

Conseils aux jeunes motards

Vu le nombre de nouveaux permis, il me semble que les "vieux" motards pourraient essayer de les faire profiter de leur expérience, afin d'éviter quelques pelles stupides qu'on a tous connu. Je m'en vais donc commencer à énumérer quelques conseils, et je compte sur vous tous pour allonger la liste des choses à faire et à ne pas faire.

A l'arrêt :

- Se faire une check-list avant de partir, pour ne rien oublier (coupe-contact, point-mort, bloque-disque, béquille latérale, réglage rétros, phare allumé, casque attaché, blouson fermé, top case fermé, rien de posé à l'arrière de la selle, etc.). Un oubli peut coûter cher (le bloque-disque peut casser quelque chose) ou être dangereux (régler un rétro déplacé par un passant ou fermer son blouson pendant qu'on roule). On peut aussi se trouver dans une situation ingérable : imaginez une moto lourde garée sur un trottoir avec un bloque-disque. On peut avancer suffisamment pour descendre la roue avant du trottoir et ça bloque. Impossible de reculer à cause du trottoir, et impossible aussi de remettre la béquille... (rigolez pas, ça m'est arrivé : top lopette garanti si on n'a pas des gros biscotos ou un passager qui peut aider). Penser à débloquer la direction AVANT de monter sur la moto (en cas de déséquilibre, c'est plus facile de rattraper le coup si le guidon est libre). Ne pas tourner le guidon avant d'avoir le cul sur la selle (la béquille peut sauter).

- Pour s'arrêter, faire très attention au béquillage. Eviter de garer une moto lourde de telle sorte qu'on soit obligé de reculer en côte pour la sortir (genre garé en descente avec la roue avant contre un mur ou une bordure de trottoir). Poser la béquille par terre après avoir braqué à fond, et ne bloquer la direction qu'une fois la machine posée (ne jamais tourner le guidon avec la machine posée sur la latérale). Si on braque le guidon à droite avant de poser la béquille, toujours passer une vitesse (la latérale saute beaucoup plus facilement avec le guidon tourné vers la droite). Tenir compte de la nature du sol sur laquelle est posée la latérale (terre : il peut se mettre à pleuvoir, goudron chaud : ça peut aussi s'enfoncer, gravillons : pas stable, sable : n'en parlons même pas). N'utiliser la béquille centrale que sur sol plat et dur. Ne pas charger le top case et les valises à mort sur la centrale (des fois, on peut plus l'enlever). Ne pas se garer trop près d'une autre moto (risque d'effet domino, et gêne importante pour repartir ou manœuvrer). Se faire une check-list pour ne pas oublier de mettre l'antivol, ne pas laisser son casque ou ses gants posés sur la selle, ou pire ses clés sur la moto.

- Règle 1 : Toute check-list doit être reprise au début si on a été distrait (genre un passant demande l'heure, ou le portable sonne).
- Règle 2 : ne jamais sauter une check-list, surtout si on est pressé.
- Règle 3 : ne pas faire sa check-list en discutant avec le passager.

Au départ :

- Serrer le frein en passant la première : l'embrayage peut coller et un petit bond incontrôlé peut être dangereux (imaginez qu'une mémé passe à 10 cm de votre roue avant).

- Sécher ou chauffer les freins. Ne jamais oublier que le tout premier freinage peut être beaucoup plus faible que d'habitude (disque mouillé, poussiéreux ou légèrement rouillé). Prendre l'habitude de démarrer comme une grosse lopette (au cas où on aurait oublié le bloque-disque ou le U : deux précautions valent mieux qu'une).

- Prendre garde au moteur froid : dans les démarrages en courbe (stop, feu, sortie de stationnement), prendre assez de tours pour être sûr de ne pas caler au milieu de la courbe à 2 à l'heure, parce que ça surprend tellement que ça devient immédiatement très très dur à rattraper à cause de l'angle. Ca s'applique particulièrement aux gromonos et aux twins bourrés de couple, parce qu'on prend vite l'habitude d'embrayer sur le ralenti. Repousser le starter aussi vite que possible, surtout sur les Kawas qui traditionnellement prennent beaucoup de tours sur le starter : ajouté au premier freinage qui peut être bizarre (rien au début mais ça s'arrange très vite), la poussée continue du moteur peut tourner facilement au blocage de l'avant si on doit freiner en urgence, surtout à 10 km/h, et même sur le sec si on ne sait pas encore très bien freiner.

En cas d'urgence, à l'arrêt, ou à très basse vitesse :

- Pied à terre : si vous devez mettre le pied par terre pour rattraper une chute ou stabiliser la moto, poussez uniquement verticalement, jamais latéralement : cette bonne habitude évite de se retrouver le cul par terre quand le sol est glissant. D'ailleurs, si on ne sait pas faire ça, il est impossible de rouler sur la neige ou le verglas (c'est la base de tout). Pensez-y toujours, même à l'arrêt au feu ou au stop, et surtout dans les stations services qui sont fréquemment rincées au gas-oil (avec des bottes de cross à semelles plastiques, ça ou le verglas c'est kif-kif). Faites le systématiquement à l'arrêt. Trouvez la bonne position pour qu'elle devienne un réflexe. Bref, entraînez-vous.

- Attention cependant à ne pas poser le pied là où il pourrait être bloqué latéralement (contre une bordure de trottoir par exemple). En cas de chute de ce côté, il sera quasi impossible de sauver votre cheville. Il faut mieux poser son pied sur le trottoir, quitte à solliciter ses adducteurs si on y est obligé. Le mieux restant de prévoir où on peut s'arrêter (en gardant une marge). C'est encore plus important si on a un passager, qui est susceptible de bouger et de déséquilibrer la moto à l'arrêt.

C'est déjà beaucoup, et on n'a pas encore roulé ! Maintenant, plus de check-list. Quand on roule, il faut des réflexes, pas se dire "je pense à ça, puis à ça, puis à..." et Paf le motard. Ne pensez qu'en situation détendue (ligne droite déserte). Le reste du temps, contentez vous de piloter et de faire marcher vos réflexes (bon, il faut réfléchir aussi, mais vite, pas comme dans son fauteuil, enfin vous voyez ce que je veux dire).

Les dépassements.

C'est la manœuvre la plus dangereuse. Il faut donc faire très attention.

- Lors de l'approche du véhicule à dépasser, se décaler franchement sur la gauche. S'il freine, cela offrira le choix entre piler ou éviter. En cas de doute, privilégier l'évitement. Dans la majorité des cas, il vaut mieux frotter latéralement contre une caisse que taper direct dans son pare-choc (c'est souvent rattrapable, ça fait moins mal, et c'est moins couteux en réparations). Ce n'est pas une règle absolue; par exemple, il faut mieux emplafonner l'arrière d'une caisse qu'être projeté contre un poids lourd qui arrive en face. Dans le cas d'un poids lourd, il vaut mieux également le taper par l'arrière que frotter contre ses énormes roues pleines de gros boulons qui dépassent. De toute façon, moto contre camion, c'est toujours une catastrophe absolue. Faites en sorte que ça ne vous arrive jamais.

- Ne jamais dépasser un poids lourd ou une camionnette (en fait n'importe quoi qui n'est pas du tout transparent) s'il y a une intersection, même si elle est seulement à droite et protégée par un stop. Une voiture peut venir de droite sans vous voir, et sans que vous la voyiez, et tourner à gauche si elle a le temps de passer devant le camion. Vous pouvez la prendre de face sans avoir le temps de freiner.

- Ne doublez pas si quelqu'un est arrêté à un stop sur une route venant de gauche. Certains imbéciles tournant à droite ne regardent que vers leur gauche car ils n'imaginent pas qu'on puisse doubler quand ils sont là. C'est authentique, je l'ai vu faire. Dépasser dans ces conditions n'est envisageable que si la route est assez large pour passer entre les deux véhicules, où si on a vu le conducteur tourner la tête.

- Lors du dépassement d'un poids lourd sur route ou autoroute, le courant d'air vous déporte plus ou moins fortement vers la gauche quand vous arrivez à la hauteur de la cabine. Soyez prêt à ça, mais ne l'anticipez jamais, parce que la force de ce courant d'air et le moment exact où il se produit sont imprévisibles. Certains modèles de camions récents sont très bien étudiés et déplacent beaucoup moins d'air que d'autres. Cela peut aussi se coupler avec du vent latéral temporairement masqué par le poids lourd.

- Dépasser une file de voitures sur route, c'est seulement pour les pros et les fous. Si vous débutez, oubliez ça tout de suite. Quand on dépasse une file de voiture, on accélère longtemps, et il faudra freiner très très très longtemps avant de pouvoir se rabattre, temps auquel il faut ajouter celui nécessaire pour se faire une place entre deux caisses (ce qui est loin d'être évident, surtout à une époque où les portables fleurissent). L'estimation de ce temps incompressible pour se rabattre est très délicate, et dépend de très nombreux facteurs (la moto, la vitesse, la densité de véhicules dans la file, etc.). Pour info, il faut compter de 4 à 8 secondes pour le faire. C'est très long. Êtes-vous capable de dire dans combien de secondes vous allez croiser le véhicule qui arrive en face quand vous faites un freinage puissant en observant les voitures que vous doublez pour égaliser les vitesses et trouver un trou, le tout dans une situation de stress ? C'est faisable par un pro qui accepte de prendre ses risques, c'est mortel pour un débutant. Et surtout, il ne faut JAMAIS suivre de près un motard qui double une file parce qu'on ne voit pas assez bien devant pour pouvoir calculer son coup. Et même si c'est un "pro" devant, il n'aura pas le temps de s'occuper de vous et de vous faire de la place. Il est déjà assez délicat de doubler deux voitures en même temps pour ne pas tenter une file entière avant plusieurs années de moto. Une seule exception : on peut doubler une file de voitures arrêtées en roulant à 20 ou 30 km/h (jamais plus à cause des portières qui s'ouvrent ou des piétons qui traversent entre les caisses). Si après toutes ces explications vous le tentez 15 jours après avoir le permis en poche, vous faites partie de la catégorie des fous (mais ça peut toujours s'arranger avec l'âge).

