

LE P'TIT GRIM

Guide pour Rouler Intelligemment en Moto

Bonnes pratiques pour les balades en groupe



 AVERTISSEMENT

CE GUIDE S'ADRESSE A DES GROUPES DE **MOINS DE 50 MOTOS.**

IL PROPOSE DES BONNES PRATIQUES, SANS VALEUR REGLEMENTAIRE.

CHAQUE ORGANISATEUR RESTE **RESPONSABLE DU RESPECT DU CODE DE LA ROUTE.**

L'AUTEUR DECLINE TOUTE RESPONSABILITE QUANT A L'USAGE QUI EN EST FAIT.

ISBN 979-10-415-8272-3

Version 1.1.0 – 18/01/2026

⚠ Ce guide est pensé pour les balades de **moins de 50 motos**, au-delà desquelles une déclaration en préfecture est obligatoire.

Il propose des bonnes pratiques issues de l'expérience terrain et n'a **aucune valeur légale**.

L'auteur ne saurait être tenu responsable des conséquences liées à une mauvaise interprétation ou à un usage non conforme à la loi.

À chacun de **connaître la réglementation** et de **faire preuve de responsabilité** dans l'organisation de ses balades.

Le p'tit GRIM © 2025 par Nicolas DUMAS est publié sous licence **Creative Commons Attribution - Utilisation non commerciale 4.0 International**. Pour voir une copie de cette licence, visitez <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.fr>

Préface

Bien que la moto soit un moyen de promenade plutôt solo, sa pratique est autrement plus agréable en groupe.

Dès lors comment s'organiser pour rouler à plusieurs, sans moyen de communication ?

Comment anticiper la circulation et rouler en harmonie avec les autres usagers de la route quand plusieurs motos, voire dizaines de motos se suivent, faisant des convois de quelques dizaines, centaines de mètres.

Comment rouler en préservant la sécurité de chacun ?

En participant régulièrement à des balades, on peut constater souvent l'inorganisation, « à l'arrache », bien que des tentatives de sécurisation du convoi soient faites.

J'ai en tête cette dramatique sortie le samedi 14 juin 2025. Un groupe de motards roulait dans les gorges du Tarn, sur la fameuse RD907 bis, Arrivés à destination, à Millau, en fin de journée, un des participants manque à l'appel. Il sera retrouvé quelques temps plus tard, décédé, il avait raté un virage et personne ne s'en est rendu compte !

Il n'est pas question de blâmer les organisateurs, ils font de leur mieux. Non, le problème vient de notre formation lors du permis. Ainsi j'ai cet autre exemple en tête. Mon fils vient de passer son permis, et il me propose d'aller rouler tous les deux. Je fais un trajet et j'ouvre la route. Une fois rentré, il me demande pourquoi parfois je tendais une jambe, ou l'autre ou les deux.

J'ai donc créé une équipe dédiée à la sécurité dans le groupe de motard que je côtoie.

Mais l'enfer est pavé de bonnes intentions et comment mettre en œuvre des principes de sécurité facilement compréhensibles et applicables par tous.

Aussi quand Nicolas m'a parlé de son « Ptit Grim » : *Guide pour Rouler Intelligemment en Moto*, je me suis dit que c'était exactement ce qu'il fallait pour cette équipe. Et bien au-delà, c'est exactement ce qu'il faut pour toutes et tous, pour toutes les motardes et tous les motards qui souhaitent rouler en groupe, partout. Et ce qu'ils soient organisateurs, bénévoles sécu ou juste participants.

Que ce P'tit Grim devienne un guide à l'usage universel, un socle solide pour la bonne compréhension de la route à plusieurs. J'oserais dire la bible des balades.

Bonne route à toutes et tous, et grâce à ce guide : « Ride Safe ».

Longue vie au P'tit Grim

Sébastien MAZAN, référent sécurité MS 44

Table des matières

Préface	6
Introduction	1
Pourquoi ce guide ?.....	1
À qui s'adresse-t-il ?.....	1
Comment le lire ?.....	1
Un cadre volontairement limité.....	2
Ce guide a été conçu pour un usage sur le territoire français.	2
“Moi, on ne m’a pas appris ça...”	2
Et son petit plus ?	2
Remerciement	2
Réutilisation – Licence Creative Commons	3
Une suggestion, une remarque ?.....	3
La moto en groupe : un état d’esprit	4
Trois piliers fondamentaux	4
On ne laisse personne derrière	4
Adapter le groupe à la balade (et non l’inverse)	4
Ce guide n’est pas pour tout le monde	5
Responsabilité civile et couverture d’assurance	5
Le roulage en rame.....	6
Le principe : occuper la voie de façon coordonnée.....	6
Les règles de bon sens à respecter	6
Et dans les virages ?.....	7
Éviter qu’une voiture s’insère.....	8
Quand le groupe s’arrête.....	8
Où doit se placer le leader ?.....	8
Chacun doit voir ... et être vu.....	8
Organisation et constitution de la rame.....	9
L’ordre recommandé dans la constitution du groupe	9
Pourquoi cet ordre ? L’effet accordéon	9
Groupe trop grand ? Mieux vaut scinder.....	10
Pas de manœuvres dangereuses	11
Le bon réflexe au départ.....	11
Une mauvaise pratique à éviter : le signaleur au milieu du groupe	12

Stop et cédez-le-passage : attention aux réflexes glissants.....	12
Rôle clé : le leader	13
Le leader donne le cap.....	13
La fonction prime sur le grade.....	13
Le bon leader agit.....	13
Prévoir pour ne pas subir	14
Leader, c'est prévoir	14
Le stress du leader : normal... mais gérable	14
Anticiper, c'est gagner en sérénité	15
Prévoir ne supprime pas le stress, mais l'encadre.....	15
Rôle clé : l'ailier.....	16
Sa position : juste derrière le leader	16
Son rôle : anticiper, soulager, sécuriser	16
Une paire indissociable	16
Rôle clé : le serre-file	17
Sa position : toujours dernier	17
Son rôle : surveiller, alerter, rassurer.....	17
En cas de coupure du groupe	17
Bonnes pratiques.....	18
Astuce : passer une intersection sans signaleur	18
Le leader s'arrête... volontairement.....	18
Le serre-file remonte	18
Pourquoi ça fonctionne	18
Cas particuliers : serre-file et voie rapide	19
Insertion sur voie rapide	19
Changement de voie en groupe.....	19
Prévenir les dangers à l'arrière	20
Rôle complémentaire : les signaleurs.....	21
Leur rôle : jalonner sur demande	21
Retour en tête de groupe.....	21
1. Remontée de file (en mouvement).....	21
2. Remontée à l'arrêt (plus sécurisée).....	21
Rappels légaux et de bon sens	22
Bonnes pratiques.....	22

En résumé	22
Le jalonnement : manœuvre utile, mais à manier avec précaution	23
Ce que dit (ou ne dit pas) la loi.....	23
Les bonnes pratiques en cas de jalonnement	23
Comment jalonner efficacement et en sécurité.....	24
En résumé	24
Aviate – Navigate – Communicate : la règle d'or des priorités.....	25
1 – Aviate : maîtriser sa conduite.....	25
2 – Navigate : garder le cap	25
3 – Communicate : transmettre l'info	25
Une discipline mentale simple et précieuse	26
Communication en groupe	27
La première communication, c'est ta conduite.....	27
Relayer un geste ? Oui... mais pas n'importe comment.....	27
L'exception : les messages collectifs.....	28
Une astuce simple et efficace.....	28
Les bases de la signalisation	28
Rappels fondamentaux.....	28
Geste d'alerte : obstacle au sol.....	28
Geste d'information	29
Astuce : un bon geste, c'est un geste compris	29
En résumé	29
Un briefing qui protège le groupe	30
Un bon briefing, c'est simple et clair.....	30
T.E.M.P.L.E. : un briefing qui protège le groupe.....	30
T – Threats (Menaces).....	30
E – Environment (Environnement).....	31
M – Mission (Objectif).....	31
P – Personnel (Participants).....	31
L – Logistics (Logistique).....	31
E – Emergency (Urgence).....	32
En résumé	32
“Sois une plateforme stable” : la clé de la prévisibilité.....	33
Le groupe suit ton comportement, pas ton intention	33

Deux règles simples pour rester stable	33
La lisibilité évite la panique.....	33
Anticiper pour ne pas surprendre	34
Préparer ta balade	35
Point de départ et d'arrivée.....	35
Le parcours.....	35
Applications et outils pratiques	35
Gestion du temps	35
Les pauses	36
Sécurité et anticipation.....	36
La publication de la balade	36
Cas pratique 01 – Insertion dans un rond-point.....	37
Le déroulé type	37
Le rôle du serre-file.....	37
Astuces si effectif réduit	38
Le déroulé complet en images	39
Cas pratique 02 – Regroupement Sécurité	40
Cas pratique 03 – Stop à gauche	41
Astuce si effectif réduit	43
Cas Stop à Droite.....	43
Cas pratique 04 – Ecluse	44
Conclusion – Rouler ensemble, c'est bien plus que rouler à plusieurs.....	47
Ce qu'il faut retenir	47
Et surtout.....	47
✅ Les 10 règles d'or pour rouler en groupe	49
🚦 La formation en rame	51
🌀 Virages : que fait-on de la formation en rame ?	53
🧠 Le rôle du leader.....	55
🌟 Le rôle de Serre-File	57
🚦 Le rôle de Signaleur	59
📖 Constituer un groupe équilibré	61
💡 À éviter absolument comportements dangereux	63
🗣️ Faire un bon briefing (T.E.M.P.L.E.).....	65
⚠️ Que faire en cas de chute ou incident	67

🚧 Le jalonnement en balade moto	69
🚒 Check sécurité avant le départ.....	71
🚦 Gérer les intersections et ronds-points.....	73
💡 Les bons réflexes quand on est dépassé ou isolé	75
👤 Légalement parlant : ce qu'il faut savoir.....	77
👉 Les gestes entre motards.....	79
📖 Préparer ta balade	81
🏍 Le rôle du participant	83

Introduction

Ce guide s'adresse à tous les motards qui souhaitent rouler à plusieurs, et bien. Que tu sois débutant curieux, motard confirmé, ou même organisateur occasionnel, tu y trouveras des repères concrets pour mieux comprendre ce qu'implique une balade en groupe.

