



Module théorique Route

Rouler en groupe en toute sécurité

Author: Instructeurs de l'Équipe préparation au Voyage

Institute: Yz-Bare srl

Date: April 30, 2024

Version: 1.00

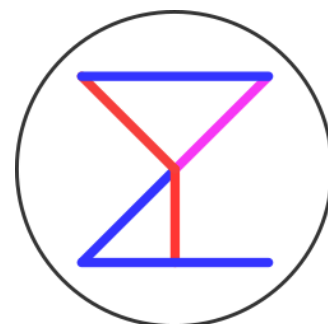


Table des matières

1	Licence d'utilisation	1	6.6	En groupe	39
2	Introduction	2	7	Le rond-point	40
2.1	Discipline moto-route . .	2	7.1	Code de la route	40
2.2	Pilote de moto	2	7.2	Comportement d'un mo- tard seul	41
2.3	se conduire en "vrai pilote"	3	7.3	Comportement d'un mo- tard en groupe	46
3	Rouler seul	8	8	Le Dépassement	47
3.1	Position générale	8	8.1	Code de la route	47
3.2	Lecture de la chaussée .	10	8.2	La manœuvre de dépassement	49
3.3	Le regard	15	8.3	Les remontées de files . .	50
4	Rouler en groupe	17	8.4	Comportement d'un mo- tard en groupe	51
4.1	Code de la route	17	9	La trajectoire de sécurité	52
4.2	Généralité sur le com- portement en groupe . .	19	9.1	Le regard du pilote . . .	52
5	La vitesse	27	9.2	Les zones du virage . . .	53
5.1	Code de la route	27	9.3	Comportement en groupe	55
5.2	Le comportement du mo- tard	29	10	La voie rapide	56
6	Le carrefour	30	10.1	Entrer sur une voie rapide	56
6.1	Le code de la route . . .	30	10.2	Sortir d'une voie rapide .	56
6.2	Tourner au carrefour vers une route prioritaire . . .	33	10.3	Comportement en groupe	56
6.3	Tourner au carrefour vers une route secondaire . .	35	11	Le résumé	57
6.4	Tourner à un carrefour à priorité de droite	37	11.1	Rouler seul	57
6.5	Les dangers	38	11.2	Rouler en groupe	59

Chapitre 1 Licence d'utilisation

Ce document est distribué sous la licence Créative Commons (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/be/>)



Paternité - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage des Conditions Initiales à l'Identique 2.0 Belgique.

Vous êtes libres

Vous êtes libres :

- de reproduire, distribuer et communiquer cette création au public
- de modifier cette création

Selon les conditions suivantes :

- **Paternité.** Vous devez citer le nom de l'auteur original de la manière indiquée par l'auteur de l'œuvre ou le titulaire des droits qui vous confère cette autorisation (mais pas d'une manière qui suggérerait qu'ils vous soutiennent ou approuvent votre utilisation de l'œuvre).
- **Pas d'Utilisation Commerciale.** Vous n'avez pas le droit d'utiliser cette création à des fins commerciales.
- **Partage des Conditions Initiales à l'Identique.** Si vous modifiez, transformez ou adaptez cette création, vous n'avez le droit de distribuer la création qui en résulte que sous un contrat identique à celui-ci.

À chaque réutilisation ou distribution de cette création, vous devez faire apparaître clairement au public les conditions contractuelles de sa mise à disposition.

La meilleure manière de les indiquer est un lien vers cette page web (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/be/>).

Chacune de ces conditions peut être levée si vous obtenez l'autorisation du titulaire des droits sur cette œuvre.

Rien dans ce contrat ne diminue ou ne restreint le droit moral de l'auteur ou des auteurs.

Chapitre 2 Introduction

2.1 Discipline moto-route

La discipline "moto-route" ou "moto-voie-publique" est la discipline moto la plus difficile et la plus dangereuse au monde.

toutes les autres disciplines se font :

- Sur un terrain privé ou sécurisé.
- Avec des pilotes qui font la même discipline.
- Avec des règles claires, précises et connues de tous.

Alors que sur une chaussée vous pouvez trouver toute une série d'usagers (2 pieds, 4 pattes, 1-2-4-6 roues, ...) qui ne connaissent pas ou ne se rendent pas compte de la problématique du pilotage d'une moto.

2.2 Pilote de moto

À partir de quand un conducteur de voiture est appelé "pilote" ?

- Quand il fait de la compétition comme du rallye (routier ou cross), de la vitesse, de l'endurance, ...

Or pour la moto, personne ne parle de conducteur de moto ... Nous sommes des pilotes de moto.

Cette terminologie est la même pour les personnes qui roulent avec des véhicules de compétition, des motos ou qui volent avec des avions (qu'ils soient privés ou professionnels).

Le fait d'être pilote implique :

- Une excellente maîtrise et gestion de notre moto.
- Une parfaite connaissance des règles qui régissent la circulation. Nous devons connaître mieux, appliquer mieux le code de la route que les autres usagers. Le code de la route est là pour nous protéger.

- Une excellente maîtrise et coordination de notre corps (conditions physiques, coordinations, vue, réactivité, . . .)
- Un équipement de sécurité irréprochable qui nous protège en cas de soucis (Pour les chutes, les glissades, . . .).

Pour être un meilleur pilote de voiture, de moto ou d'avion, cela implique des entraînements réguliers ou des stages annuels pour, non seulement ne pas perdre les réflexes acquis (éviter, freinages, . . .), mais aussi et surtout se mettre à jour ou apprendre régulièrement sur les nouvelles techniques de pilotage.

Nous devons nous comporter en "vrai pilote"

2.3 se conduire en "vrai pilote"

extrait de l'article "se conduire en vrai pilote" du site "Moto-Passion"

<https://www.moto-ecole-liberte.be/Se-conduire-en-vrai-pilote>

2.3.1 Je m'explique sur la notion de vrai pilote .

D'abord, une définition du terme. Pilote : personne qui est chargée de conduire un avion, une voiture, un bateau. . . Synonymes : aviateur, barreur, conducteur, timonier. Toutefois, le mot pilote et son corollaire, le pilotage, recouvrent une notion de conduite supérieure, qualifiée. Qu'il soit de chasse (en avion), de port (en bateau) ou de course (en voiture), le pilote est celui qui conduit mieux que les autres, qui possède une compétence de pilotage supérieure à celle de la conduite en général.

C'est sur cette notion de meilleure conduite que s'appuient les motards qui se désignent, se conçoivent comme des pilotes. Parce que l'examen du permis de conduire de catégorie A est plus complet que le B, parce que la conduite d'une moto sur le système routier réclame une plus grande attention (pour toutes les raisons vues plus haut), parce que les motos de série sont sans doute les véhicules routiers qui se rapprochent le plus des machines utilisées en compétition de vitesse, parce qu'une moto est un engin qui répond à la moindre sollicitation du corps, au moindre changement de position, qui accélère et freine fort. . .

Beaucoup de motards ne parlent pas de conducteur de moto, mais de pilote.



Pour autant, se comportent-ils comme des pilotes ?

Les pilotes professionnels sont des spécialistes hautement qualifiés dans leur domaine respectif, avec toute une série de tests, d'examens, de contrôles que nous avons déjà évoqués. Difficile à reproduire pour un motard civil .

2.3.2 Comment un motard pourrait-il se comporter en vrai pilote ?

Je connais assez bien le monde l'aviation militaire. Par passion personnelle pour l'aviation de combat autant que par mes études, mes contacts amicaux, familiaux et professionnels dans l'armée de l'Air, j'ai pu approcher des pilotes et divers personnels de l'Air, discuter avec eux, étudier les procédures des pilotes militaires.

Je peux témoigner que ce ne sont pas des "Rambo", ni des "casse-cous". Un pilote militaire est un professionnel dont la principale qualité est de savoir analyser un très grand nombre d'éléments d'information pour pouvoir prendre, dans un temps extrêmement court (on parle en secondes ou dixièmes de seconde), une décision irrévocable aux conséquences graves.

Ouvrir le feu à partir d'un avion de guerre, que ce soit par un tir canon, un tir de missile ou un largage de bombe, ce n'est jamais anodin. Une fois que la munition a été mise à feu, on ne peut la rappeler, la rattraper. Il est donc fondamental d'être certain à 100% d'avoir ouvert le feu à bon escient.

Même en dehors des missions armées, un pilote prend l'air aux commandes d'un avion qui ne lui appartient pas et qui vaut plusieurs dizaines de millions d'euros (entre 50 et 100 millions pour un Rafale, selon ce qu'on inclut dans le coût unitaire). Lui-même, en tant que pilote formé pendant au moins trois ans aux frais de l'État, vaut une fortune. Inutile de dire qu'à ce tarif-là, on déploie un luxe de précautions pour éviter tout accident. . .

Tout est là, dans les précautions, dans les mesures mises en place AVANT le départ. Il ne s'agit pas tant de compétence de pilotage pendant le déplacement (en vol ou sur route) que d'adopter une attitude professionnelle pour se concentrer dès la mise au point du plan de vol sur ce qui est nécessaire pour que tout se passe bien jusqu'à l'arrivée.

2.3.3 Les étapes du pilote

Première étape : choisir le bon appareil.

On ne vole pas sur le même type d'avion pour une mission d'interception que pour un bombardement, une reconnaissance ou de la détection en vol. Pareil pour les motos : certaines sont plutôt faites pour rouler vite en solo, d'autres pour rouler loin en duo, certaines ne tolèrent que les bons bitumes, d'autres acceptent d'emprunter des chemins, etc.

Comme la majorité des motards ne disposent que d'une seule moto, la question de prendre un véhicule pour chaque type de déplacement ne se pose pas. Mais on peut au moins songer à adapter la moto au type de mission envisagé : prévoir de la bagagerie pour un long voyage, surgonfler les pneus en cas de long trajet autoroutier, régler les suspensions, etc.

Deuxième étape : l'équipement

Assurer sa propre sécurité pour un pilote, c'est non seulement mettre en œuvre un haut niveau de compétence de pilotage, mais aussi savoir que tout homme est faillible, que l'erreur est humaine et que l'accident peut toujours se produire.

Le bon pilote revêt donc la tenue adaptée à sa mission : toujours un casque, toujours à la bonne taille, bien réglé et attaché, toujours avec un écran ; toujours des gants, adaptés au climat, mais toujours dotés de protections à la paume, aux phalanges et à la tête cubitale du poignet) ; toujours des chaussures, bottines ou bottes qui protègent la cheville, les orteils et la malléole ; toujours un blouson ou une veste avec protections homologuées CE aux épaules et coudes.

Selon le temps, la longueur du trajet, sa nature (tourisme, balade tranquille, arsouille) et l'environnement (route, tout-terrain, circuit), il portera des protections supplémentaires : pantalon de cuir avec ou sans coques aux genoux et hanches, protection dorsale, tenue de pluie, sous-vêtements chauds, blouson ventilé, gants chauffants, etc.

Troisième étape : la check-list

Avant chaque trajet en territoire ennemi, se faire une liste des éléments à vérifier, que ce soit sur la moto, sur votre équipement et sur ce que vous emmenez.

Sur la route à moto, surtout si vous partez seul(e), la moindre défaillance mécanique, l'oubli d'un équipement, une carte ou une feuille de route incomplète, peut causer de



gros soucis. Visualisez mentalement l'intégralité de l'itinéraire et pensez à tout ce qui pourrait vous être utile. Étudiez la météo et voyez s'il y a un risque de pluie ou de froid. Faites une feuille de route, prévoyez les temps d'arrêt et de pause et s'il y a probabilité d'arriver de nuit, pensez aux équipements réfléchissants.

Sans aller forcément jusqu'à rédiger une check-list écrite complète à cocher, prenez au moins un moment bien avant de partir (pour éviter d'être perturbé(e) par l'excitation du départ) pour réfléchir à tout.

Avant chaque départ en voyage, mettez au point votre propre procédure pour vérifier le niveau d'huile moteur, la pression des pneus, le plein de carburant, le niveau de la batterie. . .

Juste avant de partir, vérifiez que chaque chose est à sa place, ne serait-ce que pour ne pas avoir à chercher, à tout déballer, pour mettre la main sur le petit truc qui se cachait au fond d'un sac.

Et l'essentiel : vérifiez que tous vos documents de vol (pardon, de circulation) sont bien en place, accessibles facilement et à jour.

Après chaque pause, chaque arrêt, refaites le tour. N'avez-vous rien oublié ? Vos poches sont-elles bien fermées ? Tout est toujours bien arrimé sur la moto ? Rien n'a bougé ? La pression de pneus n'a pas varié ? Pas de fuite de fluides visible sous la moto ?

Une check-list écrite n'est qu'un moyen de rien oublier. Si vos procédures mentales sont au point, restez-en là. Mais si vous vous apercevez après plusieurs voyages que vous avez tendance à oublier des choses, réfléchissez-y à deux fois et n'ayez pas honte de tout mettre par écrit. Cela ne fera pas de vous un mauvais pilote, mais un professionnel sérieux.