En ville.

Les chutes sont fréquentes en ville, mais rarement graves car on n'y roule pas vite. On peut quand même se tuer ou tuer quelqu'un en ville, alors ce n'est pas une raison pour être imprudent. D'autre part, les dangers sont beaucoup plus nombreux, donc il faut redoubler d'attention. Voici une liste de pièges à cons :

- Les camions, bus ou camionnettes arrêtées au feu : ce n'est pas transparent, et un piéton peut traverser devant. Pas question de dépasser ça à plus de 10 km/h si on ne veut pas risquer de buter un gamin.

- Remonter une file de voiture par la droite : ce n'est envisageable que si la file est arrêtée, et encore il faut faire gaffe aux portières qui s'ouvrent, aux piétons qui traversent entre les

caisses, et aux piétons qui marchent au bord du trottoir en vous tournant le dos. Encore une fois, 10 ou 20 km/h maxi selon la largeur disponible. Un danger particulier : les taxis. Un taxi arrêté, quel que soit l'endroit, est susceptible de déposer un client qui ne fait pas forcément attention en ouvrant sa portière. La lumière indiquant que le taxi est libre n'est pas un critère suffisant, le chauffeur a pu arrêter le compteur le temps que son passager ait payé.

- Au carrefour, on est parfois tenté de tourner à gauche en accélérant fort parce qu'on a tout juste le temps de passer si une voiture vient en face. Avant de le faire, il faut être sûr d'avoir la place de s'engager dans la rue. Si on doit piler au milieu de la rue, on passe d'abord pour un con parce qu'on bloque la circulation, et on peut facilement se planter en freinant brutalement dans une courbe négociée lors d'un démarrage brutal.

- Au carrefour, quand vous tournez, n'oubliez jamais que vous allez passer sur un passage piéton (bien glissant quand il pleut) avec de l'angle. Regardez où vous allez et s'il y a des piétons ou des clébards pour ne pas avoir à freiner d'urgence.

- A Paris, on rencontre souvent des grands boulevards dégagés, en ligne droite, avec un beau bitume. Ces boulevards débouchent souvent sur des places pas dégagées du tout, pas droites du tout, et PAVEES. Les pavés font ralentir les automobilistes à cause du bruit, mais vous ne pouvez pas freiner fort dessus. Donc, ralentissez toujours beaucoup à l'abord d'un carrefour inconnu, ou si vous savez pertinemment qu'il est pavé.

- Si vous ne voyez pas bien dans vos rétros (cas malheureusement trop fréquent sur les sportives), et que vous avez l'habitude de tourner la tête pour regarder à côté ou derrière, faites-le très brièvement. La voiture que vous suivez va profiter de ce moment d'inattention pour piler (loi de Murphy appliquée à la moto en ville). En tout cas ne le faites pas en suivant une caisse à 10 cm

- Roulez décalé par rapport aux caisses quand vous êtes près, ça laisse une très bonne chance de les éviter si ça pile devant. On ne le répètera jamais assez. Décalez vous également autant que possible si vous devez piler (visez entre deux files, ou très à droite éventuellement, mais c'est plus risqué). Ça peut vous éviter de vous faire rentrer dans le derrière. C'est valable partout, en ville comme sur autoroute.

- Au feu, remontez la file, au moins un peu. Ne soyez pas le dernier, Jacky arrive derrière à donf avec sa R5 turbo méga boost jantes larges, et il est au téléphone. Si vous êtes le dernier (ou le seul), laissez de la place pour qu'une caisse puisse passer à côté de vous.

- Quand vous avez en partie remonté des files à l'arrêt (et que ça bouche devant), vous êtes dans l'angle mort d'au moins une voiture. Essayez de voir si le conducteur vous a vu et ne va pas tourner en démarrant, au risque de vous mettre par terre. Attention si ce conducteur est au téléphone : même s'il vous a vu, il vous aura oublié au moment de redémarrer.

- Attention aux camions et camionnettes garées. S'il y a un trou dans la file en stationnement juste devant un gros véhicule pas transparent, ce n'est pas forcément une place libre. C'est peut-être une priorité à droite. C'est hyper fréquent à Paris (les camionnettes sont souvent trop longues pour rentrer dans une place standard. Elles se garent donc souvent en tête ou en queue de file, quitte à empiéter légèrement sur un carrefour).

- Méfiez-vous des autres motards, des coursiers, des scooters, des mobs, bref de tous les deux roues. Certains adoptent sans le savoir un comportement dangereux. N'adoptez pas vous-mêmes des comportements anti-motards.

1) On ne double pas un autre deux-roues entre les files. Si si, y'en a qui le font, et pas que des coursiers ou des scooters !

2) On ne se met jamais A COTE d'un autre deux-roues (sauf à l'arrêt). S'il est décalé vers la gauche, c'est qu'il va peut-être doubler, donc il regarde ce qui se passe à sa gauche. S'il renonce au dépassement et que vous vous êtes mis à sa droite, il peut se rabattre sans vous avoir vu. Les scooters et les débutants sont coutumiers du fait, malheureusement.

3) Ne roulez pas en groupe avec des inconnus rencontrés au feu. Selon votre machine et les leurs, (mais aussi votre humeur), pourrissez les ou laissez les partir devant. Vous n'avez aucune information sur leur capacité à rouler en groupe sans danger. Quand vous serez capable de veiller à la sécurité d'un groupe en plus de la vôtre, vous pourrez le faire. Pas avant.

4) Entre les files, surtout sur le périph et les 2x2 voies, surveillez de temps en temps vos rétros, certains motards s'impatientent peut-être derrière vous. Mais ne regardez vos rétros que quand il y a des trous : on regarde toujours devant quand on est entre 2 voitures. Si vous voyez quelqu'un de plus rapide derrière, ne vous rabattez que quand c'est possible sans danger. L'autre motard peut bien attendre que vous ayez fini de dépasser 3 ou 4 voitures qui roulent cul à cul. Mettez le cligno (ou mettez le à droite si vous l'avez laissé à gauche) pour lui montrer que vous l'avez vu et que vous allez vous rabattre dès que possible. Comme ça il patientera poliment, et ne tentera pas de manœuvre dangereuse comme vous doubler entre les files. Ne résistez jamais dans cette situation. Si vous entendez klaxonner derrière, c'est peut-être la police, même si c'est un klaxon de mob. Si, si, ça m'est déjà arrivé !

Donc, méfiez vous des autres motards plus que des caisses. Pour deux raisons : d'une part parce qu'un deux roues a des réactions plus rapides et moins prévisibles qu'une voiture, qu'il voit moins bien dans ses rétros, et d'autre part parce qu'un accrochage avec un autre deux roues est beaucoup plus grave que contre une caisse (vous pouvez par exemple vous ouvrir le ventre sur un guidon, pas sur une portière).

- Pour rouler entre les files, ne passez entre deux caisses que si au moins l'une des deux vous a vu (par exemple, celui de gauche a fait un petit écart en vous voyant arriver), ou si vous avez un trou devant les deux caisses, que vous pouvez le faire très vite avec une bonne accélération, et que vous voyez assez loin devant (il est toujours très désagréable d'être surpris par une courbe et de devoir prendre de l'angle entre deux voitures, surtout sur une bande blanche continue sous la pluie...). Roulez à un régime suffisant, pour pouvoir accélérer fort en cas de problème. Dans le même esprit, roulez aussi avec deux doigts sur le frein avant et le pied droit sur la pédale. Entre les files, il faut toujours pouvoir réagir extrêmement rapidement. De plus, n'allez jamais au delà de la vitesse à laquelle vous vous sentez capable de réagir à n'importe quelle éventualité. Au début, limitez vous aux files quasiment à l'arrêt (fréquent sur le périph), allez y progressivement. Ne roulez jamais à plus de 20 ou 30 km/h que la vitesse du trafic. Il faut toujours être en mesure de freiner pour ajuster sa vitesse sur la longueur d'une voiture (pour pouvoir éviter de se prendre une voiture qui déboite, il faut n'être jamais contraint de la doubler). Il ne faut jamais doubler une voiture qui a mis son clignotant. Même si c'est un cligno oublié. Dans ce cas, attendre assez longtemps pour être sûr que le cligno est bien un oubli, en aucune façon l'attente d'un trou pour changer de file. Dites vous que si quelqu'un oublie un cligno, c'est peut-être parce qu'il téléphone. Donc, prenez tout son temps pour avoir une certitude avant de doubler. Si vous suivez une autre moto, faites le à une distance raisonnable au cas où elle devrait freiner brutalement. Mais ne restez pas trop loin non plus, vous profiterez de l'effet d'ouverture de la voie. La plupart des caisseux (les vrais, pas les automobilistes responsables) font bien plus attention aux motos pendant les 10 secondes qui suivent le moment où ils viennent d'en voir une les doubler. En tout cas, ça limite beaucoup le stress, donc vous

fatiguerez moins nerveusement. D'ailleurs, si vous commencez à fatiguer en remontant les files, arrêtez immédiatement et rangez vous derrière une voiture (mais pas un camion ou une camionnette, ce n'est pas transparent, donc stressant aussi). Un dernier point : si l'entre-file est assez large, préférez passer un peu plus près de la voiture de gauche que de celle de droite, qui est plus susceptible de faire un écart. A l'approche d'une sortie, c'est l'inverse. S'il y a plus de 2 voies (pratiquement toujours sur le périph), faites aussi attention si vous doublez un poids lourd, un bus ou un car à votre droite, avec un gros trou devant. Attendez vous à ce que quelqu'un venant d'une file encore plus à droite ne remplisse le trou en empiétant sur la file des motards, voire coupe carrément pour aller d'une seule traite sur la file de gauche. On ne double dans ce cas qu'avec une survitesse faible, sans accélérer et avec 2 doigts sur le frein.