Pourquoi ce guide ?

Rouler en groupe, ça ne s'improvise pas et ce sujet est peu abordé lors du permis. Ça demande plus que de savoir tenir une moto : il faut comprendre des **règles collectives**, des **gestes codifiés**, des **rôles précis**, et un **état d'esprit** tourné vers les autres.

Ce guide est né de cette envie :

Partager des bonnes pratiques simples et accessibles, issues de l'expérience, du bon sens, et d'un peu d'inspiration aéronautique.

Il ne s'agit pas d'imposer un règlement, mais de **proposer un cadre clair** pour que les balades soient plus sûres, plus fluides... et plus agréables pour tout le monde.

À qui s'adresse-t-il ?

- À ceux qui **roulent pour le plaisir**, pas pour la performance
- À ceux qui veulent **organiser une sortie** en toute sécurité
- À ceux qui veulent mieux comprendre leur rôle dans un groupe
- Aux motards qui roulent déjà en groupe, mais veulent **rendre leurs balades plus fluides et sécurisées**
- À tous ceux qui pensent que rouler ensemble, c'est plus qu'un alignement de motos : c'est un **engagement collectif**
- Et à tous ceux qui se disent "j'aurais bien aimé qu'on m'explique ça avant ma première balade à plusieurs"

Comment le lire ?

Ce guide est conçu pour être :

- Lu une première fois dans son intégralité, pour en comprendre la logique globale
- **Consulté ensuite par thème**, selon les besoins : rôle du leader, formation en rame, jalonnement, etc.

Il se veut **vivant** : tu peux y revenir, le discuter, le faire évoluer avec ton groupe. C'est un point de départ, pas une fin en soi.

Un cadre volontairement limité

Ce guide s'adresse aux groupes de **moins de 50 motos**.

Au-delà de ce seuil, une **déclaration en préfecture est obligatoire**¹, et des règles spécifiques s'appliquent (encadrement, itinéraire, sécurité...).

Il peut servir de **base utile** pour structurer une organisation plus grande, mais **ne remplace pas** la réglementation applicable aux événements motorisés déclarés.

De plus, par souci de sécurité et de lisibilité, ce guide recommande de **limiter chaque groupe à une douzaine de motos**.

Mieux vaut deux groupes bien organisés de 12 qu'un convoi mal structuré de 24.

Ce guide a été conçu pour un usage sur le territoire français.

Même s'il peut inspirer des pratiques dans d'autres pays, **il est adapté au contexte réglementaire, routier et culturel français**.

Attention :

Il appartient à chaque lecteur de vérifier la compatibilité avec les règles locales avant toute adaptation ou diffusion à l'étranger.

"Moi, on ne m'a pas appris ça..."

Tu l'as peut-être déjà pensé ou entendu. Et c'est vrai : beaucoup de motards roulent en groupe sans jamais avoir été formés.

Ce guide **ne** prétend **pas** détenir **la seule bonne façon de faire**.

D'autres pratiques existent, certaines très efficaces, d'autres moins.

L'essentiel, c'est que **tous les membres d'un groupe soient au clair sur les règles partagées** avant de prendre la route.

On ne peut pas rouler ensemble si on ne se comprend pas ensemble.

Et son petit plus ?

Tu y retrouveras des parallèles avec l'aéronautique :

vol en patrouille, briefing T.E.M.P.L.E., gestion des priorités façon "Aviate – Navigate – Communicate"...

Des analogies simples et parlantes, qui rappellent que rouler ensemble demande de la rigueur, de la confiance... et un peu d'élégance.

Remerciement

Ce guide n'existerait pas sans l'implication de quelques personnes, et en particulier Sébastien Mazan et Pascal Leconte.

¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/43160>

Réutilisation – Licence Creative Commons

Ce guide est publié sous **licence Creative Commons BY-NC 4.0**, rappelez par le logo :



Cela signifie que tu es libre de :

- **Partager** – copier, distribuer et transmettre le contenu,
- **Adapter** – le modifier, le transformer, l'adapter à tes besoins,

À condition de respecter les règles suivantes :

- **Attribution** : citer l'auteur original (*Nicolas DUMAS*),
- **Pas d'utilisation commerciale** : ne pas en faire un usage lucratif,
- **Mentionner l'usage de l'IA** : signaler que certains contenus ont été générés partiellement à l'aide d'une intelligence artificielle.

L'auteur ne peut retirer les autorisations concédées par la licence tant que tu appliques les termes de cette licence.

Pour plus d'informations : <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.fr>

Une suggestion, une remarque ?

Ce guide a été conçu comme un point de départ, pas comme une vérité absolue.

Si tu souhaites proposer une amélioration, partager une astuce, ou signaler une coquille, n'hésite pas à me contacter.

✉ [ptitgrim\[at\]ndms.fr](mailto:ptitgrim[at]ndms.fr) ou sur le compte instagram [@ptitgrim](https://www.instagram.com/ptitgrim)

Chaque retour est bienvenu pour faire évoluer **Le P'tit GRIM...** et améliorer nos balades à tous.

La moto en groupe : un état d'esprit

Avant de parler technique, posons les bases :

Rouler en groupe, ce n'est pas juste partager une route. C'est **changer de mentalité**.

Trois piliers fondamentaux

Si tu utilises ce guide, c'est que tu souhaites organiser ou participer à une balade qui repose sur les valeurs suivantes :

1. **C'est une balade, pas une course.**
Le plaisir prime sur la performance.
2. **On respecte le Code de la route.**
Pas de passe-droit, pas d'improvisation risquée.
3. **On privilégie le partage et la solidarité.**
Camaraderie, entraide, bienveillance : c'est le carburant du groupe.

On ne laisse personne derrière

L'un des principes fondamentaux d'une sortie moto en groupe est simple :

Personne ne doit rester seul.

- En cas de panne, de chute ou de doute, **le groupe s'adapte**.
- Si un motard ralentit, on **ralentit avec lui**.
- Si quelqu'un est en difficulté, ce n'est **jamais à lui seul d'assumer**.

Ce fonctionnement implique un minimum d'organisation et de communication, mais il garantit la sécurité et l'inclusion de tous.

Adapter le groupe à la balade (et non l'inverse)

Toutes les balades ne sont pas compatibles avec tous les profils. Il est donc **essentiel d'annoncer clairement** les conditions attendues, idéalement **avant le départ** :

- Niveau requis : débutant bienvenu ? réservé aux motards expérimentés ?
- Permis : A2 accepté ? 125 autorisée ?
- Style de conduite : "cool", "dynamique", "sportif", "technique" ?
- Type de moto attendu : trails, sportives, customs, roadsters ?

Exemples de formulations utiles :

- "Balade tranquille – tout permis – 125cc bienvenues"
- "Rythme soutenu – A2 déconseillé"
- "Sortie duo – parcours roulant – pauses fréquentes"

Ne pas oser poser ces questions ou les formuler par peur de "froisser" est une erreur.

Mieux vaut exclure un malentendu que créer un accident.

Ce guide n'est pas pour tout le monde

Il existe des balades dont le principe est de “mettre gaz” entre deux points de pause, où chacun roule à son rythme et le groupe se reforme ensuite.

C'est une manière de faire.
Ce n'est **pas** celle défendue dans ce guide.

Ici, on part du principe que :

Une balade en groupe, **c'est un groupe**. Point.

Responsabilité civile et couverture d'assurance

Même lors d'une sortie informelle, l'initiateur ou coordinateur de la balade peut être **tenu pour responsable** en cas d'incident. Ce n'est pas une responsabilité juridique au sens strict, mais une responsabilité **civile ou morale**, notamment si :

- La sortie a été structurée (itinéraire défini, briefing, encadrement...),
- L'organisateur a joué un rôle actif dans la formation ou la régulation du groupe,
- Un tiers (piéton, automobiliste, passager) subit un dommage.

En cas d'accident, c'est l'assurance de chaque conducteur qui est mobilisée **en premier lieu**. Mais attention :

Certaines assurances moto peuvent **exclure la couverture** si la balade s'apparente à une **manifestation non déclarée**, notamment :

Si le groupe dépasse **50 motos sans déclaration préfectorale** (article R331-6 du Code du sport),

Si la sortie est **annoncée publiquement** (réseaux sociaux, affiche, événement Facebook, etc.),

Si des pratiques à risque ou interdites sont tolérées (balisage sauvage, non-respect du code).

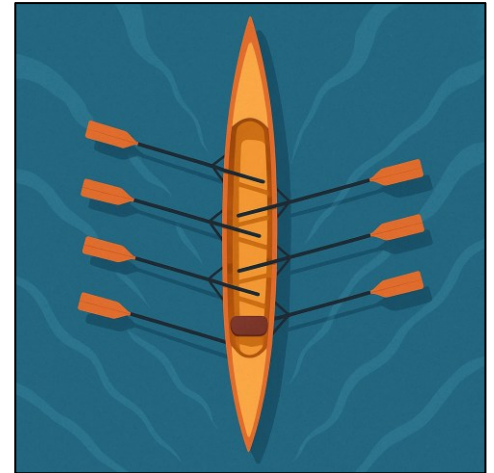
Avant d'organiser une grosse sortie, **vérifie les conditions générales de ton contrat d'assurance** (et de ton passager), et assure-toi d'être en règle.
Ce guide n'a pas vocation à couvrir les implications juridiques d'un événement organisé — mais te rappelle d'agir avec bon sens... et prudence.

Le roulage en rame.

Le roulage en **rame** est une **technique de formation en quinconce** optimisée pour la sécurité des groupes de motards.

Elle a été développée par les **escadrons mobiles de la Gendarmerie nationale** (cocorico), et s'inspire directement des formations de vol militaire, notamment la **Formation de Manœuvre Défensive (FMD)**.

L'expression « rouler en rame » vient de l'image des **rameurs d'un bateau** : chacun est décalé par rapport à celui de devant, mais tous avancent dans la même direction, de façon coordonnée.