Quatrième étape : le plan de vol

Il est facile de sauter sur sa moto et de partir rouler le nez au vent. Mais tout le monde sait que la plupart des accidents se produisent dans un rayon de 5 km autour de son domicile, souvent sur de courts trajets quotidiens (on connaît par cœur, alors on fait moins attention) ou sur des déplacements inopinés.

Si vous roulez sans savoir où vous allez, vous augmentez évidemment le risque de décider de changer de direction au dernier moment, donc de surprendre un autre usager. Avoir au moins une idée du trajet, avoir pris le temps de tracer un itinéraire sur carte, disposer



d'une feuille de route ou avoir programmé un itinéraire sur son GPS avec guidage vocal permet de se concentrer sur sa conduite.

Autre point, ne vous jetez pas de suite, dès la sortie du garage, dans un combat tournoyant en pleine circulation ! Surtout si vous partez pour un trajet autre que le sempiternel domicile-travail-domicile, démarrez progressivement et augmentez le rythme progressivement. Laissez-vous le temps de vous habituer, de vous concentrer sur la conduite, de ressentir les réactions de la moto.

Cinquième étape : les tactiques de combat

La conduite sur route ouverte, comme le vol en territoire hostile, est un processus mental complexe qui met en œuvre des processus sensorimoteurs qui ont été analysés et classifiés selon une nomenclature qui porte différents noms : VADA (voir, analyser, décider, agir), OCDA (observer, comprendre, décider, agir), PADA (percevoir, analyser, décider, agir). . . Certains parlent aussi de CIPDA (chercher, identifier, prévoir, décider, agir).

Les militaires utilisent la notion de boucle OODA (observer, orienter, décider, agir), un concept inventé par un instructeur militaire de l'US Air Force, le colonel John Boyd. L'idée de base est de vaincre un ennemi et lui survivre par quatre processus se chevauchant et interagissant : Observe, Orient, Decide and Act , qui permettent de formaliser le cycle de décision.

Chapitre 3 Rouler seul

3.1 Position générale

3.1.1 Le code de la route

Article 9. Place des conducteurs sur la voie publique

9.3.1. Tout conducteur circulant sur la chaussée, doit se tenir le plus près possible du bord droit de celle-ci, sauf sur les places ou s'il s'agit de se conformer aux indications des signaux F13 et F15.

9.3.2. Par dérogation à l'obligation de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée prévue au 9.3.1, le motocycliste circulant sur une chaussée qui n'est pas divisée en bandes de circulation peut se tenir sur toute la largeur de celle-ci lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et sur la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation. Le motocycliste circulant sur une chaussée divisée en bandes de circulation peut se tenir sur toute la largeur de la bande de circulation qu'il occupe.

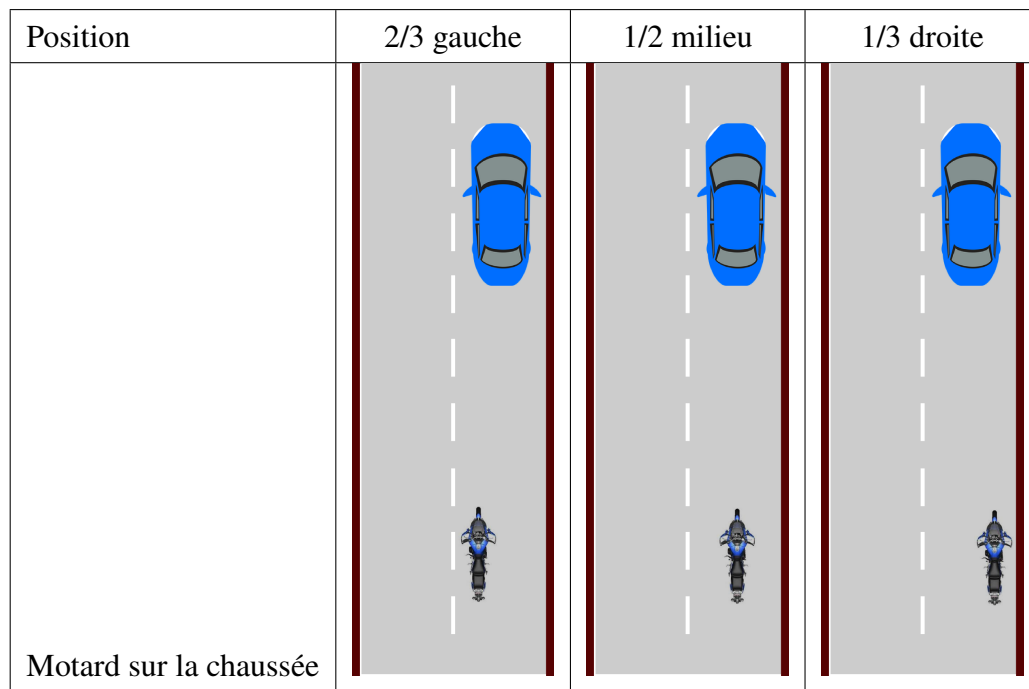
C'est l'ensemble du véhicule, du conducteur, du passager et du chargement qui est pris en compte pour déterminer l'emplacement du motocycliste.

Les mouvements effectués par le motocycliste sur la partie de la chaussée qu'il peut occuper ne sont pas considérés comme des manœuvres au sens de l'article 12.4 et ne nécessitent pas l'usage des indicateurs de direction. Toutefois, il ne pourra pas gêner les manœuvres de dépassement entamées par les conducteurs qui le suivent.

3.1.2 Position sur la chaussée avec bandes de circulation

Au regard du paragraphe 9.3.2 du code de la route, le motard pourra prendre concrètement 3 positions.

- **1/3** : Le premier tiers du bord droit de la chaussée
- **1/2** : la moitié de la chaussée
- **2/3** : Le deuxième tiers du bord droit de la chaussée



Voyons maintenant les avantages et inconvénients des différentes positions en fonction des situations que l'on peut rencontrer.

Situations	2/3	1/2	1/3
Le motards doit être visible par l'automobiliste devant lui	Oui, visible par les rétroviseurs de gauche et central	Parfois, et seulement visible par le rétroviseur central	Certainement pas
Le motard doit voir au-delà du véhicule qui est devant lui	Oui, c'est aussi la position que l'on adopte pour voir avant de dépasser	Le motard est gêné par le véhicule	Déconseillé
Position de sécurité pour se faire dépasser	Oui, pour obliger l'automobiliste à se déporter entièrement sur une autre bande	Risque de se faire frôler de près	Non, car le véhicule pourrait essayer de dépasser sans changer de bande et forcer le motard sur le bas-côté.

Situations	2/3	1/2	1/3
Lorsqu'il pleut pour éviter les marquages au sol (flèches)	Oui	Non, généralement les marquages au sol sont glissants	Oui
Lorsque le motard arrive sur une chaussée qui a été utilisée par des agriculteurs	Souvent la meilleure place	La position qui est la plus difficile à cause aux mottes de terre	À utiliser en fonction des éléments au sol

Le motard roulera généralement sur la bande d'usure gauche de sa bande de circulation.

La position exacte et précise du positionnement de la moto passe par une bonne lecture de la chaussée. Un chapitre spécifique lui consacré.

3.1.3 Position sur la chaussée sans bande de circulation

Sur une chaussée sans bande de circulation, nous n'avons pas de protection grâce aux bandes, pas de marques médianes au sol qui nous servent de référence.

Le code du gestionnaire de la voie publique indique que pour avoir des bandes de circulation, il faut que la largeur d'un bandes doit faire au moins 3,5 mètres par bandes.

Si ce n'est pas le cas c'est que la chaussée est trop étroite ou dont la largeur n'est pas régulière. Ce qui signifie que, majoritairement, les véhicules ne pourront pas se croiser sereinement avec donc un risque se toucher. La lecture de la chaussée sera déterminée par le nombre des bandes d'usure des pneus égales ou inférieures à trois.

La conséquence est que pour se mettre en sécurité, le motard roulera sur la bande de roulement de droite c'est à dire au premier tiers à droite.

3.2 Lecture de la chaussée

La lecture de la chaussée est primordiale pour son positionnement sur celle-ci.

Il faut repérer rapidement combien de bandes d'usure se trouvent sur la chaussée : deux, trois ou quatre.



3.2.1 Les routes avec bandes de circulation

C'est la situation la plus facile et la plus sécurisante. Le marquage au sol donne les limites de la chaussée sur lesquelles tu peux te positionner.

Par bande de circulation, tu trouveras deux bandes d'usure des pneus de voitures. De base, comme annoncé précédemment, le motard roulera de façon générale sur la bande de circulation de droite, sur la bande d'usure de gauche, sur les 2/3 de la bande de circulation.



Sur cette chaussée, nous voyons bien les deux bandes de circulation et les quatre bandes d'usure des pneus.

Le motard roulera sur la bande d'usure représenté par la ligne rouge.

Voici un deuxième exemple.



Il est évident que rouler au milieu de la bande de circulation (sur la zone plus foncée entre les deux bandes d'usure des pneus), peut être dangereux surtout quand le temps est humide car cette zone peut être glissante. Les véhicules perdent régulièrement des hydrocarbures (carburant, huile, . . .) par leur moteur et se déposent sur cette zone au milieu des deux bandes d'usure de pneus. C'est aussi sur cette zone que les crasses laissées par les convois agricoles ou camion se déposent.

3.2.2 Les routes sans bandes de circulation

Dans le cadre d'une chaussée sans bandes de circulation, nous pouvons trouver plusieurs situations.

- Quatre bandes d'usure de pneus
- Trois bandes d'usure de pneus
- Deux bandes d'usure de pneus

Quatre bandes d'usure de pneus

Dans ce cas, nous roulerons dans les mêmes conditions que pour la chaussée avec des bandes de circulation.

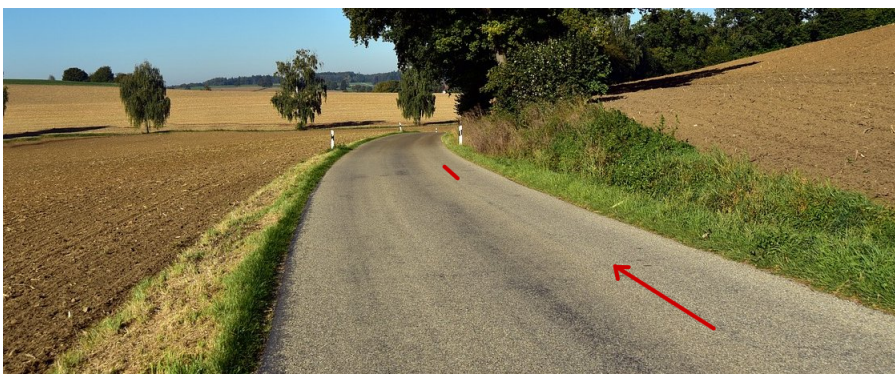


Trois bandes d'usures de pneus

Le grand soucis de la chaussée à trois bandes d'usures est que la bande d'usure du milieu est utilisée par les pneus gauches des véhicules qui circulent dans les deux sens.

Dans ce cas, il est très dangereux d'utiliser la bandes d'usures du milieu.

Par sécurité, le motard roulera sur la bande d'usure des pneus de droite.





Les trois bandes d'usures sont bien visibles aussi pour une chaussée enneigée. Sur cette photo, on remarque bien que si l'on roule sur la bande d'usure du milieu, ça devient difficile de gérer un véhicule qui arriverait en face en voulant passer sur la bande d'usure de droite.



Attention aussi de ne pas rouler entre les deux bandes d'usures. Cette zone risque d'être glissante car c'est à cette endroit qu'il risque d'y avoir des résidus d'hydrocarbures issues des moteurs.



Deux bandes d'usure de pneus

Sur les routes de la largeur d'un véhicule, donc avec deux bandes d'usure de pneus, il est évident que le motard se place sur la bande d'usure de droite.



Par sécurité, si tu te retrouves en face d'un véhicule, le plus simple est de se positionner le plus à droite possible de la chaussée, voir même s'y arrêter.

3.3 Le regard

Le regard est très important pour rouler à moto.

Attention : Cette parole souvent entendue "*Là ou tu regardes, c'est là ou la moto va se diriger*" est totalement fausse. Et ce n'est vrai pour aucun sport.

Par contre, le regard doit apporter le plus d'informations possible au cerveau et celui-ci va donner les informations aux différents muscles afin de diriger et gérer la moto.

Et pour gérer correctement la moto, **Tu dois pouvoir anticiper un événement 10 secondes avant qu'il n'arrive.**

3.3.1 Le regard devant

Le principe de base de la conduite à moto est d'avoir un très bon regard.