- S'il y a plus de 2 files, et que vous voulez gagner ou perdre 2 files d'un coup, prenez le temps de couper et remettre votre cligno en milieu de manœuvre. Ainsi, votre manœuvre n'est pas ambiguë. De votre côté, considérez qu'un cligno peut vouloir dire "à gauche toute" quand vous doublez une voiture en train de changer de file à votre droite.

- Evitez les coins des camions ou des bus à l'arrêt quand vous remontez les files. Si par exemple, vous essayez de passer de la droite à la gauche d'une file en passant devant un bus, le conducteur ne vous verra pas tout de suite (vous n'êtes pas dans son champ de vision). Si la file démarre à ce moment là, et le bus avec, scrouuuuitch le motard si vous n'avez pas des supers réflexes et une bonne maîtrise de la moto (le stress peut très bien vous faire caler). Pareil si vous êtes coincé à coté d'un bus ou d'un camion qui va tourner. Pour les doubler à l'arrêt, il faut avoir prévu d'avance où on pourra se mettre en sécurité. Ou alors klaxonner, mais c'est moins fiable comme méthode. Personnellement, quand je veux faire ce genre de trucs, je regarde le chauffeur avant de le faire, et éventuellement je lui fais un petit coucou pour attirer son attention s'il ne m'a pas vu.

- Sachez perdre du temps. Dans certaines situations, on peut avoir deux dangers potentiels, mais on ne peut pas avoir les deux endroits dangereux en même temps dans le champ de vision. Par exemple, une camionnette garée à gauche qui masque un passage piéton et une priorité à droite de l'autre côté. Comme on ne peut pas regarder des deux côtés en même temps, il faut savoir identifier ce genre de situation et passer à 10 km/h, même s'il n'y a personne, là où on passe à 40 habituellement (quand la camionnette n'est pas là). Autre cas où il faut savoir perdre du temps : si vous trouvez la rue que vous cherchez au dernier moment, allez tout droit. Si vous voyez un raccord métallique dans la courbe (bretelle en sortie de pont) et que vous allez à une vitesse supposant un beau bitume, allez tout droit aussi. Vous pourrez toujours faire demi-tour. Par contre, n'annulez jamais une manœuvre entamée. Si vous avez déjà commencé à tourner, il faut assumer. Peut-être au prix d'une grosse chaleur, voire d'une petite chute. Revenir sur la file qui va tout droit peut être bien pire si quelqu'un venant derrière a profité de votre sortie de file pour prendre la place. Il y a un proverbe qui dit "il vaut mieux arriver en retard qu'en corbillard". Sachez l'entendre.

- Quand vous êtes arrêtés à un feu, profitez de ce répit pour regarder autour de vous. Cela peut vous permettre d'anticiper les démarrages des autres, les piétons distraits, un défaut de revêtement, etc. On se trouve vraiment bête quand on se trouve face à un danger qu'on aurait pu voir facilement si on avait profité de l'arrêt pour regarder autour de soi.

Sur l'autoroute :

L'autoroute, une fois qu'on a pris l'habitude de la vitesse, c'est le plus facile et le plus sûr. Les voies sont très larges, et ça donne beaucoup plus de possibilités d'échappatoires. En cas de problème (par exemple gros ralentissement), mettez vous sur le bord d'une file, afin d'éviter de

vous faire rentrer dans le cul (ou de rentrer dans le cul de quelqu'un). Ne roulez pas sur la BAU (bande d'arrêt d'urgence). C'est le seul endroit vraiment dangereux sur l'autoroute. La vitesse moyenne y est de zéro km/h, alors que sur la voie d'à côté, c'est plutôt 130. Une telle différence de vitesse ne se compense pas avec une légère accélération ou un petit coup de frein. Pour s'y arrêter (en cas de panne), ralentir très à droite mais en restant sur la file de droite. Ne prendre la BAU que quand la vitesse est très faible. Pour en repartir, c'est pareil. Accélérer sur le bord droit de la file de droite, pas sur la BAU elle-même. Rouler sur la BAU multiplie par au moins 100000 les risques de crevaison. En cas d'arrêt, arrêter la moto le plus à droite possible. Le vent provoqué par le passage d'un camion peut la retourner comme une crêpe, et même vous faire tomber si vous êtes près de la voie de circulation. Si vous avez la possibilité de choisir l'endroit où vous vous arrêtez, choisissez un lieu bien en vue, surtout pas dans un virage à gauche, et si possible protégé (l'idéal c'est un dégagement juste après un pont, là où on trouve des radars d'habitude : les flics sont pas fous, s'ils s'arrêtent là ce n'est pas uniquement pour se cacher, c'est aussi pour être en sécurité). Si vous devez marcher, faites le si possible derrière le rail de sécurité, même si vous devez salir vos bottes dans la boue. De plus, préférez le sens inverse des véhicules pour voir celui qui ferait un éventuel écart (ou l'assassin qui double par la BAU). Ça vous laisse au moins la possibilité de plonger derrière le rail (plus ou moins gracieusement :)).

Soyez prudents au péage. D'une part, le passage répété de véhicules (moteur très chaud) implique un sol glissant (un moteur très chaud tournant au ralenti a davantage tendance à fuir l'huile). De plus, c'est abrité, il y a donc peu de vent et les fumées grasses d'échappement se déposent sur le sol. Sans compter le gasoil perdu. Bref, c'est hyper glissant, surtout à côté de la borne ou cabine, donc faites gaffe à ne pas tomber à l'arrêt. De plus, à l'approche d'un péage, beaucoup d'automobilistes font la course pour gagner une ou deux places dans une file. Les mêmes font la course au départ pour être dans les premiers sur la file de gauche. Pour repartir, il faut donc accélérer assez franchement (prenez des tours, ne serait-ce que pour être entendu à défaut d'être bien vu), en faisant attention à ce qu'il y a sur les côtés et devant (ça peut piler devant suite à une queue de poisson quand le nombre de files se réduit). Pour gagner du temps, sachez qu'une longue file de poids-lourds passe plus vite qu'une file moins longue de voitures, parce qu'il y a moins de véhicules et que pratiquement tous les poids lourds payent par carte spéciale (les caisseurs ont en général moins l'habitude, alors ils prennent plus de temps à fouiller leurs poches ou compter la monnaie). Ce qui prend le plus de temps, c'est les motos ! Pas facile de prendre le portefeuille dans sa poche intérieure de blouson avec des gants, une combine de pluie et des doigts gelés... et de refermer le tout après. Si vous avez une sacoche réservoir, mettez la carte bleue ou la monnaie dedans. Prenez quand même le temps de bien vous refringuer après avoir payé. Une écharpe qui se barre ou un blouson qui s'ouvre tout seul n'amélioreront en rien votre sécurité une fois lancé sur l'autoroute.

Sur 2x2 voies, autoroute, périph :

Bref, sur toutes les routes où il y a plusieurs voies dans le même sens. Méfiez vous à l'approche des entrées et des sorties : c'est là qu'on a le plus de chance de voir quelqu'un couper toutes les voies au dernier moment pour sortir, ou voir arriver Jacky à donf qui va tout couper pour prendre direct la voie de gauche. Quand vous entrez sur une telle route, s'il y a un camion, préférez entrer derrière le camion plutôt que devant quand la circulation est dense (très fréquent sur le périph). Vous aurez une bien meilleure visibilité sur ce qui se passe derrière vous pour passer sur la file de gauche, ou la file des motards. Vous serez également beaucoup plus visible pour les autres (ils pourraient penser de bonne foi qu'il y a un petit trou pour se rabattre juste devant le camion).

- Méfiez-vous des endroits où la route se rétrécit (passage de 2x3 à 2x2 voies). Si vous êtes sur la file de gauche ou la file centrale, attendez-vous à être doublé in extremis. Dès que possible,

mettez vous au milieu de la large file pour dissuader ce genre de comportement dangereux (mais seulement après avoir bien regardé dans vos rétros).

- Méfiez-vous aussi des endroits où la route s'élargit (une voie de plus). Beaucoup de gens conduisant apparemment tranquillement n'attendent que ça pour déboîter à donf et être le premier à doubler. Soyez prêts à tout si vous même avez l'intention de déboîter (des fois, toute la file déboîte en même temps avec plus ou moins de clignos, si, si, ça arrive).

Les ronds-points:

Le grand classique ! Règle de base : tout rond point doit être considéré comme une baignoire à gasoil. Pour entrer dans un rond-point, essayer d'aller au centre le plus possible en ligne droite, rester au centre autant que nécessaire, puis sortir avec une trajectoire la plus rectiligne possible en direction de la sortie. Le gasoil se situe toujours sur la ou les files extérieures alors que la file centrale est propre. Il est très rare de tomber sur une file centrale grasse, sauf accident impliquant une flaque d'huile (mais ça, ça peut arriver n'importe où). De plus, ne roulez jamais vite sur les ronds-points à terre plein central : vous n'avez pas de visibilité assez loin pour cela. N'importe quoi peut trainer sur la voie, et il sera difficile de freiner. Si vous devez vous arrêter sur un rond-point, faites en sorte de vous arrêter à un endroit qui limite les risques de vous faire rentrer dans le derrière. Beaucoup de gens de regardent pas devant eux sur les rond points, mais légèrement vers leur droite (pour prévoir leur sortie). Donc arrêtez-vous sur la partie droite de votre file. En plus, s'il y a un terre plein central, vous serez visible de plus loin. Autre choix possible, s'arrêter à gauche, mais hors voie uniquement, si le rond point le permet.