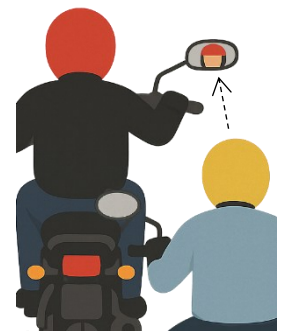
Le principe : occuper la voie de façon coordonnée

Le roulage en rame consiste à diviser la voie de circulation en **deux bandes longitudinales** (gauche et droite), et à alterner les motos sur chaque bande de façon régulière. Le groupe forme ainsi un **quinconce dynamique**, qui offre :

- Une **visibilité maximale** pour chaque motard
- Des distances de sécurité efficaces
- Une stabilité globale du groupe

Chaque motard se règle en fonction des **deux motos devant lui** :

1. **Sur sa bande** : il respecte la **règle des 2 secondes** de distance minimale.
2. **Sur l'autre bande** : il garde **un contact visuel** avec la moto juste devant lui, en évitant de rester dans son **angle mort**.



Astuce pratique :

Si tu vois le casque du motard devant toi dans son rétroviseur, c'est qu'il peut te voir aussi. (Image ci-contre)

Les règles de bon sens à respecter

La rame **n'est pas un dogme**. Il s'adapte à l'environnement, ou s'interrompt si nécessaire. Voici les règles essentielles :

- En ville ou dans des voies étroites : si la chaussée ne permet pas deux bandes claires, on abandonne temporairement la rame.
- **En cas de trou dans la formation** : si un motard change de bande (ex. : le leader déboîte), les motards **de la même bande** avancent pour combler l'écart — même si cela implique **de dépasser une moto de l'autre bande**.
→ Cela peut surprendre : cette règle est peu connue, mais bien plus **sûre** que de changer de bande à tout va.

- **Chacun reste dans sa bande** autant que possible. Un **écart brusque** peut surprendre le motard voisin. Mieux vaut **ralentir** que déboîter.

Et dans les virages ?

La rame **n'a pas vocation à être maintenu dans les virages**. Dès qu'un virage se présente, **chacun adopte sa propre trajectoire de sécurité**, quitte à quitter temporairement sa bande dans la formation.

La trajectoire prime sur la structure.

Cela permet :

- De prendre le virage dans de bonnes conditions de visibilité
- D'éviter de se retrouver collé à la bordure de la voie, ou en plein sur un danger

Exception possible :

Sur de grandes courbes ouvertes, larges et dégagées, certains groupes expérimentés peuvent conserver leur position en rame. Mais cette pratique doit rester exceptionnelle, et réservée à ceux qui savent ce qu'ils font.

Recommandation du guide :

À l'approche d'un virage, on oublie la rame, on se concentre sur sa trajectoire.

Le groupe se reforme à la sortie du virage, naturellement.

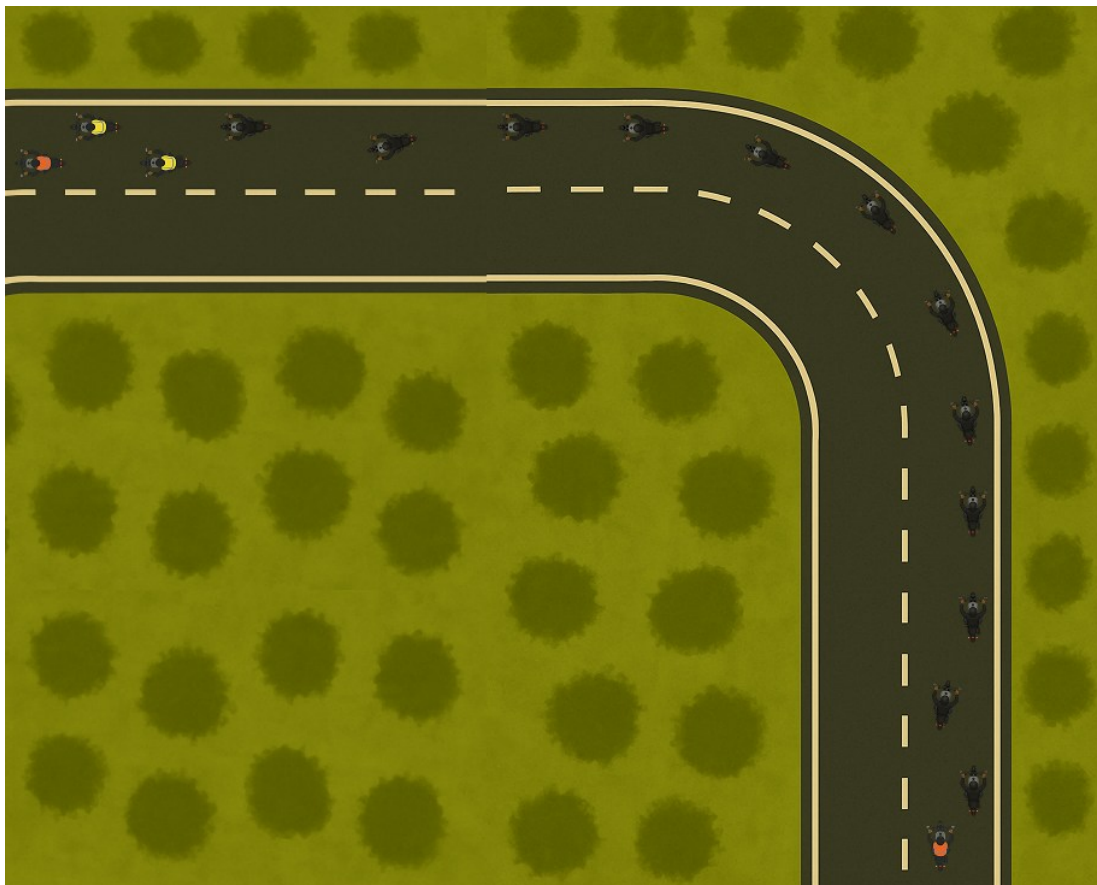


Figure 1 : Le virage en rame

Éviter qu'une voiture s'insère

L'un des objectifs de la rame est de former un groupe cohérent. Il faut donc éviter de laisser un espace suffisant pour qu'une voiture puisse s'intercaler dans la file, car cela :

- Brise la dynamique du groupe
- Crée des risques de collision ou de confusion
- Peut générer du stress inutile pour les conducteurs environnants

Gardez un **espacement régulier et serré**, sans sacrifier la sécurité.

Quand le groupe s'arrête

Lorsque le groupe s'arrête (feu rouge, pause, imprévu), **toutes les motos doivent se ranger sur la bande de droite**.

Cela permet :

- De **libérer** la bande de gauche
- De **faciliter** la circulation d'un signaleur ou du serre-file
- D'éviter un stationnement désordonné

Où doit se placer le leader ?

Il n'y a pas de règle absolue, mais voici deux écoles :

- Gendarmerie : leader à droite, pour une formation plus discrète.
- Associations de formation (ex : CASIM) : leader à gauche, pour maximiser sa visibilité et celle du groupe.



Recommandation du guide :

Placez le leader à gauche, sauf raison particulière.

Chacun doit voir ... et être vu

Chaque motard dans le groupe doit en permanence garder le contact visuel avec la moto qui le suit sur l'autre bande.

Cela vaut pour tous, y compris le **leader**.

Le groupe ne se pilote pas uniquement en regardant devant soi, il se régule aussi en observant ce qui se passe derrière.

Ainsi, si un maillon en fin de groupe ralentit (ex. : bloqué à un feu), le motard **devant lui** doit le remarquer, adapter son allure, et ainsi de suite **jusqu'à la tête** du groupe.

Cela évite au groupe de s'étirer et de se disloquer.

La formation en rame fonctionne comme un **organisme vivant** : chaque élément ajuste son comportement en fonction du maillon **derrière** lui.

Organisation et constitution de la rame

Rouler en groupe ne s'improvise pas : la façon dont on **constitue la rame** a un impact direct sur la **sécurité**, la **fluidité**... et le **ressenti de chacun** pendant la balade.

L'ordre recommandé dans la constitution du groupe

Voici la configuration idéale à mettre en place **au moment de former le groupe** :

1. **Leader**, voir son rôle page 13.
2. **Ailier**, s'il y en a un (positionné sur la bande opposée au leader), voir son rôle page 15.
3. **Signaleurs** (motards de sécurité disponibles, positionnés en tête), voir son rôle page 21.
4. Motos les moins puissantes / motards les moins à l'aise
5. Autres motards
6. **Serre-file**, en dernière position, voir son rôle page 17.

Une fois la balade lancée, les **signaleurs reviendront parfois juste devant le serre-file**, après leur jalonnement. C'est normal — ils remonteront dès que possible, mais entre-temps, ils **ne doivent pas être considérés comme des serre-files de remplacement**.

Pourquoi cet ordre ? L'effet accordéon

Quand un motard **freine légèrement** à l'avant du groupe, celui qui le suit doit freiner **un peu plus fort**, car il met un temps à réagir.

Inversement, lorsqu'un motard accélère, celui qui suit **réagit en accélérant davantage** pour ne pas se retrouver décroché.

C'est ce qu'on appelle **l'effet accordéon**.
Difficile à percevoir sur 2 ou 3 motos, mais **très net** sur un groupe de 6-7 motos ou plus.

Conséquence :

- Ceux à l'avant ressentent une **balade fluide et paisible**.
- Ceux à l'arrière subissent un rythme plus haché, **avec des relances fréquentes et plus de tension**.

C'est pourquoi on place les **motos les moins puissantes** (125cc, A2 bridées) et les **motards les moins expérimentés le plus à l'avant possible**, juste après les signaleurs.