Regarder loin devant

- permet de tout voir. En regardant à l'horizon, le motard verra de toute façon ce qui se passe au sol ou sur son tableau de bord. Par contre, dès que le motard regarde le sol ou son tableau de bord, il n'a plus la possibilité de voir devant lui. Donc il ne verra pas ce qui peut se passer devant lui (autres usagers, animal, obstacle, . . .).
- permet d'apporter le plus d'information possible au cerveau, ensuite le cerveau traduit les informations et les transmet au corps afin qu'il puisse diriger la moto. Ce n'est pas le regard qui dirige la moto.

3.3.2 Regarder derrière

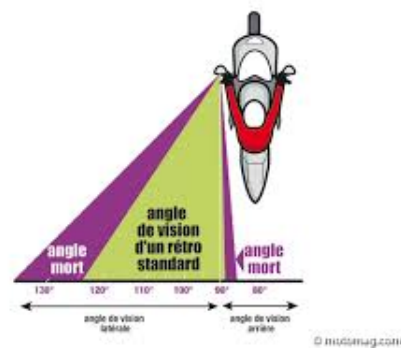
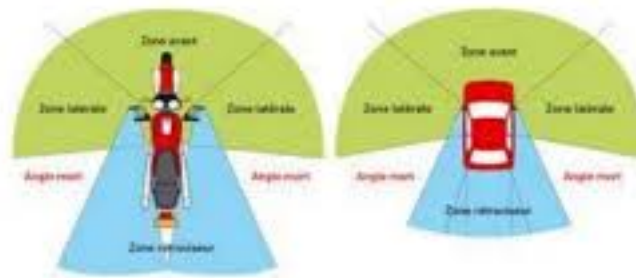
Le regard régulier à l'arrière de la moto, permet de vérifier comment se comportent les véhicules qui suivent.

Il faut contrôler et maîtriser

- La distance
- La vitesse
- Le poids
- Le comportement général (ivresse, énervement, . . .)
du véhicule qui suit.

3.3.3 Les angles morts

Les angles morts à moto sont plus importants qu'en voiture.



Un motard qui roule sur une bande de circulation ne verra pas dans son angle mort une voiture sur la bande de circulation à côté de lui et un camion sur la deuxième bande.

Quand tu regardes dans ton rétroviseur (gauche ou droite), prolonges ton regard systématiquement au 3/4 arrière pour vérifier si un usager s'y trouve.

3.3.4 Le freinage

Tout pilote doit s'assurer de pouvoir s'arrêter dans l'espace qu'il peut contrôler visuellement, tout particulièrement quand le trafic automobile est à l'arrêt ou très lent.

Chapitre 4 Rouler en groupe

4.1 Code de la route

Que nous dit le Code de la Route concernant les groupes motocyclistes.

4.1.1 Article 41. Comportement à l'égard des groupes de motocyclistes

41.1. Il est interdit aux usagers de couper:

1. un cortège, un groupe de piétons, un rassemblement à l'occasion d'une manifestation culturelle, sportive ou touristique ou une procession;
2. un groupe de concurrents participant à une course cycliste ou à une épreuve ou compétition sportive non-motorisée;

41.3.1. Les usagers doivent obéir aux indications qui sont formulées:

2° en vue d'assurer la sécurité:

- a) des manifestations culturelles, sportives et touristiques, des courses cyclistes et des épreuves ou compétitions sportives non-motorisées, par des signaleurs habilités à cette fin;
- b) des groupes de cyclistes et des groupes de motocyclistes, par des capitaines de route;

41.3.2.

Pour arrêter la circulation ces capitaines de route doivent faire usage d'un disque représentant le signal C3 et dont les caractéristiques sont déterminées par le Ministre des Communications.



C3

4.1.2 Article 43ter. Motocyclistes en groupe

43ter1

Quand les motocyclistes roulent en groupe de deux minimum sur une voie publique divisée en bandes de circulation, ils ne doivent pas circuler en file indienne; ils peuvent être en deux rangs parallèles décalés, en respectant entre eux une distance de sécurité.

Si la chaussée n'est pas divisée en bandes de circulation, ils ne peuvent en aucun cas dépasser une largeur égale à la moitié de la chaussée. Si le croisement est impossible, ils doivent, le cas échéant, circuler en file indienne.

43ter2

Les groupes de motocyclistes de plus de 50 participants doivent être accompagnés de deux capitaines de route au minimum. Les groupes de 15 à 50 participants peuvent être accompagnés de deux capitaines de route au minimum.

43ter3

1. Les capitaines de route veillent au bon déroulement de la randonnée. Ces capitaines de route doivent être âgés de 25 ans au moins et porter un vêtement rétro-réfléchissant, qui indique en lettres noires sur le dos la mention "capitaine de route".
2. Aux carrefours où la circulation n'est pas réglée par des signaux lumineux de circulation, un au moins des capitaines de route peut immobiliser de la manière énoncée à l'article 41.3.2. la circulation dans les voies transversales durant la traversée du groupe.

43ter4

Les capitaines de route sont en possession d'un signal routier de type C3.



C3

4.2 Généralité sur le comportement en groupe

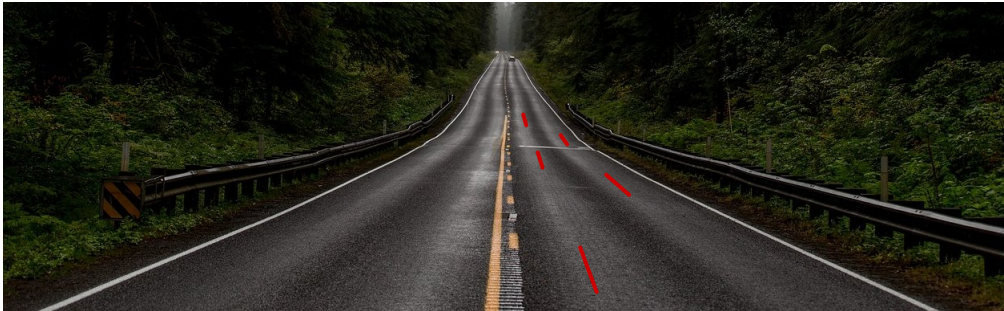
4.2.1 Le positionnement sur la chaussée

Une chaussée avec bandes de circulation

Les motards roulent en quinconce sur les bandes d'usure des pneus.

Une distance de sécurité doit être mise entre chaque moto. La vieille règle des deux crocodiles (2 secondes) est toujours la manière la plus simple de prendre ses distances.

Attention de ne pas prendre trop de distance de sécurité, car la règle sur de l'article 41.1 (page 17) ne sera plus respecté et un véhicule risque de couper le groupe.



Une chaussée sans bandes de circulation

Quatre bandes d'usure des pneus

Sur une chaussée sans bandes de circulation mais avec quatre bandes d'usure de pneus le positionnement d'un groupe se fera comme pour une chaussée à bandes de circulation.

Le leader du groupe doit quand même faire très attention aux véhicules qui viennent en face. Effectivement, il n'y a pas de protection car il n'y a pas de marquage au sol.



Moins de quatre bandes d'usure des pneus

Sur une chaussée à trois bandes d'usure de pneus, rouler au milieu ne permet pas de respecter l'article 43ter1 (page 18).

Le groupe roulera en file indienne sur la bande d'usure de droite.

Sur une chaussée à deux bandes d'usure de pneus, le groupe restera aussi en file indienne sur la bande de droite.

4.2.2 Les différents rôles dans le groupe

Rouler en groupe demande une bonne organisation. Pour cela, il est important de définir les différents rôles dans un groupe.

Avant de partir en groupe, les rôles doivent être bien définis et chaque motard qui a un rôle doit bien le connaître.

Les formations mis en place permettront de préparer chaque motards à chacun des rôles.

Les différents rôles sont

- Le Leader
- Le Second
- Le Serre-file (ou le Piou-piou)
- Le capitaine de route
- Le refuge

Le Leader

Rôle

- Gérer le rythme du groupe.
- Vérifier le trajet.
- Respecter le code de la route et la signalisation.
- Gère le temps du groupe (pose, repas, plein, . . .)

position En tête de groupe,

- Sur la deuxième bande d'usure des pneus sur les chaussées à quatre bandes d'usure.
- Sur la première bande d'usure dans les autres cas

Le leader doit bien connaître le trajet soit de mémoire, soit en suivant un GPS. Normalement, il a analysé l'entièreté de la trace.

C'est aussi le leader qui respecte le code de la route et la signalisation. Si il rentre dans un "Accès interdit", tout le monde va le suivre et se mettre en infraction.

Le leader doit gérer le rythme du groupe. Après un carrefour ou un rond-point, il prendra une vitesse qui permet à l'entièreté du groupe de se reformer. Pour cela, il doit bien connaître les motards du groupe. Le rythme sera différents pour une balade à 150 motos ou avec un groupe de 6 amis.

Le leader s'occupe du rythme à prendre et de ce qui se passe devant le groupe

Le Second

Rôle

- Gérer le positionnement du groupe (une ou deux files).
- Visualise les difficultés.
- Aider le bon comportement du groupe.
- Surveiller le comportement des jeunes pilotes ou petites cylindrées juste derrière lui.

position Derrière le "Leader", en fonction du comportement que doit prendre le groupe.

Le boulot du "Second" de groupe est très important. Il doit avoir une grande expérience individuelle et en groupe.

C'est lui qui va indiquer au groupe le comportement à adopter sur la chaussée. En suivant le "Leader", il visualise la chaussée, les difficultés (virage, bandes de circulation ou pas, quinconce ou file indienne) et se positionne correctement derrière le "Leader". Le reste du groupe va suivre le comportement cohérent du leader suivi du second.

Dans un groupe, il est important de mettre juste derrière le "Second" les motos de moindre cylindrée (125cc) ou les pilotes les moins expérimentés. Le second va pouvoir adapter sa vitesse et son rythme ce qui va modifier le travail du "Leader".

Il est important que le "Leader" et le "Second" soit en contact régulièrement ou du moins ont bien préparé la gestion du groupe.

Le Second gère le comportement du groupe qui se trouve derrière lui

Le Serre-file

Rôle

- Gérer l'arrière du groupe.
- Protéger le groupe.
- Contrôler les réactions suspectes des motards du groupe (fatigue, plein, mauvais comportement, mise en danger).

position En fin de groupe,

- Sur la deuxième bande d'usure des pneus sur les chaussées à quatre bandes d'usure.
- Sur la première bande d'usure dans les autres cas

Le rôle du "Serre-file" est aussi très important car c'est lui qui va protéger le groupe.

Il va protéger la fin du groupe des véhicules qui arrivent derrière lui.

Lors de dépassement, il se mettra pratiquement en même temps que le "Leader" sur la seconde bande d'autoroute pour ne pas scinder le groupe.

Le Serre-file protège le groupe à l'arrière

Le Capitaine de route

Rôle

- Bloquer les carrefour non réglés par des signaux lumineux de circulation.
- Bloquer les ronds-point.
- Respecter le code de la route et la signalisation (entre autre les limitations de vitesses et les marquages au sol).

Position Mobile dans le groupe en fonction de la stratégie utilisée pour la gestion des motards.

Le CdR (Capitaine de Route) est très particulier et demande, non seulement une bonne expérience, mais surtout une bonne formation.

Le CdR n'est obligatoire qu'à partir d'un groupe de 50 motos. Il existe différentes façons de rouler en groupe sans avoir besoin de CdR.

C'est au "Leader", qui connaît le parcours et du nombre de motards dans le groupe, qui doit déterminer le nombre de CdR qu'il a besoin pour gérer le groupe. Il est évident que 800 km sur Autoroute avec 50 motards, il ne faut que deux CdR, un devant et un derrière.

Il doit être intransigeant sur le Code de la Route car c'est lui qui sera le plus vu et donc la références vis-à-vis des autres motards du groupe.

Il faut qu'il puisse remonter le groupe (en tout ou partie) en respectant :

- Le Code de la Route (signalisation et marquage au sol)
- Sa sécurité et celle du groupe.
- Les motards du groupe (surtout les moins expérimentés) sans leur faire peur, les mettre en danger.
- Les autres usagés de la route sans jamais les mettre en danger, entre autre en les forçant à commettre des infractions au Code de la Route, soit disant pour laisser passer le groupe.

Un CdR n'est pas **un agent qualifié** et ne peut que :

- Bloquer les carrefour non réglés par des signaux lumineux de circulation.
- Bloquer les ronds-point.

Il ne peut en aucun cas bloquer un carrefour avec des feux tricolores, ni autoriser à rouler sur une chaussée signalé par un "Accès interdit".

Le CdR permet de bloquer certains carrefour et rond-point pour garder l'unité du groupe

Le Refuge

Rôle

- Créer un espace de refuge pour les capitaines de route qui remontent le groupe.
- Gérer la sécurité du groupe.

Position Fixe à différents endroits du groupe défini avant le départ.

Les "refuges" doivent créer des espaces dans le groupe pour que les "CdR" puissent s'y réfugier sans mettre en danger les motards du groupe. Les "refuges" doit rassurer les motards du groupe et leur permettre de rouler en toute tranquillité.