Franchir les obstacles :

Pour les trottoirs, les rails et les raccords métalliques (ponts), toujours les prendre le plus perpendiculairement possible, avec le moins d'angle possible. On peut glisser de l'avant ou de l'arrière en montant un trottoir. Dans les deux cas, c'est la chute si la moto est lourde et/ou haute. Les rails, c'est le pire, les pneus peuvent se prendre dedans (en ville) et glisser gravement. Les raccords métalliques (ponts), c'est l'horreur en courbe. La moto va forcément bouger. Pour limiter le phénomène, anticipez le virage, redressez un peu la moto au moment du passage, et reprenez de l'angle juste après. Rien ne vous oblige à avoir une trajectoire parfaite. Restez juste dans votre file, mais utilisez-la.

Les appels de phares :

Utilisez les, n'en abusez pas. Ne roulez jamais en pleins phares quand il fait jour. Vous mettez tout le monde en danger, et vous aussi. Il est impossible d'évaluer la distance et la vitesse d'une moto en pleins phares. La réaction la plus saine d'un conducteur ébloui (même par ses rétros) est de freiner pour réduire sa vitesse. Il ne sait pas si vous êtes à un mètre ou 50 mètres derrière. Ce freinage n'est pas un comportement de taré, il est logique et souhaitable (il faut augmenter largement ses distances de sécurité quand on est ébloui). C'est celui qui roule en pleins phares le taré. Pleins phares = invisibilité = danger. Si vous êtes ébloui, réduisez vous aussi rapidement votre vitesse (mais sans piler). C'est un réflexe de survie au cas où il se passerait quelque chose devant que vous ne pourriez voir. Dans ce cas, qui est une exception à la règle des freinages en cas de danger, ne vous décalez pas entre deux files ni vers le bord de la route. Restez en ligne et freinez en gardant votre position. Vous serez peut-être doublé par un taré, et il y a peut-être un piéton à droite, donc ne vous décalez pas dans ce cas. Note importante pour ceux qui l'ignorerait : il faut 15 secondes pour se remettre d'un éblouissement (pour quelqu'un en bonne santé et sans problème de vue). Chronométrez 15 secondes, vous verrez que c'est colossal quand on conduit. Sur autoroute à 130 km/h, ça fait plus de 500 mètres dans le brouillard.

D'une façon générale :

- Tout comportement inhabituel et/ou illogique d'un autre usager de la route doit vous faire soupçonner le pire. C'est peut-être un type bourré qui se fait faire une petite gâterie pendant qu'il téléphone en mangeant son sandwich. On ne double la bombe roulante qu'avec la plus extrême circonspection, et avec une marge de sécurité énorme.

- Dans le même genre, méfiez-vous de quelqu'un qui roule très lentement. Regardez la tête du conducteur. S'il regarde partout, c'est qu'il cherche son chemin. Il peut piler pour tourner sans clignotant à tout moment. Gardez vos distances, ou attirez son attention (appel de phare, rétrogradage si vous avez un pot homologué, et si vous n'êtes pas pressé, soyez prêt à klaxonner).

- Quand vous avez identifié un danger, ne focalisez pas la totalité de votre attention dessus. Un autre danger va se présenter en même temps (encore la loi de Murphy appliquée à la moto : Quand vous faites attention à un danger, un autre danger vous surprendra)

- Regardez toujours à côté d'un obstacle. La moto suit le regard. Ne regardez pas là où vous pourriez vous planter, regardez là où ça passe. La moto suivra dans les deux cas.

- Entraînez-vous à regarder sur les côtés sans faire tourner la moto. Entraînez-vous sur une ligne droite large et complètement dégagée, à vitesse réduite. Mettez vous au milieu de votre file, et regardez le paysage à gauche pendant une demi-seconde. Vérifiez que vous n'avez pas dévié. Recommencez pendant une seconde. Vérifiez à nouveau. Vous devriez être capable après un peu d'entraînement de le faire pendant 3 secondes (pas plus, au delà c'est dangereux et ça n'a aucun intérêt). Vous devez pouvoir le faire en regardant à droite ou à gauche. A quoi ça sert ? A profiter du paysage ! Non, je plaisante. C'est le premier point à travailler pour rouler en groupe. Sinon, comment se mettre à la hauteur d'une autre moto pour dire quelque chose à son voisin sans lui rentrer dedans ? De plus, ça permet de conserver sa trajectoire si le regard est attiré par quelque chose d'inhabituel sur le bord de la route. Par exemple un accident. Ça vous évitera de vous joindre aux victimes. Rappelez-vous : la moto suit le regard. Il faut aussi devenir capable de regarder ailleurs que là où la moto doit aller.

- Pratiquez le freinage brutal quand ça roule vite. Quand un danger apparaît par surprise, freinez fort tout de suite. Dans la demi-seconde qui suit, vous aurez décidé de la meilleure façon d'agir, qui est souvent relâcher les freins d'ailleurs. Les 10 ou 20 km/h que vous venez de perdre vous donnent une marge supplémentaire non négligeable. Il est toujours dommage de pratiquer la conduite coulée, de se contenter de couper les gaz, et de se dire un peu tard qu'on aurait pu gagner une seconde sur un freinage (sur autoroute c'est énorme). Prenez le réflexe de freiner fort (mais pas trop quand même : disons un freinage fort sous la pluie) en étant prêt à tout relâcher immédiatement. Quand c'est devenu un réflexe, le passager peut se plaindre, mais vous aurez un niveau de sécurité beaucoup plus haut, et vous pourrez rouler plus vite aussi, avec le même niveau de sécurité. A terme, quand vous serez un vieux motard, ce sera très rare car vous saurez prévoir beaucoup de choses à l'avance. Entraînez vos réflexes à faire d'instinct ce genre de prise de frein / relâché (sur route déserte bien sûr, jamais sur autoroute). Pour info, c'est une technique qui vient du rallye routier, où on roule très vite avec des surprises partout.

- Si vous êtes fatigué, malade, pas bien réveillé, bref diminué dans vos facultés (ça arrive à tout le monde de pas être en forme), prenez plus de marge et roulez moins vite. Mais n'agissez pas plus lentement non plus, même si c'est dur. Par exemple, si votre migraine ou votre torticolis impose qu'un coup de tête pour regarder à côté ou derrière prenne au minimum trois secondes,

ne changez jamais de file (sauf si vous avez des rétros efficaces bien sur, mais même dans ce cas, prenez le temps d'être sûr qu'il n'y a personne dans votre angle mort).

- Roulez avec le A tant que vous n'êtes pas capable de rouler un peu plus vite que les voitures en toute circonstance. N'en ayez pas honte. Les automobilistes garderont plus de distances. Ça vous évitera le stress du aux suceurs de pneus arrière. Dites vous que c'est un équipement de sécurité, au même titre que le casque. Si vous débutez en moto sans y être assujetti (si vous avez un autre permis depuis au moins deux ans ou que vous n'avez pas pratiqué la moto immédiatement après votre permis), utilisez-le quand même. Ce n'est pas interdit, et les gens feront plus attention à vous.

- Pour bien connaître une nouvelle moto, il faut 6 à 8000 kilomètres à un motard expérimenté. Bien plus à un jeune permis, environ 10000 kms. A partir de 2000 kilomètres, on commence à se sentir à l'aise sur la moto. On pense pouvoir exploiter ses capacités et réagir à toutes les situations. Il n'en est rien. C'est entre 2 et 4000 kms sur une nouvelle moto que la plupart des motards se bourrent. Maintenant que vous le savez, ne vous prenez pas pour une exception à cette règle. Attendez 8 ou 10000 bornes d'expérience sur votre moto pour commencer à augmenter le rythme. Pas avant. Votre vie et/ou votre portefeuille sont en jeu.

- Quand vous vous prenez un gros insecte dans la visière, il arrive qu'on ne voie plus rien. NE PILEZ PAS ! Ceux qui vous suivent n'ont vu aucune raison pour que vous freiniez, ils seraient surpris, donc peuvent vous rentrer dedans. Coupez juste les gaz et commencez à freiner légèrement. En tournant légèrement la tête, en la levant ou la baissant, on trouve toujours une portion de visière au moins vaguement transparente. A l'extrême, ouvrez la et arrêtez-vous rapidement, sans oublier de mettre le cligno à droite et de faire gaffe aux autres.

Rouler à la campagne :

La campagne réserve bien des plaisirs, mais aussi pas mal de surprises. Les routes sont souvent glissantes, gravillonnées, pleines de bouses de vache ou de lisier. Dans un de ses excellents posts, le Dr NO nous disait : "On a parfois l'impression de suivre la trace d'un dinosaure qui aurait des problèmes de transit intestinal". Vous remarquerez que les gravillons sont souvent en sortie de courbe. Les mêmes sorties de courbes ont également le pouvoir d'inciter les vaches à se soulager. C'est pas moi qui le dit, c'est encore la loi de Murphy. C'est encore et toujours en sortie de virage qu'on voit un tracteur ou une moissonneuse batteuse en train de pourrir un record de lenteur. Pas de consigne spéciale, sauf "soyez prêts à tout et n'importe quoi". Prenez tous les virages sans viser l'extérieur en sortie, histoire d'avoir plus de marge. Ça implique de prendre ses points de corde un poil tard. Apprenez à freiner en courbe. Si vous tombez sur une route déserte et récemment refaite avec des gravillons, entraînez-vous à rouler au milieu de la file, là où il y a le plus de gravillons (seulement s'il n'y a personne). Vous verrez, ça bouge un peu, mais pas tant que ça, ça donne une impression de flou (genre bras oscillant bien desserré). Soyez familier avec cette sensation bizarre. Vous verrez qu'on peut quand même freiner un peu sur les gravillons, mais uniquement en ligne droite. Vous constaterez facilement que le gravillon supporte beaucoup mieux les accélérations et les freinages que l'angle. Ça glisse toujours un peu, ça dérive, il n'y a aucune précision de trajectoire, mais si on n'a pas d'angle et qu'on reste raisonnable sur les freins, ce n'est pas si dangereux que ça finalement. Si vous avez le choix entre freiner et tourner, alors freinez. Vous avez moins de chance de vous planter sur un freinage qu'une prise d'angle. Cette connaissance vous évitera d'être dépourvu lors d'un cas d'urgence, et vous risquerez moins de paniquer pour rien. Le gravillon fourbus est suffisamment traître pour qu'il soit préférable de disposer de tous ses moyens le jour où on le rencontre par surprise.