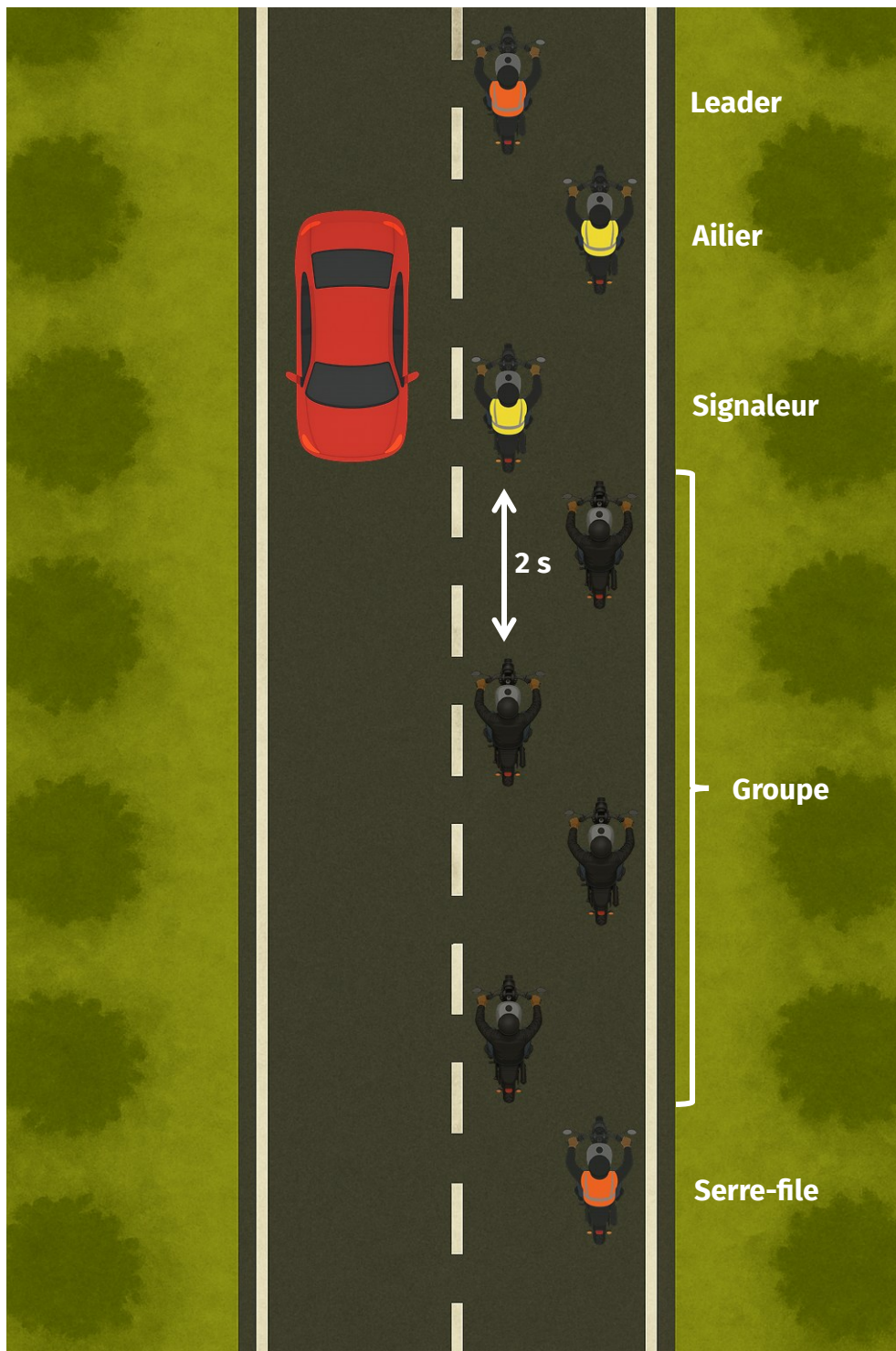


Figure 2 : Une rame bien organisée

Groupe trop grand ? Mieux vaut scinder

Si tu n'as **pas assez de signaleurs** pour sécuriser un grand groupe, il est **toujours préférable de diviser le groupe** en deux sous-groupes cohérents, plutôt que d'avoir un **convoi mal encadré**.

Deux leaders + deux serre-files valent mieux qu'un convoi de 20 motos avec seulement deux signaleurs.

Pas de manœuvres dangereuses

Pour préserver la sécurité et la cohésion du groupe, **certaines actions sont strictement proscrites** lors d'une balade moto collective.

Le groupe est un espace de conduite partagée, pas une démonstration individuelle.

Certaines actions doivent être **interdite** pour préserver la sécurité de tous :

 DEPASSEMENT ENTRE MEMBRES DU GROUPE

→ Perturbe la structure de la rame et crée des surprises dangereuses.

 KLAXON (HORS DANGER IMMEDIAT OU PANNE)

→ Génère du stress, et peut induire une mauvaise interprétation.

 FREINAGES BRUSQUES NON JUSTIFIES

→ Risque d'accrochage ou d'intensification de l'effet accordéon.

 ACCELERATIONS VIOLENTES ET RELANCES INUTILES

→ Accentuent la fatigue mentale et l'instabilité du groupe.

 CASCADES : WHEELING, STOPPIE, BURN...

→ Complètement inadaptés à la conduite en groupe. Ils mettent en danger les autres sans rien prouver.

En groupe, **on roule propre, lisible, prévisible**.
Ce n'est ni le moment, ni l'endroit, pour "jouer à faire le show".

La rigueur dans le comportement est une forme de respect :
envers le groupe, envers ceux qui te suivent... et envers ceux qui aimeraient rouler à nouveau la semaine suivante.

Le bon réflexe au départ

Au départ d'un parking ou d'un point de rendez-vous, il est recommandé que le leader s'avance légèrement, par exemple jusqu'à la sortie du parking, et attende d'avoir visuel sur le serre-file.

Cela lui garantit que :

- Tous les motards sont prêts,
- Le groupe est complet et en position,
- Personne n'est encore en train de mettre ses gants ou fermer son blouson.

Cela implique deux choses :

- Chaque motard rejoint le groupe uniquement lorsqu'il est prêt.

- Le serre-file ne se met en position qu'une fois le groupe intégralement formé.

Une mauvaise pratique à éviter : le signaleur au milieu du groupe

Il arrive que certains signaleurs soient “positionnés à intervalles réguliers” dans le groupe.

Cette idée semble logique, mais n'a aucun intérêt tactique.

Un signaleur ainsi placé :

- N'a aucune liberté de manœuvre,
- Ne peut ni anticiper un jalonnement, ni remonter le groupe en sécurité,
- Se retrouve inutile en cas de besoin critique à l'avant.

Il vaut mieux concentrer les signaleurs :

- **En tête**, prêts à intervenir,
- Et **libres de leurs mouvements** après leur jalonnement, en attendant une remontée vers l'avant.

Stop et cédez-le-passage : attention aux réflexes glissants

Dans les balades en groupe, il est courant de voir les motards :

- “glisser” un stop ou un cédez-le-passage,
- **Ne marquer aucun vrai arrêt**, se contentant de suivre le flux.

⚠ Problème :

Cela **incite les suivants à faire la même chose**,
Mais le jour où le motard devant toi **marque réellement l'arrêt**, tu es dans sa roue... et tu le **percutes**.

Pour éviter cela :

- Ne colle jamais la moto devant toi à l'approche d'un stop.
- **Décale-toi** légèrement pour garder une visibilité latérale.
- Attends que la moto devant **ait passé la ligne** (roue avant) avant de faire ton propre contrôle.
- **Anticipe toujours un arrêt**, même si la situation semble fluide.

Ce réflexe simple permet d'éviter **l'une des causes d'accrochage les plus fréquentes** lors des sorties en groupe.

Rôle clé : le leader

La personne en tête du groupe est ce qu'on appelle le **leader**. En anglais, "lead" signifie "conduire" : le leader est donc celui qui **guide** le groupe.

J'utiliserai ce terme tout au long du guide, sans aucune arrière-pensée hiérarchique ou autoritaire — même si, parfois, il faut un peu de fermeté pour que ça roule.

Le leader donne le cap

Le leader est celui qui **ouvre la route, donne le rythme, anticipe les dangers et prend les décisions**. Il n'est pas là pour faire le plus beau trajet ou le plus rapide : il est là pour faire en sorte que **le groupe reste un groupe**, dans les meilleures conditions possibles.

Être leader, ce n'est pas être le meilleur motard. C'est être **le plus fiable, le plus stable et le plus lucide** à l'instant T.

La fonction prime sur le grade

Une des règles essentielles héritées de l'aéronautique (et qu'on retrouve dans les armées) est la suivante :

"La fonction prime sur le grade."

Autrement dit : peu importe ton expérience, ton âge ou ta moto.

Quand quelqu'un est désigné leader, **tu t'effaces et tu le suis**, même si tu es plus expérimenté.

Dans les escadrons, on dit :

"Le leader, fût-il simple lieutenant, donne des ordres à ses ailiers, même colonels."

C'est une question de cohérence et de sécurité, pas d'égo.

Trois exceptions permettent de remettre en cause son autorité :

1. Si le leader te **demande de l'aide**
2. S'il te délègue explicitement un rôle
3. Si la sécurité du groupe est menacée

Le bon leader agit

En balade, le leader est sans cesse confronté à des imprévus : feu rouge qui tombe, route barrée, intersection ratée, météo qui change...

La pire erreur qu'un leader puisse faire, ce n'est pas de **se tromper** :

C'est de ne pas décider.

Un bon leader **agit**. Il ne reste pas figé. Il prend une décision, même imparfaite, et l'assume.

S'il faut s'arrêter, il le fait. S'il faut continuer, il le fait. S'il faut improviser, il le fait aussi.

Une mauvaise décision reste mieux que l'absence totale de décision.

Prévoir pour ne pas subir

Le stress du leader est réel. Il porte sur ses épaules une forme de responsabilité morale, parfois logistique, parfois émotionnelle. Pour l'atténuer, un seul mot d'ordre : **anticipation**.

Anticiper, c'est :

- Préparer le tracé à l'avance
- Définir un rythme, un niveau, un type de permis attendu
- Se construire une **échelle de valeurs** claire (ex. : "je continue tant que tout le monde est visible", "je m'arrête dès qu'un feu nous sépare", etc.)

Une échelle de valeurs partagée rend tes décisions plus **prévisibles** pour le groupe — et donc plus fluides à suivre.

Leader, c'est prévoir

Prendre la tête d'un groupe, c'est plus qu'ouvrir la route :

C'est assumer une **responsabilité**.

Pas une responsabilité juridique ou morale au sens strict (chacun reste maître de sa conduite), mais une responsabilité **tactique et mentale** : celle de faire en sorte que **tout le monde arrive à bon port, ensemble, en sécurité**.

Et cela peut générer du stress. Même pour les plus aguerris.

