

La charte Cévennes Moto Tour

Sur nos motos, le fait de **rouler en groupe** obéit à un ensemble de règles de prudence, voire d'obligations. Il est important de répondre à ces règles afin que ces balades se passent dans les meilleures conditions de sécurité et de respect des autres usagers de la route car, sauf exception, quand nous ne sommes pas sur nos motos ou side-car, nous conduisons un vélo une voiture et pour certains, un camion ou un autobus !

La sécurité est une priorité absolue. Rouler en groupe peut être dangereux et **nécessite de la discipline**, voici quelques règles élémentaires à observer lors de chaque sortie, surtout pour ne pas mettre inutilement les membres de la balade en situation de danger ni gêner les automobilistes.

QUELQUES REGLES ELEMENTAIRES

· Munissez-vous des feuilles de route. Si possible, emportez un téléphone portable et communiquez-en le numéro à l'accompagnateur.

· Chacun est maître de son véhicule et roule sous sa seule responsabilité. Ainsi, une balade moto n'est pas une course, ni un concours de non-respect d'autrui. **Le code de la route est toujours de rigueur**, ainsi que la prudence afin d'anticiper les situations à risques. Dans l'intérêt du groupe et de chacun, respectez les limitations de vitesse.

· **L'accompagnateur du groupe le reste durant toute la sortie** : c'est lui qui indique le rythme et ouvre la route pour que les autres puissent rouler sereinement. S'il constate un danger (ex : gasoil, gravillons ou objet sur la chaussée) il fait signe au suivant qui fait signe au suivant, et ainsi de suite jusqu'au dernier.

· **Les motos doivent rouler en « quinconce »**, c'est à dire que la première est sur la partie gauche de la voie, la deuxième sur la partie droite, la troisième sur la partie gauche, etc.... La distance entre deux motos qui se suivent doit être au moins égale à 20 mètres, plus dans les virages. Ces deux précautions cumulées sont sécurisantes car elles permettent de voir au-delà de l'arrière de la moto qu'on suit, donc d'anticiper un imprévu, et également de ne pas entrer en collision avec l'arrière de la moto qui nous précède puisque même si on freine par surprise comme on n'est pas dans le

même axe, au pire on la doublera par la droite ou la gauche. Rouler en file indienne est donc à proscrire.

· Afin d'assurer la cohésion du groupe, **chacun garde un œil dans ses rétros afin de vérifier si le suivant est toujours derrière lui**. S'il ne le voit plus il ralentit jusqu'à s'arrêter pour l'attendre. Et ainsi de suite, ce qui fait que si le dernier du groupe a un problème, tout le groupe va ralentir puis s'arrêter naturellement et attendre. Si l'attente est longue, il est bien entendu qu'un «pilote» fera demi tour pour aller voir ce qui se passe.

· **L'accompagnateur anticipe les changements de direction** aux intersections dangereuses et fait signe aux autres véhicules de ralentir. Le dernier du groupe fait signe aux véhicules pour les remercier et leur montrer que la voie est à nouveau libre.

· Afin de faciliter le roulage du groupe et le repérage de chacun par rapport aux autres, ce qui permet tout de suite de savoir si quelqu'un manque, **il est obligatoire de circuler code allumé**. D'autre part, **chacun garde sa place dans le groupe** et évite de ralentir pour ensuite «tirer une bourre».

ROULER DANS UN GROUPE DE MOTOS

Lors d'une sortie en club ou simplement d'une balade entre amis, la circulation simultanée de plusieurs motos impose certaines précautions. Quelques astuces pour préserver le plaisir de chacun et la sécurité de tous.

La constitution du groupe dépend des différents types de moto (*GT, sportives, customs...*) et aussi des spécificités des participant(e)s (*âge, expérience...*). Il va de soi que le guide, qui connaît l'itinéraire et fournit toutes les indications bien en avance (*clignotants, feu stop...*) roule en tête et doit être le plus expérimenté possible.