La bouse de vache est plus complexe, car elle se présente sous différents états. Finement étalée par le passage de nombreux véhicules et bien séchée au soleil, elle n'est pas très glissante, et supporte sans problème une conduite normale. Abondante et diarrhéique, c'est comme une flaque d'huile. Epaisse, elle peut avoir l'air sèche en surface mais se révéler grasse et liquide à l'intérieur quand on roule dessus. Ceux qui vivent à la campagne sont capable au premier coup d'œil de différencier la bouse sèche de la bouse vicelarde. Pour les parisiens pur jus : toutes les bouses doivent inciter à la méfiance. (C'est peut être pour ça que les parigots se font systématiquement pourrir par les ploucs à la campagne... ;-)))) L'avantage de la bouse sur le gravillon, c'est qu'on peut souvent l'éviter, parce qu'elle est localisée. Les épandages de gravillons de la DDE sont considérablement plus vastes que les bouses provenant d'un intestin bovin (il est rare que toutes les vaches d'un troupeau se donnent le mot pour déféquer en même temps).

Le lisier, c'est autre chose : c'est répandu par les agriculteurs pendant le transport en tracteur. Ca se repère facilement, parce que c'est en continu, avec plus d'épaisseur à l'extérieur des virages. C'est horriblement glissant. Quand vous en voyez, roulez très lentement et prenez votre mal en patience. Oubliez que vous êtes pressé et tout ira bien.

- Les engins agricoles de toute sorte roulent à une vitesse ridicule. Leur vitesse maxi va de 20 à 45 km/h. C'est déjà beaucoup plus lent que vous, et beaucoup roulent encore moins vite que ça, pour ne pas fatiguer la mécanique ou ne pas se faire peur (une moissonneuse batteuse, ça tient pas vraiment bien la route. En fait, ça tient TOUTE la route si on la pousse à plus de 15 km/h). Une seule solution : se dire que dans chaque virage dont on ne voit pas la sortie, il y a un tracteur et qu'il faudra freiner. Surveillez l'état de la route pour savoir à quelle vitesse vous pouvez prendre vos virages en étant toujours capable de vous arrêter avant la sortie. Méfiez vous d'autant plus si vous avez vu auparavant des traces de tracteur sortant d'un champ (au bout de 100 mètres, les pneus du tracteur sont propres et ne laissent plus de traces, mais le tracteur est peut-être encore pas loin devant).

Rouler avec un passager:

Le passager modifie l'assiette et l'inertie de la moto. Vous ne pouvez jamais rouler aussi vite que quand vous êtes seul, sauf sur l'autoroute, et encore, avec certaines motos seulement (celles qui sont conçues pour le duo, c'est à dire les vraies GT, les grosses routières et les plus gros trails). Avec un passager, votre moto change de catégorie de poids. Vous pilotez une moto dont le poids à vide est augmenté de celui du passager, mal placé de surcroit. Votre moteur et vos freins n'en sont pas renforcés pour autant, ce qui peut interdire de doubler si vous n'avez pas une machine très puissante. Ca, c'est dans le meilleur des cas, c'est à dire avec un passager qui ne bouge jamais et se tient fermement. Dans la réalité, le passager est un être vivant, souple et plus ou moins capricieux. Certains passagers sont peu sensibles, ils ne résistent pas à la mise sur l'angle, ils ne sursautent pas, et se tiennent bien. D'autres sont de vraies catastrophes ambulantes : émotifs, peureux, insoucians, remuants, etc. Dans ce cas, le mieux est de ne pas les emmener avec vous. Si vous le faites cependant, sachez les rassurer par une conduite coulée, des angles de lopette, des accélérations ridicules. En même temps, triplez vos marges de sécurité. Prenez la place d'une voiture. Le passager peut facilement faire bouger latéralement la moto, donc vous avez REELLEMENT besoin de la place qu'occupe une voiture. Ceci interdit donc de se faufiler entre les voitures. Quand vous aurez fait plusieurs milliers de kilomètres avec votre passager habituel, vous pourrez à nouveau considérer que vous pilotez une moto quand il est derrière vous, mais une moto quand même plus large, plus lourde, plus molle et moins nerveuse que d'habitude. Seulement après plusieurs milliers de kilomètres, ne l'oubliez pas !

Rouler en groupe :

La conduite en groupe demande certaines compétences supplémentaires, en plus de celles nécessaires à la simple conduite d'une moto. Les objectifs sont les suivants : conserver un haut niveau de sécurité (ne pas s'accrocher entre motards du même groupe), ne perdre personne en route, et accessoirement conserver une vitesse moyenne raisonnable (à peine inférieure à celle qu'on aurait si on était seul). Rouler en groupe ne doit pas occasionner un stress ou une fatigue supplémentaire, préjudiciables à la sécurité.

Il y a plusieurs façon de rouler en groupe, selon le niveau de pilotage des participants, leur nombre, et l'humeur du moment (balade tranquille, balade rapide, arsouille). Certaines règles s'appliquent en permanence, quel que soit le rythme (rouler en quinconce par exemple). D'autres sont purement indicative (il y a plusieurs techniques pour ne perdre personne). L'important est de bien connaître l'ensemble des règles élémentaires, et de se mettre d'accord.

Pour rouler en groupe, il faut qu'il y ait suffisamment de motards assez expérimentés pour être capable de regarder ailleurs que là où ils veulent faire passer la moto. En effet, il faut pouvoir surveiller les autres membres du groupe de temps en temps, et quelquefois (très rarement), il peut être utile que deux motards se mettent à la même hauteur pour échanger quelques mots (à vitesse réduite mais sans s'arrêter).

Rouler en quinconce permet d'augmenter le niveau de sécurité. En effet, en cas de besoin, on peut se mettre à côté de la moto qui précède. Ce n'est absolument pas une raison pour réduire les distances de sécurité. La distance de sécurité se détermine en fonction de la moto qui vous précède immédiatement, pas de celle qui est devant vous sur le même côté de la voie. Vous devez considérer que la moto qui vous précède occupe toute la largeur de la voie, pas qu'elle vous laisse de la place. En effet, le motard qui vous précède doit pouvoir se décaler pour éviter un nid de poule, prendre une trajectoire, ou éviter une voiture qui empiète sur la voie. L'espace supplémentaire offert par la quinconce ne sert qu'à deux choses : offrir une meilleure visibilité, et garantir une large distance de sécurité en cas de freinage d'urgence. De votre côté, il n'est pas impératif de conserver la quinconce. Si vous devez éviter quelque chose, n'hésitez pas à changer de côté temporairement. Par contre, ne le faites pas sans nécessité, c'est une question de courtoisie vis-à-vis du motard qui vous suit (quand vous changez de côté, vous limitez sa vision, et vous l'obligez à un surcroît de concentration, donc de stress et de fatigue). Dans le cas d'un freinage d'urgence, il est par contre impératif de ne pas se décaler. Le motard qui vous suit s'est peut-être fait surprendre et il aura alors réellement besoin de l'espace à côté de vous. Pour se décaler lors d'un freinage d'urgence, il faut y être absolument obligé (pour éviter une voiture par exemple). Sinon, vous prenez inutilement le risque de vous faire rentrer dans le derrière. La file indienne est généralement à proscrire. On peut cependant la préférer à la quinconce sur les routes viroleuses (nécessitant de prendre des trajectoires), quand il y a suffisamment peu de trafic pour y rouler à allure relativement soutenue. Mais on n'emploie la file indienne qu'à la condition expresse d'avoir de larges distances de sécurité entre chaque moto.

En ville, quand la vitesse est très faible, on peut réduire les distances de sécurité, en les calculant en fonction de la moto qui emprunte le même côté de la file. Il reste cependant interdit d'empiéter sur l'espace libre à côté de la moto qui précède (sauf à l'arrêt bien sûr, mais cela implique de ne pas tous démarrer en même temps quand le feu passe au vert). Réduire les distances de sécurité oblige tout le monde à un supplément de concentration, mais en contrepartie, cela aide à conserver le groupe entier (plus le groupe est compact, moins il a de chances d'être coupé en deux par un feu rouge). Quand le groupe est petit (5 ou 6 motos), on peut jouer à l'élastique sur les grands boulevards avec peu de feux : distances de sécurité plus importantes entre les feux, quand la vitesse est relativement élevée, et plus faible à l'approche des feux. Cela implique que le meneur du groupe ralentisse à l'approche d'un feu vert, et que les derniers motards assument un stress supplémentaire en accélérant pour recoller au groupe quand

le meneur vient de passer un feu vert, pour éviter qu'il ne passe au rouge avant leur passage. Ce n'est pas à la portée des débutants, et n'est envisageable que pour traverser une petite ville (sinon, ça devient trop fatigant et le risque est trop grand).