Le stress du leader : normal... mais gérable

Il est **normal** de ressentir de la pression quand on prend le lead :

- Vais-je me tromper de route ?
- Est-ce que le rythme est trop lent ? Trop rapide ?
- Et s'il y a un souci derrière ?
- Est-ce que tout le monde suit ?

La meilleure réponse à cette pression, ce n'est pas l'improvisation. C'est la **préparation**.

Anticiper, c'est gagner en sérénité

Un bon leader est un leader **prévoyant**.

Voici quelques éléments concrets à anticiper pour te faciliter la vie :

- **Préparer le tracé** (et ses alternatives en cas de pépin)
- Connaître les pauses prévues (essence, repas, repos)
- Observer la météo, le trafic, l'état des routes
- **Identifier les points délicats** (carrefours, zones urbaines, tronçons techniques)
- Se fixer des règles claires, comme une échelle de valeur personnelle :

“Je continue tant que je vois le serre-file.”

“Je m'arrête si on perd une moto.”

“Je ralentis si le groupe s'étire trop.”

Cette échelle peut aussi être partagée avec l'ailier, voire avec le groupe. Cela te rend **prévisible** et **lisible** — deux qualités précieuses à moto.

Prévoir ne supprime pas le stress, mais l'encadre

Certains te diront : *“Prévoir, ça ne m'empêche pas de stresser...”*

Et ils ont raison.

Mais anticiper **canalise** le stress : au lieu de subir chaque imprévu, tu le **maîtrises partiellement**. Et surtout, tu t'offres **de l'espace mental** pour te concentrer sur l'essentiel : la conduite, le groupe, le plaisir.

Le bon leader n'élimine pas le stress.
Il le transforme en **vigilance utile**.

Rôle clé : l'ailier

Dans une formation moto bien organisée, l'**ailier** est le **second du leader**. On peut le voir comme sa **béquille**, son **ange gardien**, ou encore son **copilote mental**.

Son rôle est **crucial** pour la stabilité du groupe, même s'il est souvent méconnu ou sous-estimé.

Sa position : juste derrière le leader

L'ailier roule **immédiatement derrière le leader**, sur l'autre bande de la formation en rame.

Il ne le suit pas seulement physiquement : il le **soutient**, l'**observe**, le **complète**.

Un bon ailier :

- **Connaît le tracé** ou est briefé sur l'itinéraire
- Est attentif au rythme et à la dynamique du groupe
- Est en **communication fluide** avec le leader (intercom, gestes, regards...)

Son rôle : anticiper, soulager, sécuriser

Le leader est concentré sur ce qui se passe **dans les 30 prochaines secondes** : circulation, trajectoire, virage, décision immédiate.

L'ailier, lui, regarde **plus loin dans le temps** :

Il pense à ce qui pourrait arriver dans les **5 prochaines minutes**.

Cela signifie :

- **Repérer les difficultés à venir** : bifurcation peu visible, ralentissement du groupe, route glissante...
- **Remonter les infos** au leader : "On a perdu une moto", "Le serre-file ne suit plus", "Feu rouge derrière"
- **Aider à prendre les décisions** : sans jamais remplacer le leader, il peut l'aider à trancher ou le sortir d'un doute.

Un leader réactif + un ailier proactif = un groupe fluide et serein

Une paire indissociable

Quand un leader et un ailier fonctionnent ensemble avec confiance et coordination, le groupe devient **beaucoup plus stable, plus lisible, plus sécurisé**.

En aéronautique, on met parfois **des années à former un bon ailier**.

En moto, on en croise encore trop rarement.

Mais si tu as un ailier fiable, **garde-le précieusement** :

Il est ton miroir, ton renfort, ton garde-fou.

Rôle clé : le serre-file

En aéronautique, le dernier pilote d'une formation est appelé **le charognard** — surnom hérité de son rôle : “**ramasser les morceaux**” si un incident survient. À moto, ce rôle existe aussi : c'est celui qui **ferme la marche**, veille sur l'ensemble du groupe et s'assure que personne n'est laissé derrière.

Dans ce guide, nous emploierons le terme plus neutre et plus parlant de **serre-file**. Mais l'idée reste la même : sans serre-file, un groupe peut vite s'effiloche.

Sans serre-file, un groupe peut s'effiloche.
Avec un bon serre-file, il devient **solide comme une chaîne**.

Sa position : toujours dernier

Le serre-file est désigné au départ, identifié par le leader, et reconnu par l'ensemble du groupe.

- Personne ne le dépasse.
- Il **ne double jamais** une moto du groupe en roulant.
- Quand le leader le voit dans son rétro, il sait que **tout le monde est là**.

C'est **le point de repère du leader** pour évaluer la cohésion du groupe.

Son rôle : surveiller, alerter, rassurer

Le serre-file est un **veilleur**. Il doit être capable de :

- **Repérer un motard isolé**, en difficulté ou arrêté
- **Faire remonter l'information** au leader (via intercom, appel ou arrêt du groupe)
- **S'arrêter si nécessaire** pour porter assistance
- **Prendre temporairement le relais** en cas de groupe scindé (voir plus bas)

Il est idéalement équipé :

- D'un gilet haute visibilité pour être bien repéré
- D'un moyen de communication fiable
- D'une connaissance minimale du tracé

En cas de coupure du groupe

Si le groupe est **coupé en deux** (feu rouge, erreur de direction...), le serre-file devient **leader par intérim** de la partie arrière.

Il doit alors :

- Adopter une conduite calme
- Décider d'un point de regroupement
- Prévenir le leader dès que possible
- **Désigner un nouveau serre-file temporaire**, le temps qu'il reprenne sa place initiale

Une règle simple : s'il n'est plus à l'arrière, il nomme un remplaçant.

Bonnes pratiques

- ✓ Porter un gilet réfléchissant distinctif
- ✓ Avoir une **moto reconnaissable** ou un signe distinctif clair
- ✓ Être proactif sans être intrusif
- ✓ Être capable d'intervenir avec calme et discernement

Le serre-file est le **gardien invisible** du groupe.
Souvent discret, parfois oublié... mais **absolument indispensable**.

Astuce : passer une intersection sans signaleur

Toutes les balades ne disposent pas de signaleur pour jalonner les carrefours. Pourtant, certaines intersections demandent que le groupe **reste compact** pour éviter d'être coupé.

Voici une astuce simple et efficace qui repose sur la **logique du groupe** et le rôle clé du **serre-file**.

Le leader s'arrête... volontairement

Lorsque le groupe s'approche d'une intersection délicate, le **leader peut décider de s'arrêter juste avant**, en bord de route ou dans un emplacement sécurisé.

Ce comportement inhabituel (un arrêt sans raison évidente) a un objectif :

Déclencher la réaction du serre-file.

Le serre-file remonte

En voyant que le groupe est à l'arrêt sans cause immédiate, le serre-file — dont le rôle est justement d'observer ce type d'anomalie — **remontera naturellement la file** pour s'informer.

Une fois à la hauteur du leader, celui-ci peut lui **demandeur de sécuriser l'intersection**, même temporairement, afin que tout le groupe puisse passer d'un seul bloc.

C'est une astuce simple, mais qui fonctionne à condition que :

- Le serre-file **soit identifiable** et conscient de son rôle
- Le groupe **reste bien aligné sur la droite**, pour lui laisser le passage
- Le **briefing préalable** ait évoqué cette possibilité

Pourquoi ça fonctionne

Cette méthode permet :

- De **garder le groupe uni** sans improviser de jalonnement sauvage
- De limiter les risques de coupure ou de confusion

- **D'éviter des manœuvres illégales** ou dangereuses de rattrapage après l'intersection

Elle ne remplace pas un signaleur, mais elle montre qu'un groupe **organisé, attentif et solidaire** peut s'adapter sans matériel spécifique.

Cas particuliers : serre-file et voie rapide

Le serre-file ne se contente pas de fermer la marche. Sur certaines portions de route, notamment en voie rapide, il peut jouer un rôle actif et stratégique, en coordination avec le leader.

Insertion sur voie rapide

L'insertion d'un groupe sur une voie rapide est un moment critique.

Deux risques majeurs :

- Que des véhicules **s'intercalent dans le groupe** en remontant par la voie d'insertion.
- Que les motos s'insèrent **de manière désorganisée**, brisant la structure du groupe.



Astuce :

Utiliser toute la longueur de la voie d'insertion, et laisser le serre-file s'insérer en premier.

Ainsi :

1. Le serre-file se place en tête de la voie d'insertion.
2. Il **s'insère en premier**, créant une protection à l'arrière du groupe.
3. Le leader suit, puis le reste du groupe s'engage **dans l'ordre et de façon fluide**.

Cette manœuvre demande **coordination et communication** entre le leader et le serre-file.

Elle ne doit **jamais forcer le passage** ni gêner la circulation.

Changement de voie en groupe

Le changement de voie (ex. : doubler un véhicule lent ou sortir d'une voie rapide) peut être **préparé par le leader**, mais **sécurisé par le serre-file**.

Procédure recommandée :

1. Le leader **indique son intention** (clignotant ou radio).
2. Le serre-file **se déporte en premier** sur la nouvelle voie.
3. Il crée un espace sécurisé, empêchant les véhicules de s'insérer entre les motos.
4. Le groupe suit, **en bloc**.

Ce système évite les coupures, renforce la lisibilité du groupe, et sécurise le mouvement.

Là encore, tout repose sur une **bonne synchronisation**.

Prévenir les dangers à l'arrière

Le serre-file est souvent le premier à percevoir un danger venant de l'arrière ou des côtés :

- Réduction du nombre de voies
- Arrivée sur échangeur multivoies
- Comportement agressif d'un conducteur

Dans certains cas, le serre-file peut **prendre temporairement l'initiative** :

- Se **décaler sur une autre voie** pour éviter qu'un véhicule ne vienne s'intercaler
- **Prévenir le groupe** via radio ou signe
- **Protéger** le groupe en absorbant la pression arrière

Ces initiatives ne sont pas systématiques, ni obligatoires.

Elles reposent sur le **jugement du serre-file**, qui est **le mieux placé pour évaluer la situation**.

Mais une règle reste inaltérable :

Le serre-file ne doit jamais augmenter la sécurité du groupe au détriment de la sienne.