Et, contrairement aux idées reçues, il faut installer en seconde position le ou la motard(e) la moins expérimentée et/ou disposant de la machine la moins puissante. Le meneur adaptera son allure en conséquence, lui évitant donc de forcer le rythme. Le groupe ainsi constitué ne risque pas de se disloquer : personne n'est distancé ou tenté de rouler «au-dessus de ses pompes» pour rattraper les autres.

Comment se positionner ?

Le guide se place sur la partie gauche de sa voie de circulation et les autres participants se placent en quinconce et respectent bien sûr les distances de sécurité. Une bande de potes qui se font un « strike », ça fait désordre... et très mal. Il suffit donc de garder un intervalle de 30 à 60 mètres entre chaque membre du groupe (soit une à deux secondes à 90 km/h). Le cortège peut alors s'étendre sur 120 à 240 mètres, mais le respect des autres usagers est assuré et leur faculté de dépassement préservée. Celui qui ferme la marche doit également être expérimenté et avoir une vision globale du groupe afin d'en anticiper les manœuvres et prévenir au plus tôt les véhicules suiveurs (*feux stop, clignotants...*). À l'approche des virages, chacun se place de façon à suivre la meilleure trajectoire. Cela implique donc un remplacement en file indienne et ainsi un réajustement la distance de sécurité.

S'ARRÊTER ET STATIONNER SANS SOUCIS

A priori anodine, la manœuvre qui consiste à s'arrêter requiert moult précautions, à fortiori lorsqu'elle s'exécute en groupe. Astuces pour faciliter la recherche et l'accès à un parking ou une station-service.

Avant de s'arrêter, il est nécessaire de ralentir tout en prévenant suffisamment tôt les véhicules qui suivent (*stop, clignos, warning...*). En groupe, l'idéal est de convenir d'un signal qui permette à chacun d'anticiper un ralentissement. Cette précaution évite les « strikes » entre amis... Si tous les motards ne peuvent entrer dans l'enceinte du parking avant de se garer, ceux restant sur la chaussée se rangent le plus à droite possible sur leur voie de circulation ou sur l'accotement.

Pour continuer d'éveiller l'attention des autres usagers (*que l'on surveille toujours d'un œil dans le rétro*), le mieux est de maintenir l'indicateur de direction en fonction et de faire clignoter l'ampoule de stop. Cette file indienne à l'entrée du parking est aussi utile pour éviter les embouteillages inextricables à l'intérieur. Gain de temps et de stress à la clef ! En revanche, si la configuration des lieux ne permet pas une bonne visibilité des motards en attente (*en sortie de virage, masqué par la végétation...*), le mieux est de poursuivre la route jusqu'à une aire dégagée qui permette d'effectuer un demi-tour en toute sécurité.

Place nette

Si la configuration des lieux le permet, la disposition idéale des motos reste le stationnement en épi, abordé « en marche arrière » de manière à se positionner prêt à reprendre la route, le cas échéant en calant la roue arrière contre le trottoir. Lors de l'assaut de la place libre tant convoitée, chacun doit alors lutter contre le réflexe qui consiste à se garer au plus près. Ainsi, le premier rentré se range sur la dernière place de libre, la plus éloignée possible de l'entrée. Une fois encore, la fluidité de la circulation est préservée et la manœuvre prend peu de temps. Au final, le stationnement du groupe est plus rationnel car cette disposition permet à chacun de disposer sa moto au plus près de celle déjà stationnée, le tout sans gêner son conducteur. Au moment de béquiller, c'est aussi une bonne façon d'éviter le « strike de parking », souvent provoqué par le dernier à s'arrêter... De plus, les dernières places libres sont facilement visibles et accessibles aux autres motos, d'où une diminution des risques d'accrochage liée à l'énervement. Enfin, au moment de reprendre la route, le leader du groupe se trouve déjà en tête du peloton. Tous les avantages de cette technique sont transposables à un ou deux motards isolés. Tout comme sont applicables au groupe les précautions prises lorsqu'on est seul : s'assurer de la stabilité du sol sous la béquille, vérifier que la circulation des piétons est préservée, attacher l'antivol et enlever les clefs du contacteur...