Sur route ou autoroute, augmenter les distances de sécurité permet de diminuer le stress. Cela permet de profiter du paysage et de limiter la fatigue. A l'opposé, les réduire facilite la conservation de l'unité du groupe, avec un stress plus important. Il ne faut jamais rouler longtemps avec des distances de sécurité réduites, même sur autoroute où le risque de freinage est faible. Cela entraîne à la longue un effet de fascination sur le feu arrière du motard qui vous précède, qui peut vous empêcher de voir un danger à temps. En cas de freinage violent en tête de groupe, on risque le carambolage. Ce phénomène de fascination est beaucoup plus prononcé de nuit, mais il existe aussi de jour. Ne le négligez pas, et forcez vous à regarder régulièrement autre chose que la moto qui est devant vous.

Dans l'idéal, il ne faudrait rouler en groupe qu'entre motards expérimentés qui se connaissent bien entre eux. En pratique, ce n'est quasiment jamais le cas. Il y a toujours au moins un débutant, ou au moins un motard qui n'a pas l'habitude de rouler avec les autres. Le cas du débutant est le plus délicat. Il est préférable de l'entourer de deux motards expérimentés ayant l'expérience du groupe, chargés de protéger le débutant. Celui qui précède devra éviter de semer le débutant, pour qu'il ne soit pas tenté de "forcer son talent", il lui suffira de rouler un peu plus vite dès qu'il y aura une ligne droite bien dégagée pour raccrocher le groupe, et si l'occasion ne se présente pas, le meneur du groupe devra en tenir compte et ralentir. Il devra aussi veiller à calculer ses dépassements afin que le débutant puisse lui emboîter le pas systématiquement (ceci n'oblige pas le débutant à dépasser s'il ne "sent" pas la manœuvre, c'est au contraire pour lui éviter de se trouver limite s'il emboîte le pas machinalement). Le motard qui suit le débutant veillera aussi à sa sécurité, en restant assez proche pour éviter qu'une voiture ou un autre motard ne vienne se mettre entre eux, et éventuellement lui sucer la roue (ce qui est toujours inquiétant, surtout pour un novice). Sur autoroute ou 4 voies, il devra aussi déboîter avant le débutant pour lui faciliter le passage, et ainsi limiter les contrôles avant dépassement du débutant. Ainsi, le débutant sera "assisté", ce qui limitera son stress et sa fatigue, afin de lui permettre de rouler en sécurité sur des trajets plus longs que ceux dont il a l'habitude quand il est seul. Dans le cas où il y aurait plusieurs débutants, il est préférable d'intercaler entre eux des motards expérimentés, pour éviter que certains suivent l'exemple plus ou moins mauvais d'un autre débutant qui est devant lui.

Le cas du motard expérimenté qui ne connaît pas le groupe est plus facile à gérer. Il suffit de le mettre en seconde position, juste derrière le meneur du groupe. Dans tous les cas où il y a des non-habitués au groupe ou des débutants, la consigne doit être que personne ne change de place, sauf nécessité absolue (par exemple, si quelqu'un tombe en panne, la moto balai peut remonter pour arrêter le meneur, si ce type de comportement a été défini au départ). Notez qu'il y a des techniques de roulage en groupe qui n'obligent jamais à changer les positions, quelles que soient les circonstances. Nous verrons cela un peu plus loin.

Le meneur du groupe doit-il rouler à gauche ou à droite de sa file ? Il n'y a pas de règle absolue, cela dépend des circonstances. Néanmoins, dans la plupart des cas, il roulera de préférence à gauche, prêt à entamer un dépassement. Par contre, si le rythme du groupe est lent et qu'il est plus probable que le groupe soit dépassé par les voitures que le contraire, il pourra rouler à droite, à son choix. C'est également possible sur autoroute déserte. L'idée est la suivante : beaucoup de manœuvres obligent un motard à se décaler vers la gauche (dépassement, tourner à gauche). Si le motard de tête roule à droite de sa file, la moindre préparation de dépassement va inverser la quinconce, ce qui amène un flottement dans la totalité du groupe, ce qui n'est pas souhaitable à un moment où précisément tout le monde doit ralentir (avant de dépasser ou de

tourner à gauche). Le motard de tête peut donc rouler à droite, mais seulement s'il estime qu'il va pouvoir conserver cette position pendant pas mal de kilomètres, ce qui est rarement le cas. Dans le doute, il vaut mieux qu'il roule toujours à gauche.

En matière de signalisation, il arrive que certaines motos du groupe soient dépourvues de clignotants (ou aient des clignotants quasi-invisibles). Ces motos ne doivent être placées ni en tête de groupe, ni en queue, ni devant un débutant. Il ne doit pas non plus y en avoir deux qui se suivent, au risque de rendre invisible un changement de direction à la queue du groupe. En cas d'ampoules grillées (ça peut arriver), on observe les mêmes règles, on ne met pas un code grillé en tête de groupe, ni un feu arrière grillé en queue ou devant un débutant. Si certaines motos disposent de warnings, il est préférable d'en mettre une en queue, surtout la nuit, au cas où il serait nécessaire de s'arrêter au bord d'une route (panne par exemple), ou en cas de gros ralentissement sur l'autoroute. Comme l'expérience montre que la plupart des motos avec warnings sont à la fois puissantes et pilotées par des motards expérimentés, cela ne doit pas poser de problèmes (le motard balai doit être rompu à la conduite en groupe).

Les signes qu'on peut employer sont nombreux. Les appels de phares ne doivent être destinés qu'à attirer l'attention du motard qui précède (pour engueuler quelqu'un qui arrive en face en pleins phares, c'est au motard de tête de s'en charger, et à lui seul). Par exemple, on peut employer les appels de phares si on s'apprête à doubler un autre membre du groupe (car c'est une manœuvre inhabituelle, normalement proscrite dans un groupe). Si on s'est mis d'accord auparavant, un bref appel de phare peut indiquer de nuit au motard qui précède qu'il peut déboîter devant vous (vous le protégez, et ainsi il est sûr que ce n'est pas une moto extérieure au groupe qui va le dépasser). Des appels répétés et insistants veulent dire que vous allez doubler. De jour, on peut employer des signaux manuels, pour indiquer qu'on souhaite inverser la position avec le motard qui vous précède, ou qu'on veut se laisser dépasser, ou entraîner quelqu'un derrière soi quand on dépasse et qu'on sait qu'il peut suivre sans danger alors qu'il manque de visibilité (cas de certains virages à droite). On peut aussi signaler à quelqu'un qu'il a oublié de mettre son phare (poing fermé et ouvert plusieurs fois), de ralentir (main à plat de bas en haut), qu'on a presque plus d'essence (pouce désignant le réservoir), etc. Normalement, les signaux manuels sont inutiles pour rouler en groupe. La preuve, la nuit ils sont inutilisables et ça n'empêche pas de rouler. C'est juste une aide ponctuelle dans certains cas exceptionnels.

Pour dépasser une file de voiture tout en restant groupé (cas fréquent sur nationale chargée), il existe une procédure stricte (c'est presque une cérémonie) qui permet de le faire en toute sécurité. Le premier effectue son dépassement. Jamais plus de 2 ou 3 voitures à la fois, mais en général une seule. Toujours une seule s'il y a des motards débutants dans le groupe. Après avoir dépassé, il se rabat bien à droite, afin de laisser une place moto à côté de lui au second du groupe. Quand le second est arrivé (éventuellement à côté du premier s'il n'y a pas la place pour 2 motos + les distances de sécurité entre les voitures et chacune des motos), on marque un temps d'arrêt, le temps nécessaire pour que de l'espace se crée entre les voitures. Pendant ce temps, le second motard se laisse distancer légèrement par le premier, ce qui aide à créer l'espace vital. A ce moment, on "croise" : le premier motard se décale vers la gauche pour préparer le dépassement suivant. Le second se décale vers la droite pour rester en quinconce. Le premier motard double à nouveau. Le second reste à droite sans chercher à doubler rapidement. Il ne doit pas encore se rapprocher de la voiture qu'il suit au cas où le premier devrait renoncer au dépassement. A ce moment, dès que le troisième motard (toujours derrière) voit le premier déboîter, il double à son tour, et se rabat à côté du deuxième. Les motards 2 et 3 se retrouvent en situation familière, procèdent au croisement, le second motard peut alors rejoindre le premier qui l'attend, pendant que le quatrième rejoint le troisième. etc., etc. Cette technique éprouvée permet de faire progresser relativement rapidement un groupe, sans créer de problèmes de sécurité. On perd du temps car chaque motard ne double qu'une fois sur deux, mais c'est

beaucoup plus sûr que si chacun doit faire son trou, derrière des voitures qui freinent pour laisser la place au motard de devant. Les deux premiers motards doivent être les plus expérimentés, les plus sages aussi, et tenir compte des accélérations de la machine la moins puissante qui les suit (afin d'éviter autant que possible de devoir renoncer à un dépassement engagé). Ainsi, les motards de numéro impair peuvent tous doubler en même temps, les motards pairs doublent également tous en même temps. Chacun doit simplement tenir sa place dans le cortège et respecter le protocole. Par contre, par signe, deux motards ensemble dans le même trou peuvent facilement échanger leurs places (pair ou impair) d'un simple signe. Il suffit de ne pas croiser. Cela permet de se laisser dériver en queue ou de remonter le groupe pour passer un message au premier (genre : on doit s'arrêter à la prochaine station). Il est utile également de relayer de temps à autre le premier motard du groupe, car c'est lui qui assume la plus grosse tension nerveuse parce qu'il a la lourde tâche de créer les trous entre les voitures, chose que les autres n'ont pas à faire car ils sont toujours certains de trouver une place toute chaude qui les attend. Dans ce schéma, seuls les deux premiers motards décident des dépassements, les autres n'ont qu'à suivre, ce qui est reposant nerveusement. Bon, ça ne dispense pas de juger soi-même si un dépassement est encore possible, ce qui peut varier, surtout pour les derniers. Il est également utile de mettre en queue un motard expérimenté avec une machine puissante pour qu'il puisse servir de moto-balai. Ainsi, il pourra remonter rapidement tout le groupe pour faire s'arrêter le premier.