Rôle complémentaire : les signaleurs

Dans certaines balades, notamment lorsqu'elles impliquent de nombreux participants ou des traversées de zones urbaines, il peut être utile d'ajouter des signaleurs. Leur rôle est exclusivement lié au jalonnement, c'est-à-dire à la sécurisation temporaire d'intersections ou de portions de route, afin de maintenir la cohésion du groupe.

Cependant, soyons clairs : s'il faut choisir entre affecter des motards au jalonnement ou désigner un bon **ailier** et un bon **serre-file**, ces deux derniers doivent être prioritaires. Le rôle de signaleur est un **complément**, pas une base.

Certains parlent de « **jalonneur** » ou de « **motard de sécurité** », mais dans ce guide, nous utiliserons le terme **signaleur**, en cohérence avec le vocabulaire des autorités françaises.

Leur rôle : jalonner sur demande

Les signaleurs se positionnent juste derrière le leader (ou derrière l'ailier si ce rôle existe). Ils n'interviennent **que sur demande** du leader, et uniquement pour sécuriser temporairement un point de passage (intersection complexe, rond-point, changement de file, etc.).

Ils laissent passer l'intégralité du groupe, et une fois le **serre-file** passé, ils reprennent leur place **devant** lui. **En aucun cas un signaleur ne doit rester derrière le serre-file**, qui représente toujours l'extrémité du groupe.

Retour en tête de groupe

Une fois leur mission de jalonnement effectuée, les signaleurs doivent revenir à l'avant du groupe. Plusieurs options existent :

1. Remontée de file (en mouvement)

Souvent utilisée car rapide, elle consiste à remonter le groupe en doublant les motos en circulation. Cette méthode, bien qu'efficace, **comporte des risques importants** :

- Tu t'exposes à des véhicules venant en face si la visibilité est mauvaise.
- Tu n'es pas certain de pouvoir te rabattre en sécurité.
- Tu génères une tension dans le groupe, en rompant l'ordre établi.

Utilise-la uniquement si tu la maîtrises parfaitement et que les conditions s'y prêtent.

2. Remontée à l'arrêt (plus sécurisée)

Lors d'un arrêt du groupe (feu, carrefour, pause), le leader peut **attendre volontairement** que les signaleurs remontent tranquillement. Cela suppose :

- Que toutes les motos soient bien serrées à droite.
- Que les signaleurs soient **visibles** et **anticipent** leur remontée.

- Que le leader **attende** leur retour avant de repartir.

Ce mode de remontée est à **privilégier** pour la sécurité de tous, mais nécessite un **briefing clair** en amont pour que tout le monde sache quoi faire.

Rappels légaux et de bon sens

Certaines pratiques utilisées dans ce contexte, bien que tolérées dans les faits, restent **illégales** ou **dangereuses** :

- ❌ **Remonter la file** peut être assimilé à une **circulation à contresens**, surtout si elle implique le franchissement de ligne médiane. Elle est passible de :
 - **6 points** de retrait sur le permis
 - **Jusqu'à 3 ans** de suspension
- ❌ Utiliser des gyrophares, des feux clignotants ou des avertisseurs sonores est strictement interdit pour les civils. Même les feux de détresse doivent être utilisés avec parcimonie.
- ❌ **L'usage d'un sifflet** est assimilé à une **usurpation de fonction** (police), passible de **3 ans de prison** et **45 000 € d'amende** (article L433-12 du Code pénal).
- ❌ Laisser sa moto sur la voie de circulation pour descendre baliser est à proscrire : si ta moto est percutée, tu es entièrement responsable.

Bonnes pratiques

- ✓ Chaque signaleur doit être **clairement identifiable** : gilet haute visibilité, couleur différenciante, moto repérable.
- ✓ Les rôles doivent être **clairement définis au briefing** (qui balise, quand, comment ?).
- ✓ Toujours être en mesure de **libérer la voie immédiatement**, sans devoir déplacer la moto à la main.
- ✓ Préférez un **positionnement en épi**, guidon tourné vers la sortie, pour voir venir les véhicules et redémarrer rapidement.
- ✓ Agissez toujours avec **courtoisie** : un motard qui balise ne doit **jamais imposer**, mais plutôt **protéger sans provoquer**.

En résumé

Le rôle du signaleur est utile, mais encadré. Il n'est jamais au-dessus des lois, et sa fonction doit toujours **servir la sécurité du groupe sans compromettre celle des autres usagers**.

Jalonnement ≠ autorité.
Jalonnement = responsabilité.

Le jalonnement : manœuvre utile, mais à manier avec précaution

Le **jalonnement** consiste à **bloquer temporairement un axe prioritaire** pour permettre au groupe de motos de traverser une intersection sans être coupé.

C'est une **pratique courante** dans les balades en groupe... mais **pas légale** en tant que telle.

Le jalonnement repose sur une **tolérance implicite** des forces de l'ordre — tolérance qui **disparaît dès qu'il y a abus, danger ou accident**.

Ce que dit (ou ne dit pas) la loi

Sauf arrêté préfectoral spécifique (par exemple pour une manifestation ou un rallye officiel), **aucun motard civil n'est autorisé à bloquer la circulation**.

En cas d'incident, le motard qui jalonne est **entièrement responsable** :

- S'il provoque un accident
- S'il empêche un usager prioritaire de passer
- S'il n'est pas en mesure de libérer rapidement la voie

✦ Article L412-1 du Code de la route – entrave à la circulation :

- 2 ans de prison
- 4 500 € d'amende
- 6 points en moins
- 3 ans de suspension de permis
- Immobilisation et mise en fourrière du véhicule

Ce guide **ne recommande pas** de pratiquer le jalonnement.

Il **décrit** les bonnes pratiques pour celles et ceux qui choisiraient d'y recourir **en conscience**.

Les bonnes pratiques en cas de jalonnement

Si tu décides de baliser malgré tout, voici **les règles impératives à suivre** :

1. **NE PAS interrompre un flux dense** :
→ Ne t'interpose jamais dans un trafic rapide ou continu.
2. **NE PAS baliser sans être vu** :
→ Assure-toi que le conducteur qui arrive **t'a vu**, t'identifie clairement, et **a le temps de freiner sans danger**.
3. **NE PAS bloquer un véhicule prioritaire** :
→ Ambulance, pompiers, police : priorité absolue.
4. **NE PAS utiliser tes feux de détresse** :
→ Ce n'est pas une situation de détresse mécanique.

5. **NE DESCEND JAMAIS de ta moto si elle est sur la voie :**

→ Si ta moto est percutée pendant que tu es à pied, tu seras 100 % en tort.

Comment jalonner efficacement et en sécurité

- Positionne-toi **en épi**, dans le sens de la circulation, **prêt à redémarrer immédiatement**, voir les cas pratiques page 35 et suivantes.
- Utilise tes rétroviseurs et un contrôle visuel constant
- **Reste mobile**, tourne le torse, fait des signes clairs
- Porte un gilet haute visibilité
- Préfère les **gestes ouverts et respectueux** aux postures autoritaires
- **Remercie systématiquement** les usagers qui patientent

Le but du jalonnement n'est pas d'imposer.
C'est de **protéger temporairement**, sans jamais créer de nouveaux dangers.

En résumé

Le jalonnement est une **manœuvre à haut risque**, à réserver à des situations bien identifiées, avec discernement, et dans une logique de **sécurité partagée**.

Il n'est **ni légal**, ni anodin.
Mais s'il est pratiqué avec méthode, calme et respect, il peut parfois **éviter des coupures dangereuses** du groupe.



N'oubliez jamais :

Une moto en travers de la route, c'est une cible.

Une moto bien placée, c'est une protection.

Aviate – Navigate – Communicate : la règle d'or des priorités

En aéronautique, on enseigne une règle simple et vitale aux pilotes :

Aviate – Navigate – Communicate

Cette séquence rappelle **l'ordre de priorité absolu** lorsqu'un imprévu survient ou que la charge mentale augmente.

Elle s'applique **parfaitement à la conduite moto**, surtout en groupe.

1 – Aviate : maîtriser sa conduite

D'abord, pilote ta moto.

Avant toute autre chose, ta priorité absolue est de garder le contrôle de ta machine :

- Posture et équilibre
- Trajectoire et regard
- Freinage et accélération
- Vigilance à l'environnement immédiat

Un motard qui essaie de parler à l'intercom, de faire des signes ou de chercher une sortie GPS **sans maîtriser sa conduite** devient instantanément **un danger** pour lui-même et pour le groupe.

2 – Navigate : garder le cap

Ensuite, assure-toi d'être au **bon endroit**.

Une fois ta moto sous contrôle, il faut :

- Te situer dans le groupe (Rame, position, rôle)
- Repérer les intersections, les signaux du leader
- **Adapter ton allure** pour rester dans le bon rythme et respecter les distances de sécurité

C'est ici que tu t'assures de ne pas perturber le fonctionnement du groupe.

3 – Communicate : transmettre l'info

Enfin, si tout est stable, **communique**.

C'est le dernier étage de la fusée :

- Faire des signes de la main (danger, pause, ralentissement...)
- Répondre à l'intercom
- Donner une alerte ou remonter une information

La communication est utile, bien sûr — mais jamais au détriment de ton pilotage ou de ton positionnement.

Une discipline mentale simple et précieuse

Quand on roule en groupe, la tentation est grande de vouloir “gérer tout en même temps”.

Mais cette approche **multitâche** est contre-productive, voire dangereuse.

En appliquant **Aviate – Navigate – Communicate**, tu te protèges,
et tu **protèges le groupe** par ta stabilité.

Et si un souci survient ?

- Ralenti
- Trouve un endroit sûr
- Béquille
- **Puis** communique

Communication en groupe

La communication à moto se fait principalement par **comportement** et **gestes visuels**.

Mais attention : **mal communiquée, une information devient un danger**.

La première communication, c'est ta conduite

Avant même les signes, **la meilleure façon de communiquer**, c'est de **rouler proprement** :

- Conduite **fluide et prévisible**
- Respect des distances et du Code de la route
- Utilisation des **clignotants** et du **placement sur la voie**

Les gestes motards sont utiles, mais **ne doivent jamais remplacer** la signalisation classique.