Ils ont un regard en permanence dans les rétro pour anticiper l'arrivée d'un "CdR". Pour cette fonction, ils seront toujours positionnés sur l'extérieur du groupe quand c'est possible.

Les "Refuges" doivent être bien repérable par les "CdR".

Le nombre de "Refuges" va dépendre du parcours, du nombre de motards dans le groupe et du nombre de "CdR".

Le Refuge va permettre au CdR de se rabattre dans le groupe en toute sécurité

4.2.3 Les techniques pour rouler en groupe

Le Capitaine de Route

L'usage de CdR demande une bonne préparation de l'organisation du tracé. Il faut bien préparer le parcours (en évitant les carrefours à feux tricolore), gérer et trouver les bons motards pour les différents rôles.

Le tiroir

Le grand avantage des techniques de tiroir est de ne pas devoir faire appel à des CdR et des Refuges.

Très pratique pour des petits groupes de motards.

Il existe deux grandes façons d'utiliser la technique du tiroir.

Tiroir court

Chaque motard du groupe est responsable du motard derrière lui. Dès qu'un motard ne voit plus celui qui est derrière lui, il s'arrête et l'attend. Le motards devant lui, le voit arrêté, il va s'arrêter aussi.

Cette façon de faire remonte jusqu'au Leader qui s'arrête et attend que le groupe se reforme.

Ce retard est généralement dû au carrefour, feux tricolore, rond-point, . . .

Dans cette technique, le motard reste à sa place. Il y aura bien un "Leader", un "Second" et un "Serre-file"



Tiroir long

Le "tiroir long" est un peu différent, il est géré par le "Leader".

Le "Leader" indique au motard qui est juste derrière de se positionner à un carrefour et de s'arrêter.

Le motard s'arrête et attend que tout le groupe soit passé.

Il repart en restant à l'arrière du groupe

Il prévient le motard qui sera arrêté au carrefour suivant qu'il est le dernier et il y aura un nouveau dernier.

Chaque motard sera arrêté à un carrefour ou un rond-point et repartira en fin de groupe avant de se retrouver derrière le "Leader".

Dans cette technique de tiroir il n'y a pas de "Second" et de "Serre-file" et tous les motards changent en permanence de place.



Chapitre 5 La vitesse

5.1 Code de la route

5.1.1 Article 10. Vitesse

10.1.

- 1° Tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par la présence d'autres usagers et en particulier les plus vulnérables, les conditions climatiques, la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement de son véhicule; sa vitesse ne peut être ni une cause d'accident, ni une gêne pour la circulation.
- 2° Le conducteur doit, compte tenu de sa vitesse, maintenir entre son véhicule et celui qui le précède une distance de sécurité suffisante.
- 3° Le conducteur doit en toute circonstance pouvoir s'arrêter devant un obstacle prévisible.

10.2. Aucun conducteur ne peut gêner la marche normale des autres conducteurs en circulant sans raison valable à une vitesse anormalement réduite ou en exerçant un freinage soudain non exigé par des raisons de sécurité.

Le conducteur qui veut ralentir de façon notable l'allure de son véhicule doit indiquer cette intention au moyen des feux-stop lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon, et si possible, par un geste du bras.

10.3. Tout conducteur doit ralentir lorsqu'il approche d'animaux de trait, de charge et de monture, ou de bestiaux se trouvant sur la voie publique. Il doit s'arrêter lorsque ces animaux montrent des signes de frayeur.

10.4. Il est interdit d'inciter ou de provoquer un conducteur à circuler à une vitesse excessive.




5.1.2 Article 68. Signaux d'interdiction

68.1. Les signaux d'interdiction sont placés à droite; toutefois, lorsque la disposition des lieux ne le permet pas, ils peuvent être placés au-dessus de la chaussée.

Ils peuvent être répétés aux endroits où la circulation le justifie.

68.2. Un signal d'interdiction peut être annoncé par un signal identique complété par un panneau additionnel indiquant la distance approximative à laquelle commence l'interdiction.

68.3. Les signaux d'interdiction et de fin d'interdiction sont reproduits ci-après.

	<p>À partir du signal jusqu'au prochain carrefour inclus, ou jusqu'à chaque signal C43 avec ou sans validité zonale, ou jusqu'au signal indiquant le début ou la fin d'une agglomération, d'une zone résidentielle, d'une zone de rencontre ou d'une zone piétonne, interdiction de circuler à une vitesse supérieure à celle qui est indiquée.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La mention "km" sur le signal est facultative. • Lorsqu'une masse est indiquée sur un panneau additionnel, l'interdiction n'est applicable qu'aux véhicules dont la masse maximale autorisée excède la limite fixée. <p>Le signal C43, avec la mention 30 km/h, placé au-dessus du signal F1, F1a ou F1b vaut sur l'ensemble des voiries comprises dans les limites de l'agglomération.</p>
	<p>Fin de la limitation de vitesse imposée par le signal C 43. La mention "km" sur le signal est facultative. S'il a été fait usage du signal C43, avec mention 30 km/h, au-dessus du signal F1, F1a ou F1b, le signal C45, avec la même mention, doit être placé au-dessus du signal F3, F3a ou F3b de cette agglomération.</p>
	<p>Fin de toutes les interdictions locales imposées aux véhicules en mouvement.</p>

5.2 Le comportement du motard

5.2.1 Seul

- Rouler correctement en fonction du trafic. Le motard étant souvent invisible pour les automobilistes, il doit éviter de se retrouver avec une vitesse trop faible par rapport au trafic. Rouler à la limite de vitesse n'est jamais préjudiciable mais rouler trop lentement est souvent dangereux par rapport aux véhicules qui pourraient arriver trop vite par l'arrière et n'auraient pas vu le motard.
- Une limitation de vitesse n'est pas mise au hasard, souvent il y a danger (route dégradée, route glissante, travaux, virage serré, . . .). Prudence.
- Prévenir les autres usagers d'un ralentissement. Le frein moteur des motos est excessivement puissant et l'automobiliste se laisse surprendre un ralentissement brutal. Si le motard donne un ou deux appels de frein avec une des commandes de frein, l'activation de la lampe "Stop" de la moto avertira l'automobiliste.
- Bien connaître le régime de voirie dans lequel le motard évolue (Agglomération, hors agglomération, . . .) afin de réagir tout de suite à la fin d'une limitation de vitesse (qui se termine généralement au carrefour suivant si pas d'autre signalisation d'interdiction). La non reprise de vitesse risque d'être dangereuse par rapport au véhicule derrière la moto qui, lui, reprendra sa vitesse.
- Ne connaissant pas les conditions de voirie à la sortie d'un virage (même connues), il est préférable d'adapter la vitesse afin de pouvoir réagir en toute sécurité devant l'obstacle (coulée de boue, sortie de tracteur d'un champ, tâche d'huile ou d'essence, obstacle sur le route, un animal, . . .).

5.2.2 en groupe

Le "Leader" doit veiller à ce que aucun motard du groupe ne dépasse la vitesse maximum. Il va devoir adapter son comportement pour attendre que l'entièreté du groupe puisse reprendre un vitesse correcte.

Le "Serre-file" doit pouvoir annoncer au "Leader" qu'il ré-accélère trop vite puisqu'il a dû dépasser les limitations pour rattraper le groupe.

Chapitre 6 Le carrefour

6.1 Le code de la route

6.1.1 Article 19. Changement de direction

19.1. Le conducteur qui veut tourner à droite ou à gauche pour quitter la chaussée ou qui veut ranger son véhicule sur le côté gauche d'une chaussée à sens unique doit s'assurer au préalable qu'il peut le faire sans danger pour les autres usagers et particulièrement en tenant compte des possibilités de ralentissement de ceux qui le suivent.

19.2. Le conducteur qui tourne à droite doit:

1° indiquer son intention suffisamment à temps au moyen des feux indicateurs de direction de droite lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon, et si possible, par un geste du bras.

- Cette indication doit cesser dès que le mouvement est accompli.
- Le fait d'entrer dans un rond-point constitue un changement de direction n'impliquant pas l'usage des indicateurs de direction.
- Le fait de sortir d'un rond-point est un changement de direction impliquant l'usage des indicateurs de direction.

2° serrer le plus possible le bord droit de la chaussée.

- Le conducteur peut toutefois se porter vers la gauche lorsque la disposition des lieux et les dimensions du véhicule ou de son chargement ne permettent pas de serrer le bord droit de la chaussée.
- Dans ce cas, il doit s'assurer au préalable qu'aucun conducteur qui le suit n'a commencé un dépassement; en outre il ne peut mettre en danger les autres conducteurs qui circulent normalement sur la voie publique qu'il s'apprête à quitter;

3° exécuter le mouvement à allure modérée;

4° exécuter le mouvement aussi court que possible sauf dans les cas où la circulation s'effectue, sur la chaussée dans laquelle il s'engage, conformément aux dispositions de l'article 9.4. et 9.5.

19.3. Le conducteur qui tourne à gauche doit:

1° indiquer son intention suffisamment à temps au moyen des feux indicateurs de direction de gauche lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon, et si possible, par un geste du bras. Cette indication doit cesser dès que le mouvement est accompli;

2°

- a) sur une chaussée à deux sens de circulation, se porter vers la gauche sans gêner les conducteurs venant en sens inverse;
- b) sur une chaussée à sens unique, serrer le plus possible le bord gauche de celle-ci;

3° céder le passage aux conducteurs venant en sens inverse sur la chaussée qu'il s'apprête à quitter;

4° exécuter le mouvement à allure modérée;

5° aux carrefours, exécuter le mouvement aussi largement que possible de manière à aborder par la droite la chaussée dans laquelle il s'engage, sauf dans les cas où la circulation s'effectue sur cette chaussée conformément aux dispositions de l'article 9.4. et 9.5.

19.4. Le conducteur qui change de direction doit céder le passage aux conducteurs et aux piétons qui circulent sur les autres parties de la même voie publique.

19.5. Le conducteur qui change de direction doit céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.

19.6. Lorsque la circulation s'effectue conformément aux dispositions de l'article 9.4. et 9.5 le conducteur ne peut tourner à droite que s'il se trouve dans la bande ou la file de droite, et à gauche que s'il se trouve dans la bande ou la file de gauche.

6.1.2 Article 12. Obligations de céder le passage

12.1. Tout usager doit céder le passage aux véhicules sur rails; à cette fin, il doit s'écarter de la voie ferrée dès que possible.

12.2. Le conducteur abordant un carrefour doit redoubler de prudence pour éviter tout accident.

12.3.1. Tout conducteur doit céder le passage à celui qui vient à sa droite, sauf s'il circule dans un rond-point ou si le conducteur qui vient de droite vient d'un sens interdit.

Toutefois, le conducteur doit céder le passage à tout autre conducteur circulant sur la voie publique ou la chaussée qu'il aborde:

- a) lorsqu'il débouche d'une voie publique ou d'une chaussée pourvue d'un signal B1 (triangle sur pointe) ou d'un signal B5 (stop);



- b) lorsqu'il débouche d'un chemin de terre ou d'un sentier sur une voie publique pourvue d'une chaussée.

6.1.3 Article 15. Croisement

15.1. Le croisement s'effectue à droite.

15.2. En cas de croisement, le conducteur doit laisser libre une distance latérale suffisante et au besoin serrer à droite.

Le conducteur dont la progression est entravée par un obstacle ou la présence d'autres usagers doit ralentir et au besoin s'arrêter pour laisser passer les usagers qui viennent en sens inverse.

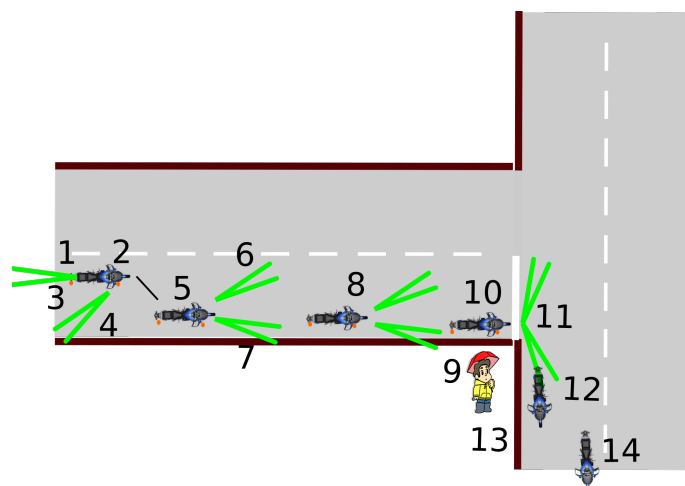
15.3. Lorsque la largeur de la chaussée ne permet pas d'effectuer aisément le croisement, le conducteur peut emprunter l'accotement de plain-pied à condition de ne pas mettre en danger les usagers qui s'y trouvent.