Quand la circulation est peu chargée, on peut doubler de façon moins réglée. Dans ce cas, si le motard qui double estime qu'il est seul à pouvoir doubler, et qu'il ne faut pas le suivre, il reste à droite de la file de gauche, afin de pouvoir se rabattre plus rapidement une fois son dépassement terminé. Le motard suivant n'entamera pas son dépassement à la suite, et ne sera pas non plus tenté de le faire faute de visibilité. Par contre, s'il n'y a rien en face, le premier motard qui dépasse se décalera complètement à gauche, ce qui ne le met pas en danger puisqu'il a tout son temps, mais permet au motard suivant d'obtenir une visibilité totale sur ce qui arrive en face, et ainsi l'inciter à dépasser dans la foulée si c'est possible. On peut ainsi dépasser par groupes de deux, parfois trois ou quatre quand les conditions sont idéales (mais uniquement avec des motards expérimentés qui ont l'habitude de faire cette manœuvre ensemble). Dans ce schéma, il est particulièrement important que chaque débutant soit précédé et suivi par deux motards expérimentés. Ce type de signe n'a pas besoin d'être connu de tous les membres du groupe pour être employé; il est explicite car basé sur la visibilité laissée ou non au motard suivant, car quand on ne voit pas devant, on ne double pas, c'est bien connu. Néanmoins, il est impossible de suivre dans un dépassement un motard qui reste toujours à droite de la file de gauche, ce qui fait perdre un peu de temps.

Pour dépasser sur autoroute ou sur 2x2 voies, il y a plusieurs techniques. Si le groupe est petit, extrêmement discipliné, on peut éventuellement utiliser la technique des bikers américains. C'est le dernier motard du groupe qui déboîte le premier, occupant la file de gauche pour que tous les motards du groupe déboîtent en même temps. C'est rarement utilisable, et il faut bien le dire assez peu adapté au trafic européen. De plus, les groupes de bikers américains sont souvent équipés de CB, et ils parlent tous entre eux pour se mettre d'accord. Cette technique est à employer chez nous par sous-groupes de deux : un motard débutant suivi par un motard expérimenté. Le motard expérimenté va anticiper le changement de file du débutant, se décaler avec le cligno à gauche, et donner un bref appel de phare pour indiquer au débutant qu'il peut déboîter sans risque. On l'emploiera donc uniquement dans ce but de protection. Pour le reste, le groupe déboîtera en "chenille", sans forcer le passage (une ou plusieurs voitures qui dépassent aussi peuvent s'intercaler temporairement au milieu du groupe). Il est important de conserver la formation en quinconce quand le groupe est sur la file de gauche. Le meneur du groupe se permettra de monopoliser un peu plus la file de gauche que s'il roulait seul, afin d'éviter que la chenille ne soit en permanence en train de changer de file, car cette manœuvre augmente le

stress de chacun. Cela ne veut pas dire qu'il faut rester tout le temps à gauche, simplement qu'il ne faut pas se rabattre devant une voiture si on voit qu'il y en a une autre à doubler un peu plus loin. Dans ce schéma, les motards suivis de débutants devront se rabattre loin devant le véhicule qu'ils viennent de doubler, car beaucoup de débutants sont tentés de changer de file en même temps que le motard qu'ils suivent, au risque de faire une queue de poisson à la voiture qu'ils viennent de dépasser. C'est encore une forme de protection.

D'une façon générale, soyez gracieux. Faites en sorte que la progression du groupe soit agréable à regarder. Grâce et Harmonie sont les mamelles de la conduite en groupe. Ça paraît curieux dit comme ça, mais c'est beaucoup plus important qu'il n'y paraît au premier abord. Pour obtenir cet "effet", il faut rouler sans brutalité, régulièrement espacés et sans grandes variations d'allure. Les motards expérimentés, régulièrement répartis dans le groupe, sont garants de cette harmonie, en n'effectuant que des manœuvres parfaitement logiques et prévisibles par ceux qui les suivent. Si vous parvenez à rouler en groupe de cette façon, cela signifie que toutes les manœuvres sont connues et comprises de tous. Qu'aucun comportement n'entraîne de surprise, et que la discipline règne. Cela permet aussi de forger plus rapidement l'expérience des débutants, qui suivront ainsi un bon exemple. Cette "beauté du geste", purement gratuite en apparence, est en réalité la garantie d'un très haut niveau de sécurité, d'un stress réduit pour chaque motard du groupe, et donc d'une fatigue nerveuse minimale, même à allure soutenue et/ou sur longs trajets. Notez que cette harmonie est impossible à obtenir quand les distances de sécurité ne sont pas respectées, que la quinconce est approximative, et que les arsouilleurs ne pensent qu'à en découdre, toutes choses qui mettent la sécurité du groupe en péril. Autre avantage, si une moto est équipée d'une caméra embarquée, ça fera un film superbe dans les petites routes de montagne ! :-))

Dernier point : comment ne perdre personne. Ceux qui ont emmené des groupes importants savent à quel point c'est difficile, combien sont nombreuses les occasions de perdre quelqu'un. On va dire qu'il existe deux familles de techniques. Les techniques de roulage "à vue", et les techniques d'orientation "sans visibilité". Dans le premier cas, on essaiera de conserver tous les motards en vue les uns des autres (chaque motard doit voir au moins celui qui le précède et celui qui le suit). C'est ce qui demande le moins d'organisation préalable, mais le plus d'attention quand on roule. Les techniques "sans visibilité" reposent sur une organisation stricte du voyage, avec des procédures qui doivent être connues de tous les membres du groupe, sans aucune exception.

Pour rouler "à vue", il existe une technique simple et efficace. Celui qui ne voit plus le motard suivant s'arrête. Celui qui le précède finira bien par s'apercevoir de son absence, et s'arrêtera aussi, et ainsi de suite jusqu'au meneur du groupe. C'est la technique de base. Dans la pratique, celui qui s'aperçoit que la queue du groupe s'est arrêtée met son cligno à droite et fait des appels de phares pour indiquer le problème, et tout le début du groupe s'arrête ensemble dès que possible. Ainsi, on reste toujours en vue, même si le groupe est séparé par un feu rouge. Attention, il y a un cas qui peut poser problème, c'est quand un motard étranger au groupe s'intercale au milieu. C'est rare (en général, si un motard double les derniers, c'est qu'il roule plus vite que tout le monde, donc qu'il va dépasser tout le groupe), mais ça peut arriver, en particulier quand on sort d'une ville qu'on vient de traverser (certains motards vont s'immiscer dans le groupe à l'intérieur de la ville, et une fois sorti vont rouler au même rythme que vous). Il sera difficile de faire la différence entre un membre du groupe et un autre motard qui roule à la même vitesse que le groupe, surtout la nuit. Pour éviter ce genre de problème, il est impératif que le motard balai connaisse le parcours, et soit capable de mener à bon port une queue de groupe décrochée à cause de ça.

Pour les techniques sans visibilité, il y en a plusieurs possibles. On peut rouler en sous-groupes réduits avec dans chaque sous-groupe un meneur qui est au courant de la totalité du trajet, des

points de rendez-vous et des haltes prévues par les autres (tous les sous-groupes n'ont pas forcément la même autonomie, il peut y avoir un sous-groupe de GT et un sous-groupe de customs par exemple). Chaque meneur de sous-groupe est alors responsable de la cohérence de son équipe et roule "à vue".

On peut aussi rouler en individuel, avec la directive TDSRP (tout droit sur route principale). A chaque changement de direction, on attend que le motard suivant soit en vue avant de repartir dans la bonne direction. A charge pour ce motard de s'arrêter pour attendre le suivant, et ainsi de suite jusqu'au motard balais. En cas de doute sur ce que signifie "tout droit" (cas d'une fourche ambiguë, ou d'une intersection entre route principale qui tourne avec une route secondaire qui va tout droit par exemple), il suffit de s'arrêter. Au bout d'un certain temps, le motard précédent fera demi-tour pour venir vous chercher. Ce type d'organisation est efficace, chacun peut rouler à son rythme, mais en cas de problème (panne par exemple), il fera perdre beaucoup de temps, car les motards ayant dépassé le point où s'est produit le problème auront peut-être énormément de kilomètres à faire pour revenir, ce qui peut être très problématique sur autoroute, surtout si personne n'a de téléphone portable. Ce n'est donc pas une technique à recommander dans l'absolu. On peut cependant se servir de la directive TDSRP pour que certains arsouilleurs aient de temps en temps la possibilité de lâcher le reste du groupe quand le poignet droit les démange.

On peut imaginer d'autres possibilités, mais en général, le plus agréable est de rouler réellement en groupe, donc "à vue". Quand le groupe est trop important pour être gérable, il est préférable de le scinder en deux ou plusieurs sous-groupes roulant à vue, avec des points de rendez-vous prédéfinis, et au moins un téléphone portable par sous-groupe. Chaque meneur de groupe doit alors connaître parfaitement l'itinéraire et les points de rendez-vous. Dans ce schéma, il n'est pas inutile de répartir aussi les secouristes et les mécaniciens entre les différents sous-groupes, le cas échéant. Le plus important étant de faire des sous-groupes homogènes en termes de performances et de tempéraments (on évitera de mettre un débutant en 125 dans le groupe des pilotes professionnels en sportives full power ;-)).

C'est à peu près tout ce qu'il y a à savoir. Pour le reste, c'est l'expérience qui vous l'apprendra. Plus on roule en groupe, mieux on sait le faire. Alors n'hésitez plus, partez faire des balades avec d'autres motards. Contentez vous simplement de rouler tranquillement, sans jamais arsouiller, du moins avant de connaître parfaitement vos compagnons de route et vous être forgé de solides habitudes, fruits d'une longue pratique de la conduite en groupe.

