ne sera jamais confrontée à un accident grave. Il est stupide d'acheter son automobile en fonction de cela. » PAR REENEE



Quand faut-il monter des pneus hiver...

Contrairement aux idées reçues, il ne faut pas attendre qu'il neige pour en équiper sa voiture.

THIERRY ETIENNE

SÉCURITÉ Selon un sondage réalisé par le manufacturier Goodyear Dunlop auprès de 3500 automobilistes européens, 43 % d'entre eux pensent que rouler en hiver, y compris sur la neige, avec des pneus été ne pose aucun problème si l'on reste prudent. Grave erreur. En dessous de 7°, la gomme d'un pneu standard se durcit, comme du chewing-gum, et ses performances diminuent dangereusement. L'heure du pneu hiver a sonné.

Spécificités du pneu hiver

Il se caractérise par des sculptures dont la profondeur et l'espacement

sont supérieurs à ceux d'un pneu été. Il est composé d'un mélange de gommes qui reste souple à des températures très basses. Enfin, sa bande de roulement comporte une multitude de lamelles qui permettent de casser le film d'eau sur route mouillée et créent un effet grille sur la neige ou le verglas.

Quel gain en adhérence ?

À une température de 0° et à partir de 90 km/h, le pneu hiver vous permet de freiner 10 % plus court sur route mouillée qu'un pneu été. Sur route enneigée, l'écart peut atteindre de 19 à 36 %.

Enfin, sur route verglacée, pour un freinage à 30 km/h, les pneus hiver

réduisent la distance d'arrêt de 11 mètres, soit 17 %.

Quatre sinon rien

Si l'on équipe que les roues motrices, on assure sa progression, pas sa sécurité. Avec deux pneus seulement, la voiture part plus facilement en tête-à-queue ou a tendance à tirer tout droit.

Avec la pose complète de cet équipement spécial, le stockage peut être un problème. Des spécialistes comme Euromaster proposent d'entreposer vos quatre pneus durant six mois pour un forfait de 28 €. Enfin, qu'il soit standard ou hiver, un pneu doit être correctement gonflé. Et plutôt plus (+ 0,2 bar) que moins.

[Enbref]

Retour en force du 4 x 4 de luxe

STRATÉGIE BMW et Fiat-Chrysler déclarent croire en l'avenir du gros SUV, du moins pour le marché américain. L'allemand envisage de reprendre l'étude du X7, un modèle encore plus long que l'Audi Q7. Et l'italien profiterait de la plateforme du Grand Voyager pour ajouter un gros SUV aux gammes Alfa Romeo et Maserati.

Honda CR-z Concept R : pour le plaisir



TUNING Au Sema Show de Las Vegas, la marque japonaise ajoute un turbo à son coupé hybride. Ce prototype affiche 200 ch.

À la retouche



AUDI A4 TDI, TOUJOURS PLUS SOBRE

Avec une carrosserie surbaissée, une démultiplication allongée et des pneus à faible résistance au roulement, la berline diesel de 136 ch ne consomme plus que 4,4 l/100 km, soit des émissions de CO₂ de 115 g/km qui lui valent un bonus de 500 €. À partir de 30 950 €, en finition Attraction.



AUX ÉTATS-UNIS, LA PETITE I-MIEV A FORCI

« Afin de répondre aux attentes de la clientèle américaine », Mitsubishi a décidé de revoir à la hausse les cotes de la carrosserie de sa citadine électrique. Avec des nouveaux boucliers et des passages de roues agrandis, elle gagne près de 26 cm en longueur et 11 cm en largeur. Les voles plus larges de 11 cm devraient également profiter à la stabilité sur laquelle l'organisme d'homologation américain se montre très exigeant.

Question d'internaute...

Admettez-vous de payer cher le progrès technique pour moins consommer ?

Répondez sur www.lefigaro.fr/automobile

PERTE DE POINTS, DE CLÉS, DE PAPIERS, ANNULLATION DE PERMIS... ASSUREZ-VOUS ET BÉNÉFICIEZ DE NOMBREUX AVANTAGES JURIDIQUES ET FINANCIERS

APPELÉZ-VITE LE

05 59 14 24 07
ou par mail : permisplus@1688.fr

PERMIS

L'ASSURANCE DE ROULER EN TOUTE TRANQUILLITÉ

Un GPS moto qui préfère les virages

TomTom propose aux motards un système de navigation qui offre, en exclusivité, la possibilité de privilégier les routes sinueuses.

ÉQUIPEMENT Certains fabricants ont développé des GPS dédiés à la pratique de la moto. Ils sont notamment renforcés pour supporter les vibrations, et étanches pour être utilisés sous la pluie. Le néerlandais TomTom propose ainsi la troisième génération de son navigateur Urban Rider, dont la qualité première est d'être disponible à partir de 250 € pour la version France. Nous avons testé ce GPS moto sur long trajet et apprécié le kit de fixation RAM livré de série qui permet un ancrage solide sur le guidon. Autre point positif, la possibilité offerte aux motards d'enregistrer leurs trajets et de les partager avec des compagnons de

voyage, via la connexion Bluetooth. Mais le trait de génie de ce nouveau GPS, c'est d'offrir d'inédites préférences de trajet. À l'instar des automobilistes, le motard voyageur devrait jusqu'ici se contenter de choisir entre le trajet le plus rapide ou le plus court, et d'autoriser ou pas les routes à péages. Avec l'Urban Rider 3, il peut désormais privilégier les rou-

tes sinueuses. Mieux, un curseur lui permet d'affiner cette sélection en choisissant la largeur des routes empruntées, depuis les vicinales jusqu'aux grands axes. Un vrai bonheur sur le plan du pilotage. D'ailleurs, TomTom serait bien inspiré d'intégrer cette épataante fonction dans sa gamme de GPS

auto. Certains automobilistes, à commencer par les amateurs de sportives, sont aussi sensibles que les motards à l'appel du virage. Pour en revenir à notre essai, nous avons regretté de devoir recharger le GPS toutes les 4 heures. On peut alimenter l'Urban Rider via la batterie de la moto, mais il faut déboursier 65 € supplémentaires pour disposer du support et du câble adéquats. Quant à l'utiliser à bord d'une voiture, il faut encore dépenser 80 € pour disposer d'un troisième support avec haut-parleur incorporé et ventouse. Et la facture s'alourdit nettement.

T. E



Laurens Van Den Acker a dit : « Je disposais d'un orchestre de jazz et maintenant je leur demande de jouer aussi du hip-hop! »

Directeur du design industriel du groupe Renault (JOURNAL DE L'AUTOMOBILE)