6.2 Tourner au carrefour vers une route prioritaire

6.2.1 Tourner à droite au carrefour vers une route prioritaire

Les successions des éléments pour tourner à droite au carrefour vers une route prioritaire est :

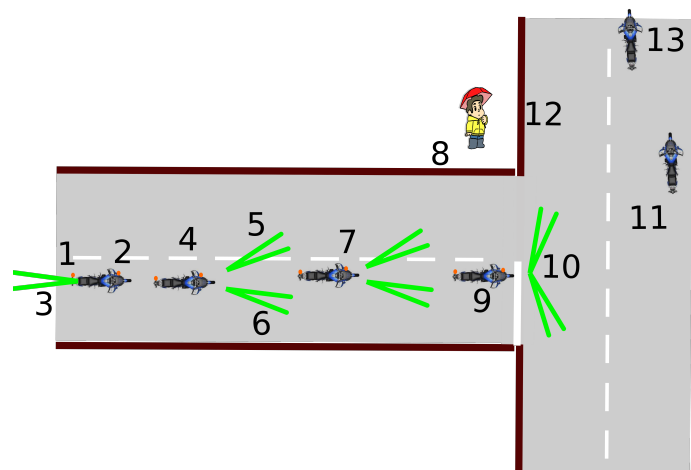
1. Rouler au 2/3 de la chaussée
2. Mettre l'indicateur de direction à droite
3. Regarder en arrière pour vérifier le comportement du véhicule qui suit (**A**).
4. Regarder dans l'angle mort pour vérifier si il n'y a pas un autre usager.
5. Se rabattre sur la droite de la chaussée.
6. Regarder une première fois à gauche de la chaussée sur laquelle on arrive (**G**).
7. Regarder une première fois à droite de la chaussée sur laquelle on arrive (**D**).
8. (AGD) mnémotechnique a appliquer deux fois (si c'est possible) afin de réussir à connaître la distance et la vitesse de la voiture qui arrive.
9. Vérifier les piétons qui souhaitent traverser.
10. Au "Stop" (B5) le motard doit s'arrêter et au "Céder le passage" (B1) le motard peut s'arrêter.
11. Dans les deux cas, regarder à gauche et à droite. (un véhicule peut toujours arriver de la droite en dépassant un autre véhicule).
12. Tourner le plus court possible en restant le plus près possible du bord droit de la chaussée.
13. Vérifier si des piétons traversent (arrêt en ligne droite). Regarder les panneaux de signalisation qui se trouvent à droite.
14. Reprendre le positionnement des 2/3 de la nouvelle chaussée. Stopper l'indicateur de direction.



6.2.2 Tourner à gauche au carrefour vers une route prioritaire

Les successions des éléments pour tourner à gauche au carrefour vers une route prioritaire est :

1. Rouler au 2/3 de la chaussée
2. Mettre l'indicateur de direction à gauche
3. Regarder en arrière pour vérifier le comportement du véhicule qui suit (A).
4. Rester sur la gauche de la chaussée.
5. Regarder une première fois à gauche de la chaussée sur laquelle on arrive (G).
6. Regarder une première fois à droite de la chaussée sur laquelle on arrive (D).
7. (AGD) mnémotechnique à appliquer deux fois (si c'est possible) afin de réussir à connaître la distance et la vitesse de la voiture qui arrive.
8. Vérifier les piétons qui souhaitent traverser.
9. Au "Stop" (B5) le motard doit s'arrêter et au "Céder le passage" (B1) le motard peut s'arrêter.
10. Dans les deux cas, regarder à gauche et à droite. (un véhicule peut toujours arriver de la droite en dépassant un autre véhicule).
11. Tourner le plus large possible et se retrouver le plus près possible du bord droit de la chaussée.
12. Vérifier si des piétons traversent (arrêt en ligne droite). Regarder les panneaux de signalisation qui se trouvent à droite.
13. Reprendre le positionnement des 2/3 de la nouvelle chaussée. Stopper l'indicateur de direction.

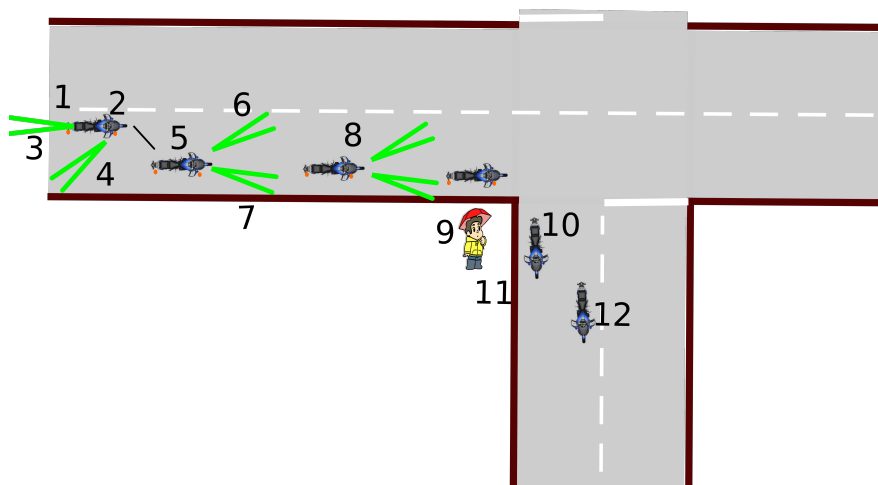


6.3 Tourner au carrefour vers une route secondaire

6.3.1 Tourner à droite au carrefour vers une route secondaire

Les successions des éléments pour tourner à droite au carrefour vers une route secondaire venant d'une route principale est :

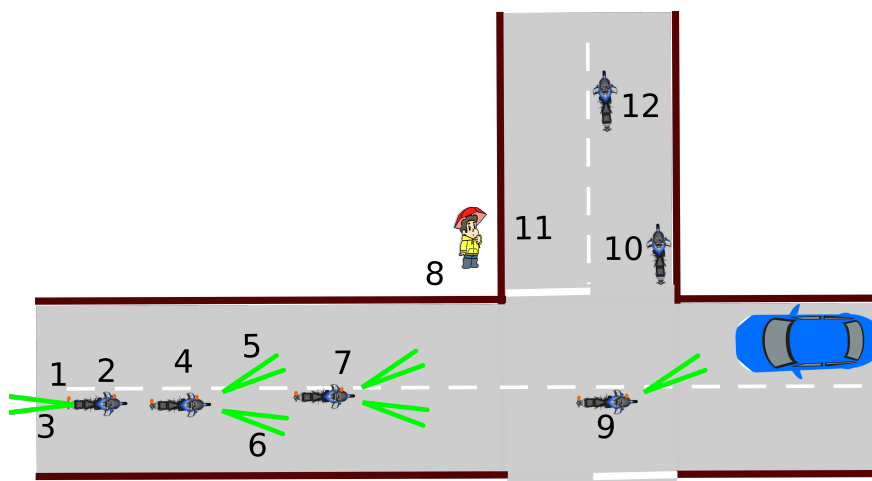
1. Rouler au 2/3 de la chaussée
2. Mettre l'indicateur de direction à droite
3. Regarder en arrière pour vérifier le comportement du véhicule qui suit (A).
4. Regarder dans l'angle mort pour vérifier si il n'y a pas un autre usager.
5. Se rabattre sur la droite de la chaussée.
6. Regarder une première fois à gauche de la chaussée du carrefour sur laquelle on arrive (G) pour visualiser un éventuel usager qui n'aurait pas vu la moto.
7. Regarder une première fois à droite de la chaussée sur laquelle on va se rendre (D).
8. (AGD) mnémotechnique à appliquer deux fois (si c'est possible) afin de réussir à connaître la distance et la vitesse de l'usager qui arrive.
9. Vérifier les piétons qui souhaitent traverser.
10. Tourner le plus court possible en restant le plus près possible du bord droit de la chaussée. Attention de ne jamais faire un mouvement par la gauche, ayant le clignotant à droite un autre usager peut vous dépasser.
11. Vérifier si des piétons traversent (arrêt en ligne droite). Regarder les panneaux de signalisation qui se trouvent à droite.
12. Reprendre le positionnement des 2/3 sur la nouvelle chaussée. Stopper l'indicateur de direction.



6.3.2 Tourner à gauche au carrefour vers une route secondaire

Les successions des éléments pour tourner à gauche au carrefour vers une route secondaire venant d'une route principale est :

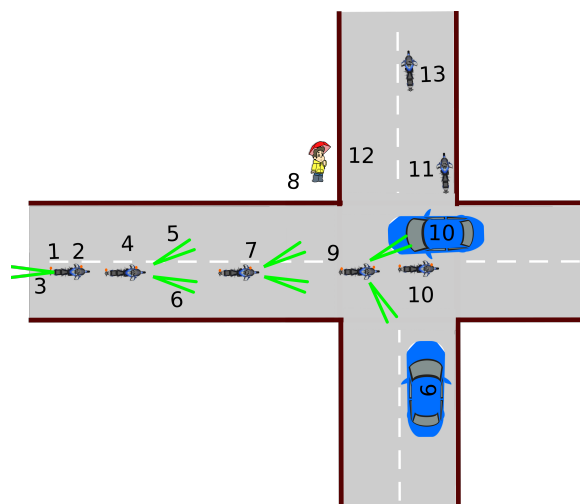
1. Rouler au 2/3 de la chaussée
2. Mettre l'indicateur de direction à gauche
3. Regarder en arrière pour vérifier le comportement du véhicule qui suit (A).
4. Rester sur la gauche de la chaussée.
5. Regarder une première fois à gauche de la chaussée sur laquelle on va s'engager (G) toujours pour anticiper les distraits.
6. Regarder une première fois à droite de la chaussée (D) pour vérifier que le motard a bien été vu par les autres usagers.
7. (AGD) mnémotechnique à appliquer deux fois (si c'est possible) afin de réussir à connaître la distance et la vitesse de la voiture qui arrive.
8. Vérifier les piétons qui souhaitent traverser.
9. S'avancer jusqu'au milieu de la bande de circulation que l'on va prendre et laisser passer les véhicules qui arrivent en face sur la même chaussée prioritaire que le motard.
10. Tourner le plus large possible et se retrouver le plus près possible du bord droit de la chaussée.
11. Vérifier si des piétons traversent (arrêt en ligne droite). Regarder les panneaux de signalisation qui se trouvent à droite.
12. Reprendre le positionnement des 2/3 de la nouvelle chaussée. Stopper l'indicateur de direction.



6.4 Tourner à un carrefour à priorité de droite

Les successions des éléments pour tourner à gauche dans un carrefour à priorité de droite est :

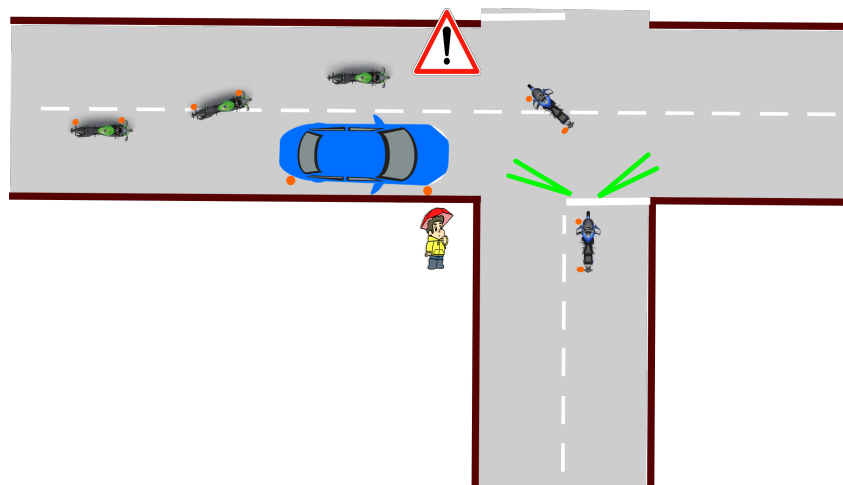
1. Rouler au 2/3 de la chaussée
2. Mettre l'indicateur de direction à gauche
3. Regarder en arrière pour vérifier le comportement du véhicule qui suit (A).
4. Rester sur la gauche de la chaussée.
5. Regarder une première fois à gauche de la chaussée sur laquelle on va s'engager (G) toujours pour anticiper les distraits.
6. Regarder une première fois à droite de la chaussée (D) pour vérifier que le motard a bien été vu par les autres usagers.
7. (AGD) mnémotechnique à appliquer deux fois (si c'est possible) afin de réussir à connaître la distance et la vitesse de la voiture qui arrive.
8. Vérifier les piétons qui souhaitent traverser.
9. Laisser passer les véhicules qui viennent de la droite, tout en "bloquant" ceux qui viennent de la gauche en avançant devant la bande qui vient de gauche.
10. S'avancer jusqu'au milieu de la bande de circulation que l'on va prendre et laisser passer les véhicules qui arrivent en face sur la même chaussée prioritaire que le motard. Cette manœuvre permet que un croisement par la droite.
11. Tourner le plus large possible et se retrouver le plus près possible du bord droit de la chaussée.
12. Vérifier si des piétons traversent (arrêt en ligne droite). Regarder les panneaux de signalisation qui se trouvent à droite.
13. Reprendre le positionnement des 2/3 de la nouvelle chaussée. Stopper l'indicateur de direction.