Points "douteux"

J'emploie le mot "douteux" pour vouloir dire qu'il y a des doutes, c'est à dire des alternatives, différentes manières de faire. Pas pour dire que c'est nul dans l'absolu. Donc, à vous de voir, et de trouver les techniques qui vous conviennent.

- Regarder la roue avant gauche d'une voiture qu'on dépasse : cela permet de voir que la voiture va tourner un peu avant que ladite voiture n'ait changé de trajectoire. C'est toujours bon de pouvoir anticiper. L'inconvénient, c'est que comme vous êtes près, il faut diriger le regard vers la roue, ce qui fait perdre la visibilité vers l'avant. Jeter un coup d'œil ne suffit pas, la loi de Murphy disant que la voiture tournera quand vous ne regarderez pas sa roue. Personnellement je ne le fais pas, je préfère passer loin à gauche. Je ne le fais pas non plus entre les files. Je préfère doubler rapidement, quitte à freiner juste après. Par contre, c'est utile de le faire quand on est arrêté dans l'angle mort d'une voiture au feu. Certains prévoient un changement de file au moment du démarrage, et commencent à braquer à l'arrêt.

- Quand un caisseux vous suit à grande vitesse à 10 cms de votre plaque, comment s'en débarrasser ? Le coup classique, c'est deux ou trois petits coups de freins histoire de faire s'allumer le feu stop. En général, ça suffit et l'autre prend ses distances. Bon, des fois ça marche pas. Une chose faisable, c'est de prendre l'air du "motard bourré". Trajectoire vaguement imprécise, un pied glisse du cale pied, et il faut bien s'y reprendre à deux ou trois fois pour le remettre, prendre l'air avachi légèrement d'un côté, se décaler légèrement sur sa file et sursauter en rectifiant la trajectoire. Toutes ces manœuvres doivent être effectuées sans excès, il ne faut pas se mettre en danger, et bien sûr toujours faire attention à ce qui se passe devant, on ne sait jamais. Ainsi, celui qui suit de près a peur que vous alliez vous crasher juste devant lui, et bousiller sa précieuse caisse. Là, il va prendre une distance de sécurité considérable.

Comment bien freiner

Au freinage, c'est parfois un problème de ne pas lever la roue arrière avec les motos modernes. Frein avant énorme sur une brèle courte et relativement haute (pour augmenter la garde au sol, donc les possibilités d'angle sans frotter). Autrefois, les machines étaient plus longues et un peu plus basses. Les très gros calibres genre CBR 1100 ou Hayabusa sont des motos longues et relativement basses, moins sujettes au lever de roue arrière (les BM aussi d'ailleurs). Elles ne posent que le problème du dribble de la roue arrière (beaucoup moins grave), et l'équilibre de la force de freinage entre avant et arrière est beaucoup plus facile à trouver d'instinct. Par contre, les sportives moyennes (600 à 900) sont hyper courtes, assez hautes, ce qui est aussi le cas des roadsters. Ça donne une super maniabilité, une direction légère, au prix d'un problème de stabilité au freinage. On peut compenser en chargeant l'arrière (passager, valises, à la rigueur top case mais ça le fait moins), mais on perd ainsi le poids sur l'avant (guidonnages, instabilité, manque de maniabilité). Bref, les motos modernes ne facilitent pas le freinage d'urgence. Il faut donc trouver une méthode sûre.

- Parallèlement à ce raccourcissement des empattements, on a vu évoluer les pneus dans le sens d'un élargissement. Contrairement à ce qu'on peut croire, malgré un freinage appuyé de l'avant, un pneu de 180 à l'arrière permet de freiner vraiment fort, du fait de la surface en contact avec le sol et la qualité des gommes modernes. Donc, il faut apprendre à freiner en fonction de sa moto. Freinez un peu moins de l'avant pour toujours garder la roue arrière en contact avec le sol, et servez-vous assez franchement du frein arrière. Ceci complété par un bon réglage de l'amortisseur arrière pour éviter les dribble, vous pourrez vous arrêter beaucoup plus court qu'en levant la roue arrière. D'ailleurs, notez que dès que l'arrière a décollé, le centre de gravité se déplace vers le haut et un peu vers l'avant, donc vous devez obligatoirement réduire le freinage si vous ne voulez pas vous retourner. Lever la roue arrière cause donc un allongement de la distance de freinage, contrairement à la sensation de "freinage maximum" qu'on peut ressentir à ce moment là. De plus, le frein arrière a tendance à rabaisser la moto (c'est dû à l'angle formé par le bras oscillant avec l'horizontale, qui joue un rôle anti-plongée). Plus la moto est basse, c'est à dire plus on freine fort de l'arrière, plus on peut freiner fort de l'avant sans risquer de lever l'arrière. C'est en partie pour cela qu'on ne doit pas se jeter sur le frein avant comme un malade, contrairement au frein arrière, mais le serrer progressivement, le temps (court) que la moto trouve son nouvel équilibre et se tasse sur ses suspensions.

- A basse vitesse, on peut freiner fort avec uniquement le frein arrière, et un blocage de l'arrière à très basse vitesse n'est pas bien gênant. Alors qu'un blocage de l'avant ne laisse pas le temps de rattraper la moto quand on roule à moins de 60 km/h. Donc, à très basse vitesse, surtout en courbe, privilégier l'arrière, alors qu'à haute vitesse, il faut privilégier l'avant.

Une fois cela compris, c'est une question d'entraînement pour répartir au mieux la force de freinage entre la roue avant et la roue arrière pour avoir la meilleure distance d'arrêt. Entraînement sur circuit obligatoire (où à la rigueur sur route vraiment déserte, mais alors vraiment, et en surveillant ses rétros toutes les 10 secondes). Désolé, mais je ne peux pas expliquer quelle force appliquer sur le levier et la pédale. Ça fait partie de l'expérience du motard.

- Un bon indicateur de la qualité de vos freinages est l'usure de vos plaquettes. Avec une machine classique (double disque avant, simple disque arrière), vous devez user vos 2 jeux de plaquettes avant à peu près dans le même temps que le jeu de plaquettes arrière (un peu plus vite quand même). Vous userez plus vite l'avant sur route, plus vite l'arrière en ville. C'est une moyenne, et ça peut varier pas mal d'une machine à l'autre, et selon l'usage (en duo, on doit utiliser beaucoup plus le frein arrière par exemple). Mais si vous changez les plaquettes avant 3 ou 4 fois plus souvent que les plaquettes arrière, entraînez-vous à freiner plus fort de l'arrière. Et inversement si vous bouffez les plaquettes arrière beaucoup plus vite que l'avant. Si vous avez un simple disque avant par contre, comptez environ 3 jeux de plaquettes pour un seul jeu à l'arrière. Il est impossible de donner des proportions précises, parce que ça peut varier pas mal selon les machines, mais ça vous donne au moins une idée. Comparez avec d'autres motards ayant la même moto que vous.

J'ai gardé le meilleur pour la fin : comment bien arsouiller !

- Lors d'une arsouille, le vrai plaisir c'est de se dépasser. Pas d'arriver premier. Pour commencer, ne faites que des arsouilles à deux. Si vous êtes devant, laissez volontairement un trou pour que l'"adversaire" puisse vous passer. Ne bouchonnez jamais. Ne le passez que s'il laisse un trou. Le principe est de ne jamais forcer le passage.

- Ne roulez jamais plus vite que si vous étiez seul, et même un poil moins vite, pour laisser à l'autre la possibilité de vous dépasser. Sachez arrêter d'accélérer quand vous êtes devant, et optez pour une vitesse raisonnable, laissant la possibilité à l'autre de vous dépasser sans danger. Si vous voyez un danger devant, faites un signe indiquant à l'autre d'aller moins vite et de ne pas doubler. La sécurité de tous est en jeu. Il suffit de lever la main gauche pour faire ce signe.

- Surtout, ne jouez pas au petit jeu du "j'accélère, je double, je ralentis pas, je me fais doubler, j'accélère, etc.". Avec des machines puissantes, on a vite fait de rouler à plus de 200 en ville ou sur des petites routes. C'est ça le vrai danger.

- Donnez-vous une règle à l'avance. Les motards expérimentés la connaissent : si le motard devant vous est à gauche de sa file, ne le doublez pas. C'est qu'il va doubler. S'il est à droite, vous avez son autorisation. Cette règle permet de ne pas être surpris quand on arsouille à plus de deux. Faites très attention aux rétros quand vous passez de la partie droite à la partie gauche de la file.

- En cas de fatigue ou de densité importante de véhicule, sachez arrêter. C'est devenu trop dangereux, vous remettrez la suite à plus tard.

- N'arsouillez pas en grand nombre. Une arsouille est très sympa à 4 ou 5 maxi, et très stressante à 10 ou 12, parce que le danger augmente de façon exponentielle avec le nombre de participants.

- N'arsouillez pas si vous ne connaissez pas la route, ou alors très lentement, genre lopette. Surtout en montagne ou en ville, et sur les petites routes de campagne. Pour ces routes, vous

devez connaître parfaitement chaque virage, chaque nid de poule, chaque gravillon, ou en ville chaque coin de rue pavé.

Avec ces règles simples, vous pourrez arsouiller avec d'autres motards raisonnables sur route ouverte, pas trop vite, et en y prenant plaisir. Parce que doubler souvent, accumuler les accélérations et freinages lors des dépassements, c'est ça le vrai plaisir de la bourre.

Ces techniques ne permettent pas de travailler vos trajectoires ni vos points de freinage. Pour cela, il y a les circuits. Les vieux arsouilleurs n'appliquent pas ces règles, ils sont prêts à toute éventualité et savent s'éviter en toute circonstance. Attendez d'être un vrai pilote pour arsouiller "n'importe comment" sur route ouverte.

Georges, Jungle Biker