Règle d'or :

On signale **d'abord avec la moto** (clignotants, ralentissement, placement)

Puis, si nécessaire, on **ajoute un geste clair, ample et lisible**

Une belle balade, c'est comme une partition bien jouée :

On ne fait pas du bruit, **on reste en rythme**.

Relayer un geste ? Oui... mais pas n'importe comment

On voit souvent des motards **reproduire par réflexe** un geste vu devant eux, pensant bien faire.

Mais un geste mal relayé peut semer **la confusion**, voire créer **du danger**.

Voici **trois règles simples** pour relayer un signal intelligemment :

1. **Priorisez toujours ta conduite**
→ Si tu n'es pas à l'aise, **ne fais pas de signe**. Mieux vaut un motard stable qu'un motard maladroit.
2. **Un signe = "Je vois un danger"**
→ Si tu **ne vois rien, ne signale rien**. Sinon, tu induis les suivants en erreur.
3. Un signe doit être fait à proximité du danger
→ Si tu relayas le geste trop tôt, le danger ne correspondra plus au moment du signal, et les derniers du groupe risquent de baisser leur vigilance trop tôt, ou d'être surpris au mauvais moment.

L'exception : les messages collectifs

Certains gestes doivent **obligatoirement être relayés**, car ils concernent **tout le groupe**.

C'est le cas par exemple du **poing levé** pour annoncer un **arrêt imminent**.

Dans ce cas :

- Si tu le vois, **tu le passes**.
- Ce n'est plus une observation personnelle, c'est **de la transmission d'information**.

Une astuce simple et efficace



Astuce :

Quand tu vois un danger, fais le signe **en l'approchant**, et **maintiens-le** jusqu'à être à sa hauteur.

Le moment où **tu cesses le geste** devient un repère visuel clair pour les suivants :

"C'est ici que ça se passe."

C'est un excellent moyen d'être **précis sans parler**, et d'augmenter la **lisibilité** pour le reste du groupe.

Les bases de la signalisation

À moto, les **gestes sont un langage à part entière**.

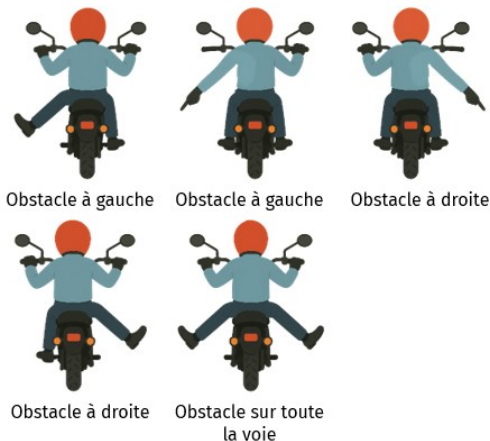
Mais pour qu'ils soient compris, ils doivent être **clairs, cohérents et utilisés à bon escient**.

Rappels fondamentaux

- Un geste **doit être visible** : ample, propre, sans hésitation
- Il doit être **utilisé uniquement quand nécessaire**
- Il ne remplace **jamais** un clignotant, un coup d'œil ou un bon placement

Geste d'alerte : obstacle au sol

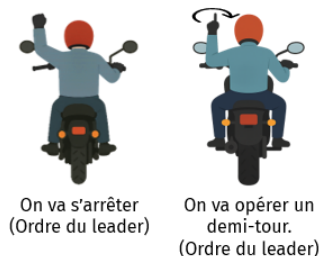
- **Jambe ou main gauche tendue vers le sol** → Obstacle à gauche (gravier, trou, etc.)
- **Jambe ou main droite tendue vers le sol** → Obstacle à droite
- **Les deux jambes tendues vers le sol** → Obstacle sur toute la voie



Le pied reste **tendu et plat**, sans déséquilibrer la moto

Geste d'information

- **Poing levé** → Arrêt imminent du groupe
- **Bras gauche décrivant un grand cercle horizontal** →
“On fait demi-tour”



Ces gestes sont uniquement à **l'initiative du leader**.

Astuce : un bon geste, c'est un geste compris

N'inventez pas de nouveaux signes.

Respectez les conventions utilisées dans ton groupe.

Et si un geste est **incompris ou mal transmis**, on s'arrête au prochain point prévu pour s'expliquer.

En résumé

- La communication visuelle est essentielle, mais doit rester au service de la sécurité
- Il vaut mieux un bon pilote qu'un mauvais interprète
- Ne relaye que ce que tu as compris et confirmé
- Utilisez les gestes **au bon moment**, pas par automatisme

Un signe mal placé peut tromper tout un groupe.
Un motard attentif et cohérent protège ceux qui le suivent.

Un briefing qui protège le groupe

Un bon briefing, c'est simple et clair

Un briefing n'est pas une conférence.

L'objectif, ce n'est pas de tout dire — c'est que **tout le monde comprenne** l'essentiel.

Plus un briefing est long, plus il y a de chances que :

- Certains décrochent,
- Les messages clés se noient dans le reste,
- L'information ne circule plus au sein du groupe.

Trois principes à garder en tête :

1. **Soyez concis** : une idée = une phrase.
2. **Utilisez des mots simples** : tout le monde n'a pas le même niveau d'expérience.
3. Vérifiez que les rôles et règles sont compris : c'est ça, le plus important.

Mieux vaut un briefing simple, clair et partagé qu'un discours technique dont personne ne se souvient après avoir démarré les moteurs.

T.E.M.P.L.E. : un briefing qui protège le groupe

Avant un vol en patrouille, les pilotes se réunissent pour un **briefing structuré**. Ce moment est sacré : il permet de partager les informations essentielles et de **créer une vision commune**.

En moto, le besoin est le même :

Un bon briefing avant la balade améliore la sécurité, la fluidité... et le plaisir.

Le moyen mnémotechnique **T.E.M.P.L.E.** t'aide à **ne rien oublier**.

T – Threats (Menaces)

Quels sont les **risques anticipés** pour la balade ?

- Zones de travaux, gravillons, chaussée glissante
- Météo instable, chaleur ou froid extrême
- Fatigue prévue en fin de journée
- Passage par des zones à fort trafic

L'objectif est de partager les points de vigilance pour que chacun soit mentalement préparé.

E – Environment (Environnement)

Quel est le **contexte global** de la sortie ?

- Type de routes : montagne, plaine, ville, mixte ?
- Conditions météo et température attendues
- Durée estimée : courte, demi-journée, journée complète ?

Cela permet à chaque participant d'adapter son équipement, son rythme et sa concentration.

M – Mission (Objectif)

Quel est le **but** de la balade ?

- Rouler cool pour profiter du paysage ?
- S'entraîner à rouler en rame ?
- Balade dynamique entre motards expérimentés ?
- Sortie mixte avec passagers ?

En connaissant l'intention, chacun peut **ajuster son comportement et ses attentes**.

P – Personnel (Participants)

Qui compose le groupe ?

- Y a-t-il des débutants ? des passagers ?
- Des motos A2, des 125cc, des customs ou des sportives ?
- Qui est leader ? Qui est serre-file ? Y a-t-il des signaleurs ? Des ailiers ?

Ce point permet de **clarifier les rôles** et de prendre soin des profils plus vulnérables.

L – Logistics (Logistique)

Quels sont les aspects pratiques à connaître ?

- Est-ce que tout le monde a fait le plein ?
- Où sont prévues les pauses (essence, repas, café, photo...) ?
- Comment se fait la navigation (GPS partagé, leader seul...) ?
- Quels sont les numéros d'urgence à appeler en cas de problème ?

Une bonne logistique, c'est moins d'imprévu, et **plus de sérénité**.

E – Emergency (Urgence)

Que faire en cas de pépin ?

- Perte d'un motard : où se regroupe-t-on ?
- Chute ou panne : qui intervient ? comment prévenir ?
- Groupe scindé : on s'arrête ? On poursuit jusqu'à un point fixe ?

Ce sont des scénarios qu'on **espère ne pas vivre**, mais pour lesquels il vaut mieux être **préparé à l'avance**.

En résumé

T.E.M.P.L.E. est un outil simple, mais puissant. En quelques minutes, il t'aide à :

- Clarifier la sortie
- Rassurer les participants
- Donner du sens au groupe

Mieux vaut un **briefing simple, clair et partagé**, qu'un discours technique dont personne ne se souvient après avoir démarré les moteurs.

“Sois une plateforme stable” : la clé de la prévisibilité

En patrouille aérienne, c’est l’un des premiers principes enseignés à un leader :

“Sois une plateforme stable.”

Pourquoi ? Parce que la stabilité crée la **prévisibilité**.

Et la prévisibilité, c’est **le fondement de la sécurité collective**.

Ce principe est parfaitement transposable à la moto en groupe.

Le groupe suit ton comportement, pas ton intention

Quand tu es en tête (ou même simplement dans le flux du groupe), ta conduite **influence directement** les motards derrière toi.

- Un freinage sec oblige les suivants à réagir vite.
- Une accélération brutale tend l’écart entre les motos.
- Un changement de trajectoire brusque peut créer un désordre dans la rame.

Tu n’es pas seul. Tu es un **repère dynamique**.

Deux règles simples pour rester stable

1. **Des mouvements souples et progressifs**
→ Virages larges, changement de file anticipé, regard posé loin devant.
2. **Des accélérations et freinages doux**
→ Pas de coup de gaz inutile, pas de freinage d’urgence sauf impératif.

Cela permet aux autres :

- D’avoir plus de temps pour réagir
- De rester confortablement positionnés
- De **réduire leur charge mentale** (moins de stress = meilleure attention)

La lisibilité évite la panique

Un ralentissement doux peut suffire à signaler un danger.

Un léger décalage de trajectoire peut alerter sur une chaussée sale.

Ta conduite **parle**, même sans gestes.

En devenant **prévisible**, tu deviens **lisible**, et donc **sécurisant** pour le groupe.

Anticiper pour ne pas surprendre

Cette stabilité nécessite une chose : **l'anticipation**.

- Prend tes distances.
- Observe l'environnement.
- Identifie les pièges potentiels avant d'y être confronté.

La plateforme stable, ce n'est pas celui qui freine fort pour éviter le danger, c'est celui qui l'a vu venir... et l'a évité sans que personne ne s'en aperçoive.