6.5 Les dangers

Les usagers de la route sont généralement prudents sur un carrefour à priorité de droite, les dangers viennent généralement des autres.

- Lorsque vous vous arrêtez à un carrefour devant un panneau "Stop" ou un "Céder le passage". Vous devez vous méfier de deux situations :
 - Lorsque vous tournez à droite, ne pas oublier de regarder aussi à droite avant de vous engager sur la chaussée de droite. Vous pourriez vous retrouver en face d'un véhicule qui est en train d'effectuer un dépassement. Celui-ci est autorisé à le faire puisqu'il est sur une chaussée prioritaire.
 - Lorsque vous tournez à gauche, méfiez-vous des véhicules qui arrivent par la gauche (sur leur voie) qui, soit tourne sur votre chaussée (voiture bleu), soit sont lent (tracteur). Vous allez avoir la tendance de passer devant le véhicule et aller sur votre nouvelle chaussée, bien calé à droite. Attention des usagers (moto verte) peuvent dépasser. Faites aussi attention au bus à l'arrêt et aux tracteurs qui roulent lentement.
- Lorsque vous suivez un véhicule qui marque l'intention de tourner à droite. Attention ne vous précipitez pas dans un dépassement. Un véhicule venant de la droite, donc de la chaussée vers laquelle se dirige le véhicule qui tourne, pourrait décider de passer devant ce véhicule et se retrouver sur votre bande pendant votre dépassement.



6.6 En groupe

Sur chaussée avec bandes de circulation

Lorsque un groupe roule sur une chaussée avec bandes de circulation (ou sans bandes de circulation mais avec 4 bandes d'usure), le groupe va se comporter comme une voiture.

Le "Leader" doit bien faire son job pour démarrer dans un carrefour en ne mettant pas le groupe en danger.

Sur chaussée sans bandes de circulation

Comme le groupe roulera en file indienne, tout le groupe se comportera comme si il était un motard seul.

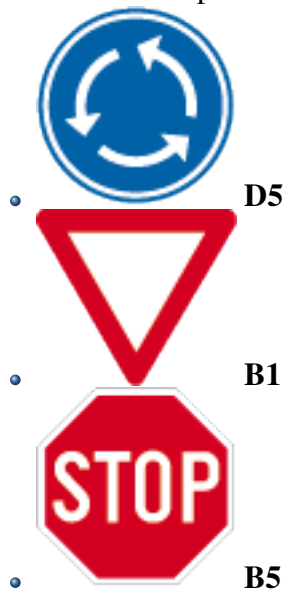


Chapitre 7 Le rond-point

7.1 Code de la route

7.1.1 Article 2. Définition

2.39. Le terme "rond-point" désigne une voirie où la circulation s'effectue en un seul sens autour d'un dispositif central matérialisé, signalé par des signaux D5 et dont les voies d'accès sont pourvues des signaux B1 ou B5.



7.1.2 Article 12. Obligations de céder le passage



12.3.1. Tout conducteur doit céder le passage à celui qui vient à sa droite, sauf s'il circule dans un rond-point ou si le conducteur qui vient de droite vient d'un sens interdit.

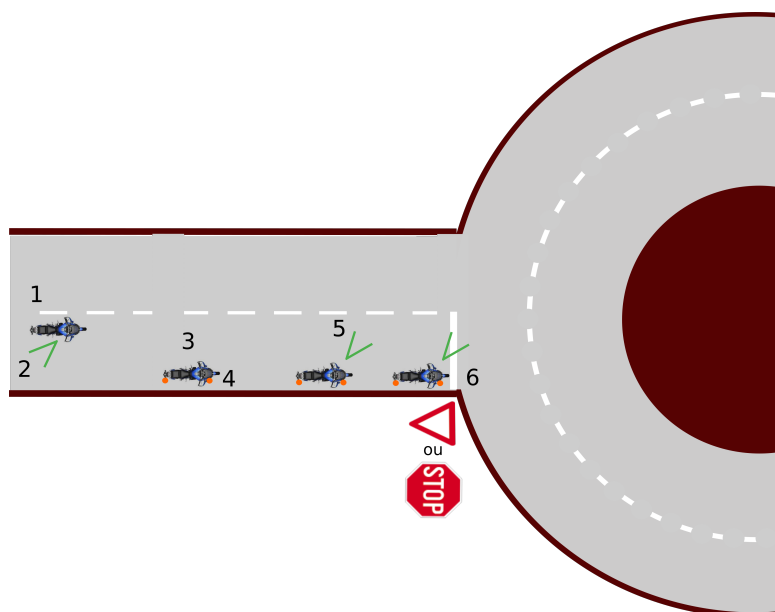
Un "rond-point" est bien une voirie à sens unique à une ou plusieurs bande(s) de circulation.

7.2 Comportement d'un motard seul

7.2.1 Entrée

L'entrée dans un rond-point est importante pour se protéger des autres usagers.

1. Rouler sur les 2/3 de la chaussée ou de la bande de droite (si pas de dépassement).
2. Regarder dans son angle mort de droite pour vérifier qu'il n'y ait pas d'autres usagers.
3. Serrer à droite
 - Ne pas rouler sur la piste cyclable.
 - Serrer à droite à la fin de la piste cyclable (regarder dans l'angle mort).
4. Mettre l'indicateur de direction
 - À droite pour la première sortie
 - À gauche pour les autres sortie (pas obligatoire mais recommander pour prévenir les autres usagers des intentions du motard).
5. Regarder à gauche pour vérifier les usagers qui sont déjà dans le rond-point (Le motard ne regarde généralement pas à droite puisque qu'un rond-point est en fait une chaussée à sens unique).
6. Si le panneau indicateur est un
 -  B1 : Céder le passage.
 -  B5 : Marquer l'arrêt et céder le passage.
7. Entrer dans le rond-point.



7.2.2 Dans le rond-point

Le comportement dans le rond-point est différent en fonction de deux cas.

Sans bande de circulation

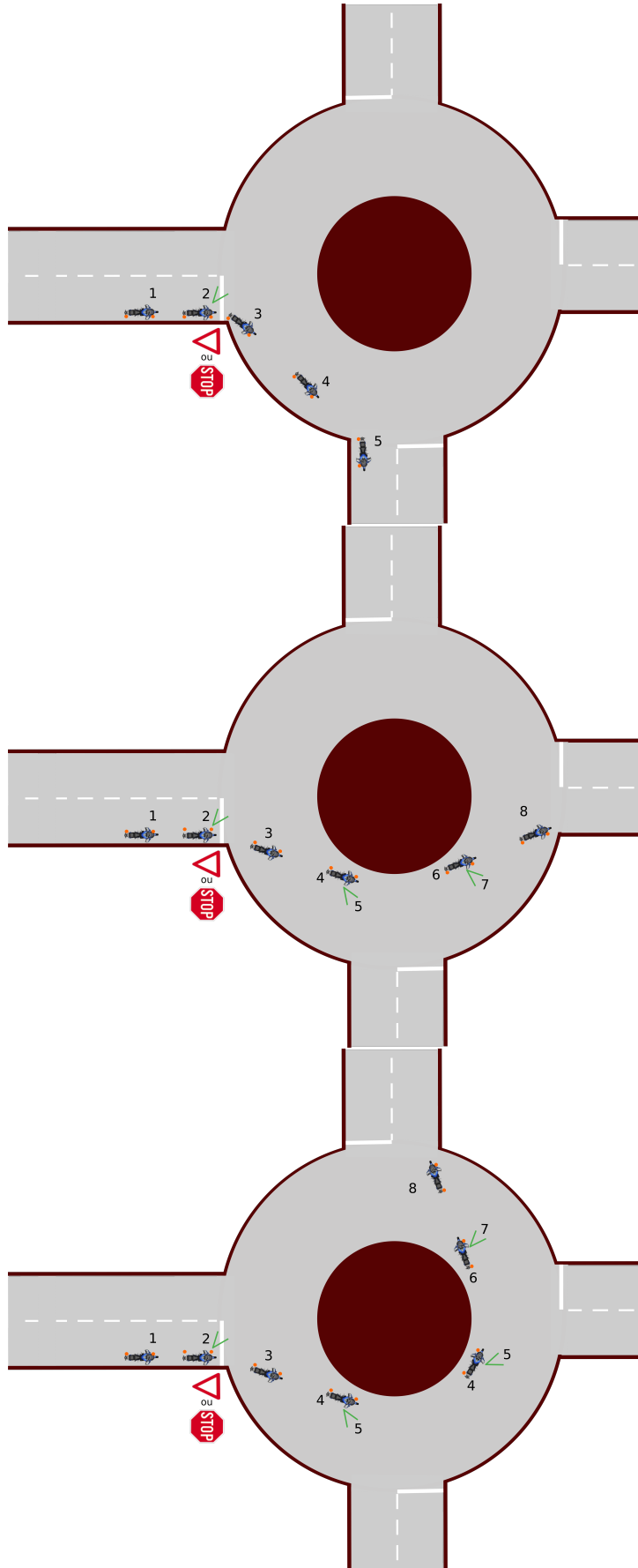
Vers la première sortie

1. L'indicateur de direction mis à droite
2. Regarder à gauche pour vérifier les usagers qui sont déjà dans le rond-point (s'arrêter si besoin).
3. S'engager dans le rond-point avec précautions.
4. Garder l'indicateur de direction vers la droite (Obligation pour sortir d'un rond-point).
5. Se porter vers la sortie du rond-point.

Vers la deuxième sortie ou plus

1. L'indicateur de direction mis à gauche et le garder à gauche tant que le motard reste dans le rond-point (pas obligatoire mais intéressant pour indiquer aux autres usagers l'intention de continuer dans le rond-point).
2. Regarder à gauche pour vérifier les usagers qui sont déjà dans le rond-point (s'arrêter si besoin).
3. S'engager dans le rond-point en allant chercher le centre du rond-point
4. Se tenir au centre du rond-point en laissant une marge de sécurité de plus ou moins 1 mètre vers le centre.
5. Vérifier, à chaque entrée dans le rond-point, les véhicules qui n'auraient pas vu le motard en rentrant dans le rond-point.
6. Mettre l'indicateur de direction à droite la sortie avant la vôtre.
7. Vérifier si il y a des usagers à droite en regardant dans l'angle mort (vélo, trottinette, ...)
8. Se porter vers la sortie du rond-point en essayant de tracer une ligne droite entre le centre du rond-point et le bord droit de la sortie du rond-point. Cette ligne droite permettra :
 - Une accélération rapide, il faut évacuer un danger
 - Voir rapidement à la sortie du rond-point les piétons, les panneaux de signalisation, le trafic, ...





Avec bandes de circulation

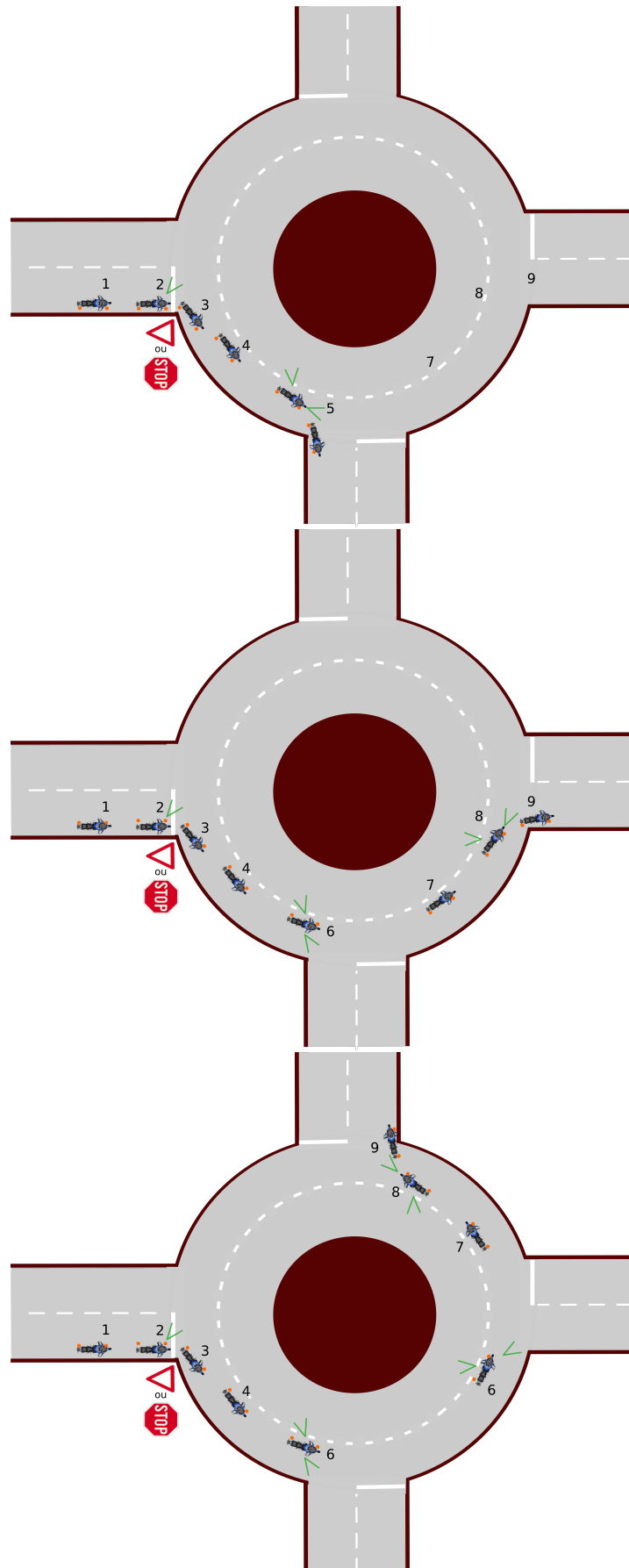
Vers la première sortie

1. L'indicateur de direction mis à droite
2. Regarder à gauche pour vérifier les usagers qui sont déjà dans le rond-point (s'arrêter si besoin).
3. S'engager dans le rond-point avec précautions sur la première bande de circulation.
4. Garder l'indicateur de direction vers la droite (Obligation pour sortir d'un rond-point).
5. Se porter vers la sortie du rond-point.

Vers la deuxième sortie ou plus

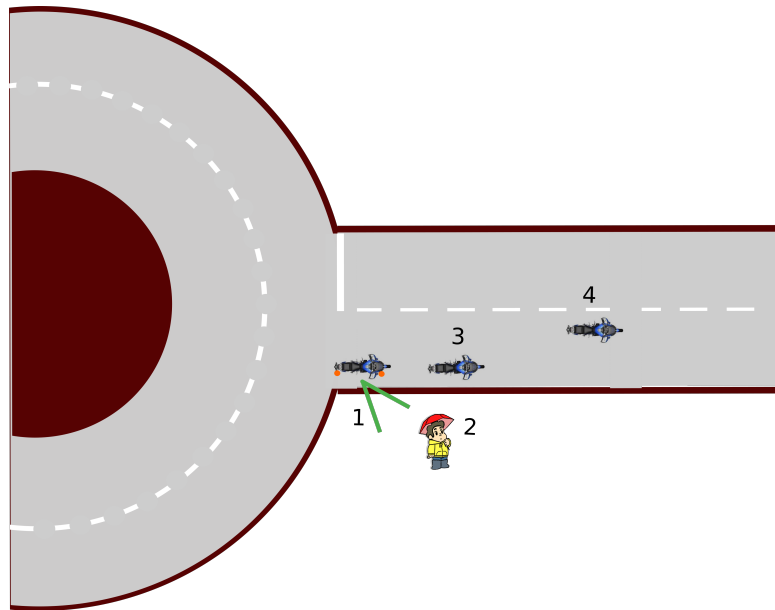
1. L'indicateur de direction mis à gauche et le garder à gauche tant que le motard reste dans le rond-point (pas obligatoire mais intéressant pour indiquer aux autres usagers l'intention de continuer dans le rond-point).
2. Regarder à gauche pour vérifier les usagers qui sont déjà dans le rond-point (s'arrêter si besoin).
3. S'engager dans le rond-point en restant sur la première bande de circulation.
4. Se tenir au 2/3 de la bande de circulation.
5. Les bandes intérieures peuvent être utilisées. Revenir sur la première bande la sortie avant la vôtre est considéré comme une manœuvre, dont pas prioritaire.
6. Vérifier à chaque entrée dans le rond-point,
 - les véhicules à droite qui n'auraient pas vu le motard en rentrant dans le rond-point.
 - les véhicules à gauche qui voudraient sortir en forçant le passage.
7. Mettre l'indicateur de direction à droite la sortie avant la vôtre.
8. Vérifier si il y a des usagers à droite en regardant dans l'angle mort (vélo, . . .) et de gauche pour les usagers qui souhaitent sortir en venant de la bande du milieu.
9. Se porter vers le bord droit de la sortie du rond-point.





7.2.3 Sortie

1. Vérifier tous les panneaux de signalisation qui se trouvent sur la droite de la chaussée.
2. Être prêt à s'arrêter pour les piétons si besoin.
3. Éteindre l'indicateur de direction
4. Une fois en sécurité, reprendre les 2/3 sur la chaussée.



7.3 Comportement d'un motard en groupe

C'est important que le "Leader" et le "Second" montrent le comportement et le positionnement à adopter en fonction du rond-point.

Chapitre 8 Le Dépassement

8.1 Code de la route

8.1.1 Article 16. Dépassement

16.1. Le dépassement n'est à considérer qu'à l'égard des conducteurs en mouvement.

16.2. Lorsque les conducteurs se conforment aux indications des signaux F13 et F15 ou lorsque la circulation s'effectue conformément aux dispositions de l'article 9.4 ou 9.5, le fait que les véhicules d'une bande ou d'une file circulent à une vitesse plus grande que ceux d'une autre bande ou file, n'est pas considéré comme un dépassement sauf pour l'application de l'article 17.2.5°.

16.2bis. Conducteurs de motocyclettes qui roulent entre les bandes de circulation.

Pour les motocyclistes, circuler entre deux bandes de circulation ou files à une vitesse supérieure aux véhicules qui sont immobilisés ou qui circulent lentement sur ces bandes de circulation ou files n'est pas considéré comme un dépassement, sauf pour l'application de l'article 17.2, 5°.

Dans ce cas, le motocycliste ne peut toutefois dépasser la vitesse de 50 km à l'heure et la différence de vitesse entre le motocycliste et les véhicules qui se trouvent sur ces bandes de circulation ou files ne peut être supérieure à 20 km à l'heure.

Sur les autoroutes et routes pour automobiles, il doit en outre rouler entre les deux bandes situées le plus à gauche.

16.3. Le dépassement s'effectue à gauche.

Toutefois, le dépassement se fait à droite lorsque le conducteur à dépasser a indiqué son intention de tourner à gauche ou de ranger son véhicule sur le côté gauche de la voie publique et s'est porté à gauche en vue d'effectuer ce mouvement.

16.4. Avant de dépasser par la gauche, tout conducteur doit:

- 1° s'assurer qu'il peut le faire sans danger et notamment:
 - a) que la voie est libre sur une distance suffisante pour éviter tout risque d'accident;

- b) qu'aucun conducteur qui le suit n'a commencé un dépassement;
 - c) qu'il a la possibilité de reprendre sa place à droite sans gêner les autres conducteurs;
 - d) qu'il a la possibilité d'effectuer le dépassement en un temps très court.
- 2° indiquer suffisamment à temps son intention de se porter à gauche au moyen des feux indicateurs de direction lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon, et si possible, par un geste du bras.

Cette indication doit cesser dès que le déplacement latéral a été effectué.

16.5. Tout conducteur qui effectue un dépassement doit s'écarter autant que de besoin du conducteur à dépasser; lorsque la largeur de la chaussée ne permet pas d'effectuer aisément le dépassement, le conducteur peut emprunter l'accotement de plain-pied, à condition de ne pas mettre en danger les usagers qui s'y trouvent.

16.6. Si le dépassement se fait par la gauche, le conducteur doit reprendre sa place à droite aussitôt qu'il peut le faire sans inconvénient, après avoir indiqué son intention au moyen des feux indicateurs de direction lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon, et si possible, par un geste du bras.

Cette indication doit cesser dès que le déplacement latéral a été effectué.

Toutefois, le conducteur n'est pas tenu de reprendre sa place à droite s'il veut effectuer aussitôt un nouveau dépassement:

1° sur les chaussées à deux sens de circulation divisées en quatre bandes de circulation ou plus, à condition de n'emprunter que les bandes affectées à la circulation dans le sens suivi;

2° sur les chaussées à sens unique.

16.7. Tout conducteur qui va être dépassé par la gauche doit serrer à droite le plus possible et ne peut accélérer.

8.2 La manœuvre de dépassement

Deux règles de base :

- Un dépassement ne peut se faire que si le véhicule à dépasser est en mouvement.
Si il n'y a pas de mouvement, il n'y a pas de dépassement.
 - Un dépassement se fait par la gauche.
1. Mettre son indicateur de direction pour prévenir les véhicules derrière de ses intentions.
 2. Regarder derrière soi pour connaître le comportement du véhicule derrière.
 3. Se déporter vers la gauche de sa bande de circulation ou de la partie de la chaussée qui m'est octroyée.
 4. Vérifier si aucun véhicule ne vient en face
 5. Vérifier derrière et à gauche (angle mort) si aucun véhicule ne commence un dépassement.
 6. Pendant le dépassement, arrêter l'indicateur de direction.
 7. Le dépassement est permis sur :
 - un véhicule à la fois sur une route à double sens de circulation (avec ou sans bande de circulation).
 - plusieurs véhicules à la fois sur une chaussée avec minimum deux bandes de circulation dans mon sens de conduite.
 8. Quand le dépassement est effectué, mettre son indicateur de direction à droite pour annoncer son retour sur la première bande
 9. Vérifier son angle mort droit
 10. Se rabattre vers le bord droit de la chaussée.
 11. Arrêter l'usage de son indicateur de direction (attention que l'indicateur de direction ne s'arrête pas automatiquement).



8.3 Les remontées de files

8.3.1 Les règles de base

- Maximum de vitesse 50km/h
- Maximum de vitesse par rapport aux véhicules dans la file 20km/h
- Sur Autoroute, entre les deux dernières bandes.

8.3.2 Les recommandations

- Respecter les règles de base, entre autre, les vitesses.
- Ne pas :
 - Modifier le bruit de la moto en changeant le pot d'échappement. C'est comme pour les ambulances ou les pompiers, leurs sirènes sont tellement bruyantes que l'utilisateur ne sait pas d'où vient le véhicule. Le bruit résonne sur les autres véhicules. L'automobiliste ne sachant pas déterminer où vous êtes, risque de faire un fausse manœuvre.
 - Mettre les feux de route car l'utilisateur ne peut plus déterminer d'où vous venez, où vous allez et à quelle distance vous êtes.
 - Faire peur aux automobilistes, leurs réactions sont parfois très bizarres.
- Par contre vous pouvez :
 - Faire des appels de phares si il y a une suspicion de ne pas être vu par l'automobiliste.
 - Rouler très prudemment.
 - Regarder les roues avant des véhicules dans la file. Les roues braqueront avant que l'indicateur de direction ne fonctionnent et surtout avant que l'utilisateur ne vous voit.

8.4 Comportement d'un motard en groupe

Le dépassement en groupe est souvent un procédure délicate. Quand tout le groupe peut faire le dépassement en un seul bloc, c'est génial. Mais, dans la plupart du temps, le dépassement se fait en plusieurs fois.

8.4.1 Deux fois deux bandes

Sur un deux fois deux bandes c'est plus facile. Le "Serre-file" peut se mettre sur la deuxième bande et laisser tout le groupe dépasser en un seul bloc.

8.4.2 Simple chaussée

Le groupe devra probablement dépasser en plusieurs épisodes. Pour cela, il faut respecter quelques règles.

Le rôle du "Leader" est de dépasser le premier et de rester le plus longtemps possible sur la seconde bande (en sens inverse) tant qu'il n'y pas de véhicule qui arrive en face. Quand le "Leader" se rabat, il est temps que les dépassements cessent. L'idéal est que le suivant qui dépasse face la même chose que le "Leader" pour aider les suivants à dépasser.

Le "Serre-file" ne se déporte jamais tant que ce n'est pas son tour de dépasser. Si il se déporte comme pour un dépassement sur une chaussée 2X2 bandes, tous les motards devant lui vont se mettre sur le seconde bande et se mettre en danger si un véhicule arrive en face.



Chapitre 9 La trajectoire de sécurité

La trajectoire de sécurité se réalise dans deux cas.

- Sur une chaussée avec bandes de circulations
- Sur une chaussée sans bandes de circulations qui ont quatre bandes d'usure de pneus.

Dans les autres cas, il n'y a pas de trajectoire de sécurité puisque les motards roulent sur la bande d'usure de pneus de droite.

Une trajectoire de sécurité dans un virage se gère par différents facteurs.

- Le regard du pilote
- Les zones du virage.

9.1 Le regard du pilote

Le regard du pilote dans un virage comporte trois étapes. Chaque étape correspond à une question.

- Étape 1 (R1) : "À quel endroit je mets ma roue avant à l'entrée du virage ?"
- Étape 2 (R2) : "Quelle inclinaison je dois appliquer à la moto pour qu'elle tourne et reste à l'extérieur du virage ?"
- Étape 3 (R3) : "Où se trouve le début et l'extérieur du virage suivant ?"

L'explication de chaque étape est importante.

- **Étape 1 (R1)** : Le pilote doit décider, à l'approche du virage, l'endroit exact où il va poser sa roue avant à l'entrée du virage. La lecture du revêtement est très importante dans le choix de cet endroit. Le pilote évite les revêtements glissants comme : feuilles mortes, graviers, trous, plaques d'égouts, Ce qui implique

que le pilote regarde le sol pour déterminer cet endroit favorable, mais il doit éviter de regarder le sol trop longtemps sans quoi il perd l'information du trafic.

- **Étape 2 (R2) :** Le pilote, grâce aux techniques apprises précédemment, incline sa moto afin de suivre le bord extérieur du virage. Son regard va plus vite que sa moto afin d'anticiper les problèmes de revêtement qui pourraient survenir. Cette phase d'analyse est importante et le pilote doit commencer à prendre ses virages assez lentement au début de son apprentissage pour apprendre à lire le revêtement. Avec l'expérience, il pourra se permettre d'aller de plus en plus vite dans les virages car sa capacité à lire le revêtement est sera plus rapide.
- **Étape 3 (R3) :** Le regard du pilote est plus rapide que la moto dans le virage. Le pilote va se rendre compte à un moment donné que le virage se termine par le début de la ligne droite ou du virage suivant. À ce moment, il recherche le début de virage suivant, laisse chuter la moto pour raccourcir le virage et aller chercher la corde du virage à la sortie de celui-ci. Dans les trajectoires de sécurité, la corde du virage est toujours en sortie de virage ou au début de la ligne droite. Le pilote prend ensuite la meilleure position sur la chaussée pour aborder la ligne droite ou le virage suivant

9.2 Les zones du virage

La position de la moto est directement fonction de son regard. Il existe 4 positions différentes correspondant chacune à une zone du virage.

- La zone d'approche (Z1)
- La zone de découverte (Z2)
- La zone de sollicitation (Z3)
- La zone de reprise (Z4)

9.2.1 La zone d'approche (Z1)

Cette zone se situe en fin de ligne droite avant le virage. Le motard doit

- Évaluer le virage qui arrive
- Diminuer sa vitesse et ses rapports de boîte pour aborder le virage en gardant la vitesse et le rapport de boîte constants.



- Évaluer du regard où mettre la roue avant, au début et à l'extérieur du virage (R1) en fonction des états de la chaussée.
- Commencer à regarder à l'extérieur du virage (R2), le plus loin possible, pour vérifier l'état de la chaussée mais aussi pour attendre et anticiper l'arrivée de la ligne droite (ou du virage suivant).

9.2.2 La zone de découverte (Z2)

Cette zone est toujours à l'extérieur du virage.

- Regarder le plus loin possible vers l'extérieur du virage pour vérifier l'état de la chaussée (R2).
- Adapter le virage en fonction du trafic et l'état de la chaussée.
- Attendre que le regard perçoive la fin du virage et le début de la ligne droite.

9.2.3 La zone de sollicitation (Z3)

Dans cette zone, le motard va travailler la moto pour passer de l'extérieur du virage vers la corde (intérieur du virage).

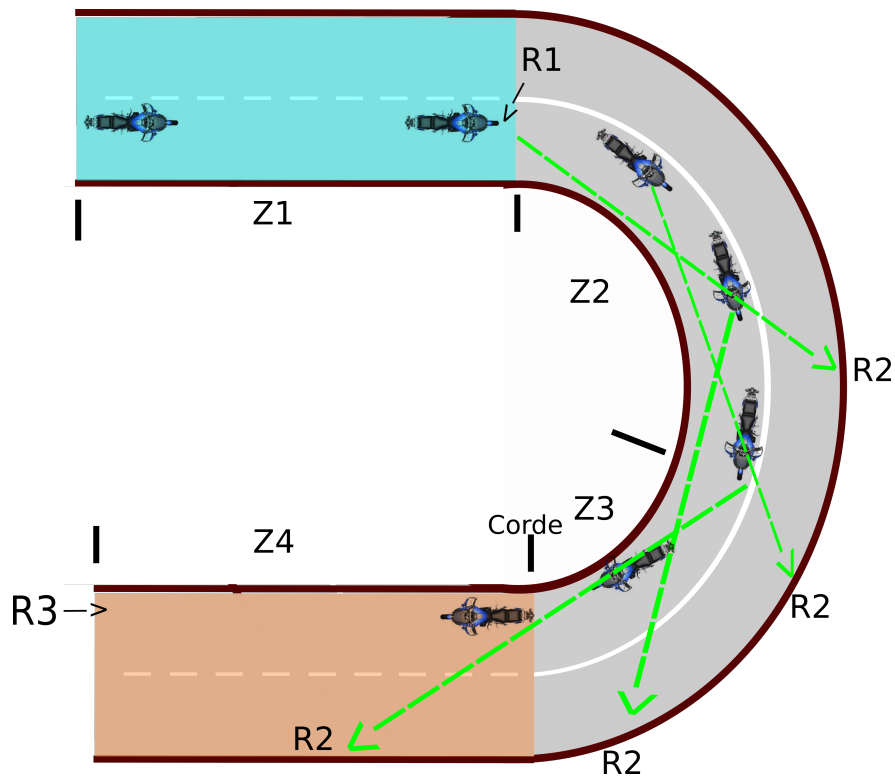
- Regarder le plus loin possible vers l'extérieur du virage suivant ou bien vers le bout de la ligne droite (R3).
- Travailler la moto pour l'amener à la corde juste à la fin du virage et au début de la ligne droite.
- Utiliser le frein arrière si besoin pour augmenter l'angle d'inclinaison de la moto et donc diminuer le rayon du virage.

9.2.4 La zone de reprise (Z4)

Zone qui va permettre de stabiliser la moto en augmentant la vitesse et passant les rapports de la boîte.

- Regarder le plus loin possible vers le bout de la ligne droite (R3).
- Accélérer et passer les rapports de boîte.
- Bien anticiper le virage suivant.
- Reprendre les 2/3 de la chaussée si c'est une ligne droite.





9.3 Comportement en groupe

Le groupe se comportera en fonction du "Second" du groupe. C'est lui qui décidera si le groupe utilise les trajectoires de sécurité en file indienne.

Sur les chaussées à deux fois deux bandes de circulation dans le même sens comme une autoroute, la trajectoire de sécurité n'est pas utile. Il est important de rester bien groupé en quinconce.

Sur les chaussées à bandes de circulation ou sur les chaussées avec quatre bandes d'usure de pneus, la trajectoire de sécurité est applicable en fonction des décisions du "Second".

Dans tous les autres cas, le groupe reste sur la bande d'usure de pneus de droite.



Chapitre 10 La voie rapide

10.1 Entrer sur une voie rapide

L'entrée d'une voie rapide est très importante pour la sécurité du motard.

- Mettre son indicateur de direction du côté de la voie rapide.
- Accélérer suffisamment pour obtenir une vitesse proche de la vitesse limite de la voie rapide lorsque l'on est toujours sur la bande de lancement. Profitons de la puissance des motos.
- Regarder rapidement derrière, dans l'angle mort de droite et devant pour évaluer le trafic et les véhicules en présence (masse, vitesse, distance).
- Éviter de couper les gaz car la puissance du frein moteur ralentit très fortement la machine et le véhicule derrière risque ne pas le voir (il prépare son entrée sur la voie rapide).
- Si besoin, il vaut mieux accélérer et passer rapidement devant un véhicule plus lent en vérifiant que devant le véhicule il n'y a pas un autre usager qui se rabat sur la première bande. Reprendre une vitesse normale une fois en sécurité.

10.2 Sortir d'une voie rapide

- Mettre son indicateur de direction pour prévenir la sortie.
- Ne pas ralentir avant la bande de décélération.
- Ralentir une fois que l'on est sur la bande de décélération.
- Freiner rapidement pour que les usagers qui sont derrière voient votre feu stop et réagissent correctement.

Il est évident que l'entrée et la sortie sur une voie rapide dépendent du trafic mais aussi de l'état et de la configuration locaux de la chaussée.

10.3 Comportement en groupe

C'est bien évidemment le "Leader" qui mène le rythme du groupe et donc son accélération en entrée de voie rapide en fonction des motos les moins puissantes.

L'idéal est que le groupe reste homogène.

Chapitre 11 Le résumé

11.1 Rouler seul

11.1.1 Généralité

- Le code de la route : Article 9.
- En ligne droite, le motard roule au 2/3 de la chaussée.
- Regarder loin devant soi.
- Regarder toujours dans les angles morts (3/4 arrière).

11.1.2 La vitesse

- Rouler correctement en fonction du trafic
- Une limitation de vitesse n'est pas mise au hasard. Prudence.
- Prévenir les autres usagers d'un ralentissement par le frein moteur.
- Bien connaître le régime de voirie dans lequel le motard évolue (Agglomération, hors agglomération, ...).
- Adaptation de la vitesse.

11.1.3 Le carrefour

- Le code de la route : Article 19.
- Pour tourner à droite, on serre à droite.
- Pour tourner à gauche, on serre à gauche.
- Tourner de manière à se retrouver le plus près possible du bord droit de la chaussée.
- Tourner à un carrefour n'implique pas une trajectoire de virage. Un carrefour n'est pas un virage.
- Le croisement avant le changement de direction se fait par la droite.
- Faire le AGD (Arrière, Gauche, Droite) 2X avant le carrefour afin d'évaluer la distance, la vitesse, la présence d'un véhicule sur les autres voies.

11.1.4 Le rond-point

- Serrer le plus près possible du bord droit de la chaussée à l'entrée et la sortie du rond-point.
- L'indicateur de direction à droite avant de rentrer dans le rond-point pour prendre la première sortie.
- L'indicateur de direction à gauche avant de rentrer dans le rond-point à partir de la deuxième sortie (pas obligatoire)
- L'indicateur de direction à droite pour annoncer la sortie du rond-point (obligatoire)
- Serrer le plus près possible du bord droit de la chaussée à la sortie du rond-point.
- Si il n'y a pas de bande de circulation, rester sur la première bande.
- La deuxième bande de circulation (ou plus) est réservée pour dépasser. Revenir sur la première bande de circulation la sortie avant la vôtre.

11.1.5 Les dépassements

- Prévenir les usagers de ses intentions par l'indicateur de direction.
- Vérifier la faisabilité du dépassement (véhicule en face, angle mort, véhicule arrière).
- Mettre son indicateur de direction pour se rabattre.

11.1.6 Les trajectoires de sécurité

- Réduire le vitesse et ses rapports de boîte dans la zone d'approche.
- Aller chercher le point d'entrée et l'extérieur du virage (R1).
- Dans le virage, rester à l'extérieur, regarder le plus loin possible pour vérifier l'état de la chaussée et contrôler que l'on est toujours en virage (R2).
- Dès que l'on perçoit la ligne droite, aller chercher la corde à la sortie du virage ou début de la ligne droite en visant le bout de la ligne droite (R3)
- La zone de reprise permet de reprendre la vitesse et de monter les rapports de boîte.
- Si c'est un virage qui suit aller directement chercher l'entrée (R1).



11.1.7 Les voies rapides

Entrée

- Prendre de la vitesse (vitesse proche de la limite autorisée) sur la voie d'accélération de la voie rapide.
- Mettre son indicateur de direction.
- Visualiser rapidement le trafic arrière, angle mort et avant.
- Intégrer la voie rapide en sécurité. Il vaut mieux accélérer pour passer que ralentir ou freiner.
- Arrêter son indicateur de direction

Sortie

- Mettre son indicateur de direction
- Ne ralentir que sur la voie de décélération.
- Freiner pour bien prévenir du ralentissement les usagers derrière.
- Arrêter son indicateur de direction.

11.2 Rouler en groupe

Rouler en groupe se préparer en définissant les rôles de chacun.

11.2.1 Les rôles

Le leader

- Gère le rythme du groupe.
- Respecte la signalisation et le code.
- Définit l'emplacement de CdR.

Le second

- Règle le comportement du groupe en quinconce ou en file indienne.
- Surveille les "petites" motos et les motards les moins expérimentés.
- Seconde le leader.



Le Serre-file

- Protège le groupe
- Aide au dépassement
- Surveille les motards en difficulté (demande de plein, d'arrêt, ...)

11.2.2 Voie rapide

Le groupe reste en quinconce sur les deux bandes d'usure de pneus la bandes.

Tout le groupe dépasse d'un seul bloc. Le Serre-file protège le groupe sur la bande de dépassement.

11.2.3 Chaussée avec bandes de circulation

Sur une chaussée avec bandes de circulation ou qui comporte quatre bandes d'usure de pneus, le groupe roulera en quinconce sur deux bandes d'usure de pneus.

Dans le dépassement, le leader reste sur la bande de dépassement tant qu'il n'y pas de danger en face. Chaque motard prend la responsabilité du dépassement.

11.2.4 Chaussée sans bandes de circulation

Normalement tout le groupe reste sur la bande d'usure de pneus de droite.