Préparer ta balade

Une balade moto, ça ne s'improvise pas. Un minimum de préparation te permettra d'éviter bien des galères et de t'assurer que tout le monde prenne du plaisir en roulant ensemble.

Point de départ et d'arrivée

- **Le rendez-vous** : choisis un lieu facile à trouver, avec un parking adapté et, si possible, une station-service à proximité pour permettre à chacun de faire le plein avant le départ.
- **L'arrivée** : pense à un endroit où plusieurs motos peuvent stationner sans gêner, et où vous pourrez vous dire au revoir dans de bonnes conditions.

Le parcours

- Adapte l'itinéraire au type de motos attendues et au niveau du groupe : un trail ne roule pas comme une sportive, et des violos serrés peuvent mettre en difficulté des débutants.
- Évite les zones connues pour les bouchons ou les travaux (un coup d'œil à la carte la veille et le matin même peut sauver la journée).
- Prévois un **plan B** (raccourci ou échappatoire) si le groupe prend du retard, si la météo se dégrade ou si un souci mécanique survient.

Applications et outils pratiques

- Des applis spécialisées comme **Calimoto**, **Liberty Rider**, ou encore le récent et français **68°**, facilitent la création et le partage d'itinéraires adaptés aux motos.
- Le format **GPX** est la référence pour partager les parcours : la plupart des GPS et applis le lisent sans problème.
- Prévois aussi une version papier ou une capture de carte, au cas où la technologie te lâcherait.

Gestion du temps

- En respectant les limitations de vitesse et en restant sur les routes secondaires, la vitesse moyenne d'une balade moto est d'environ **60 km/h**.
→ Astuce simple : **1 km = 1 minute**.
- Pour un grand groupe ou en zone vallonnée, compte plutôt **50 km/h** de moyenne.
- Intègre toujours une petite marge de manœuvre (10 à 15 minutes toutes les 2 heures) pour gérer les imprévus.

Les pauses

- Prévois une pause toutes les 2 heures, pour te reposer, boire, et vérifier les motos.
- Choisis des arrêts avec un minimum de commodités : stationnement, toilettes, boissons.
- Préviens à l'avance les établissements si vous comptez déjeuner ou prendre un café à plus de 10 motos.

Sécurité et anticipation

- Vérifie la météo la veille et le matin même pour adapter l'équipement et les pauses (pluie, forte chaleur...).
- Aie dans le groupe une **trousse de premiers secours**, un **kit de réparation rapide**, et note un numéro d'assistance.
- Rappelle-toi de vérifier ta moto avant le départ (pneus, freins, niveaux) et d'avoir tes papiers et ton assurance.

La publication de la balade

Si tu annonces ta sortie (sur un forum, un groupe ou un événement), fais une **description claire et complète** pour que chacun sache à quoi s'attendre.

Indique par exemple :

- **Point de départ et heure** (plein d'essence fait).
- **Point d'arrivée** ou zone approximative (utile pour ceux qui doivent repartir tôt).
- **Durée et distance prévues** (en intégrant les pauses).
- **Type de routes** (virolos, roulantes, mixte, urbain, etc.).
- **Rythme attendu** (cool, dynamique, adapté A2, passagers bienvenus...).
- **Pauses prévues** (essence, repas, café).
- **Rôles désignés** si tu en as (leader, serre-file, signaleurs).



Une description détaillée, ce n'est pas un roman :

C'est une façon de rassurer, d'attirer les bons participants, et d'éviter les malentendus.

En préparant ta balade avec soin **et** en la décrivant clairement, tu gagnes en sérénité avant même d'avoir démarré le moteur.

Cas pratique 01 – Insertion dans un rond-point

Le déroulé type

L'insertion d'un groupe de motos dans un **rond-point** est une manœuvre délicate. Elle demande coordination, anticipation, et, si possible, l'intervention de **signaleurs**.



1. **Un premier signaleur** s'engage dans le rond-point **avant le leader**, pour **baliser l'entrée**.
→ Il **stoppe temporairement** les véhicules en approche (dans le respect du bon sens et sans bloquer violemment la circulation).
2. Le **leader** s'engage ensuite, suivi du groupe.
3. Si plusieurs **signaleurs sont disponibles**, ils peuvent se **positionner à chaque entrée** du rond-point afin d'éviter qu'un véhicule ne coupe le flux du groupe pendant sa traversée.

Le rôle du serre-file

Lorsque le serre-file entre dans le rond-point, il doit être attentif à ne pas précéder les signaleurs encore en place.

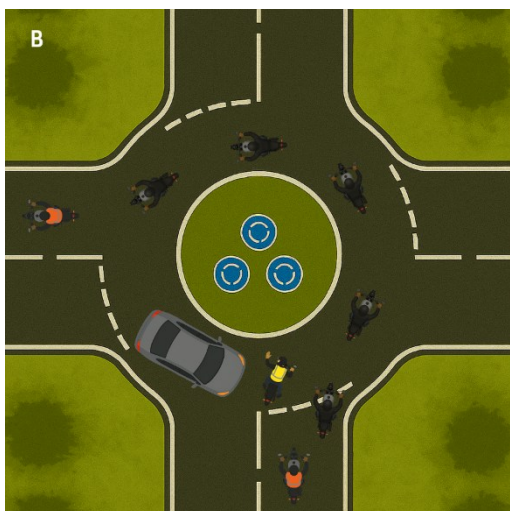
À chaque entrée qu'il dépasse :

- Il laisse passer le signaleur affecté à cette entrée.
- Il reste le dernier motard du groupe.

Cela garantit que :

- Le leader garde le visuel complet sur la formation,
- Le serre-file **reste identifiable** pour le leader,
- Les signaleurs peuvent **reprendre leur place en toute sécurité** après leur mission.

Astuces si effectif réduit



→ S'il n'y a qu'un seul signaleur, il peut suffire à baliser **la première entrée** du rond-point, le temps que le groupe s'engage. Cela limite l'exposition du groupe tout en conservant une certaine fluidité.



→ S'il n'y a aucun signaleur, le serre-file peut remonter le groupe et assurer lui-même le jalonnement.

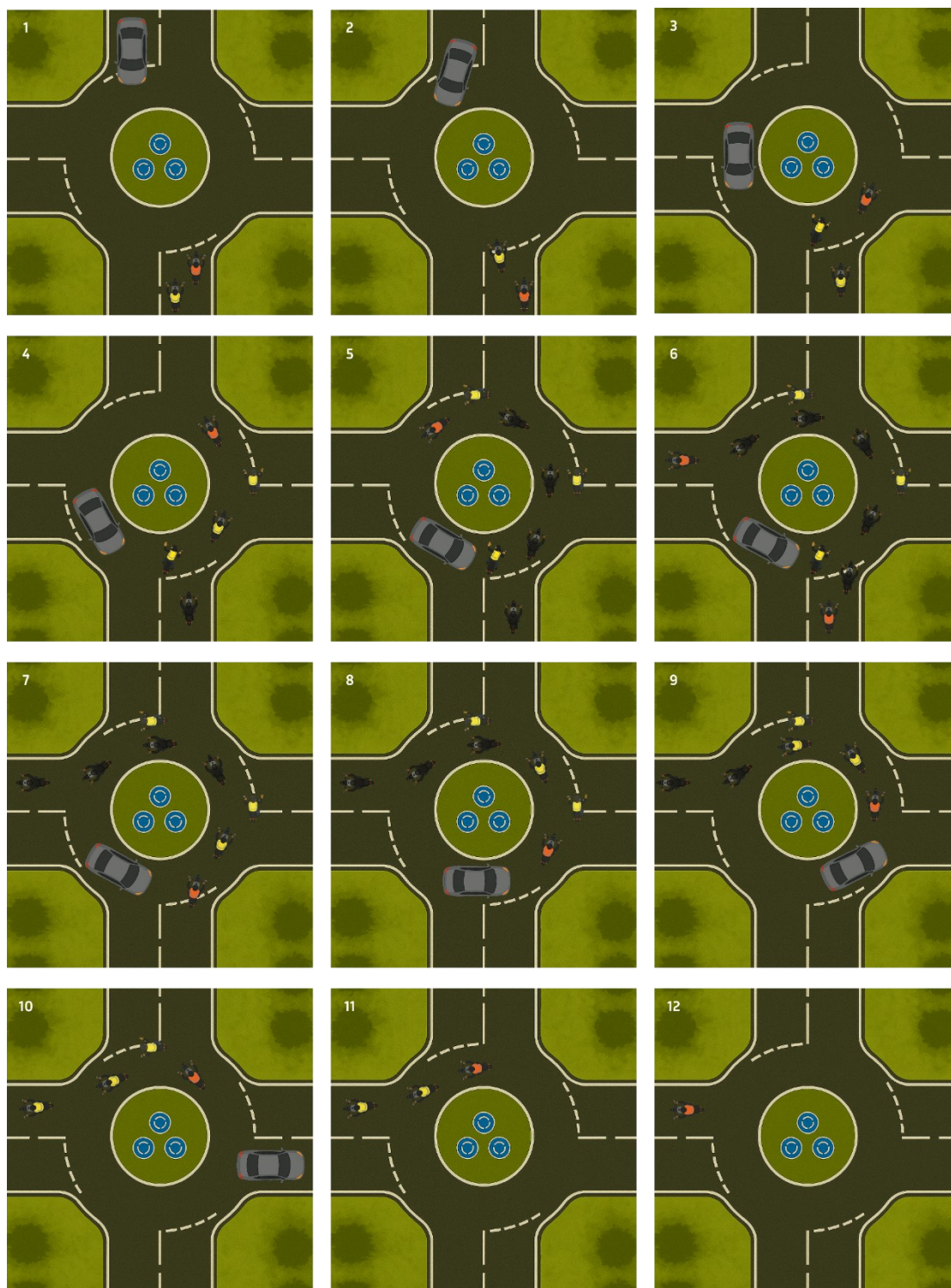
Il intervient alors comme un signaleur temporaire, puis reprend sa position en fin de groupe une fois la manœuvre terminée.

⚠ Dans ce cas, le groupe doit :

1. **s'immobiliser si besoin** pour permettre au serre-file de remonter en sécurité
2. attendre son retour en fin de file avant de reprendre la route

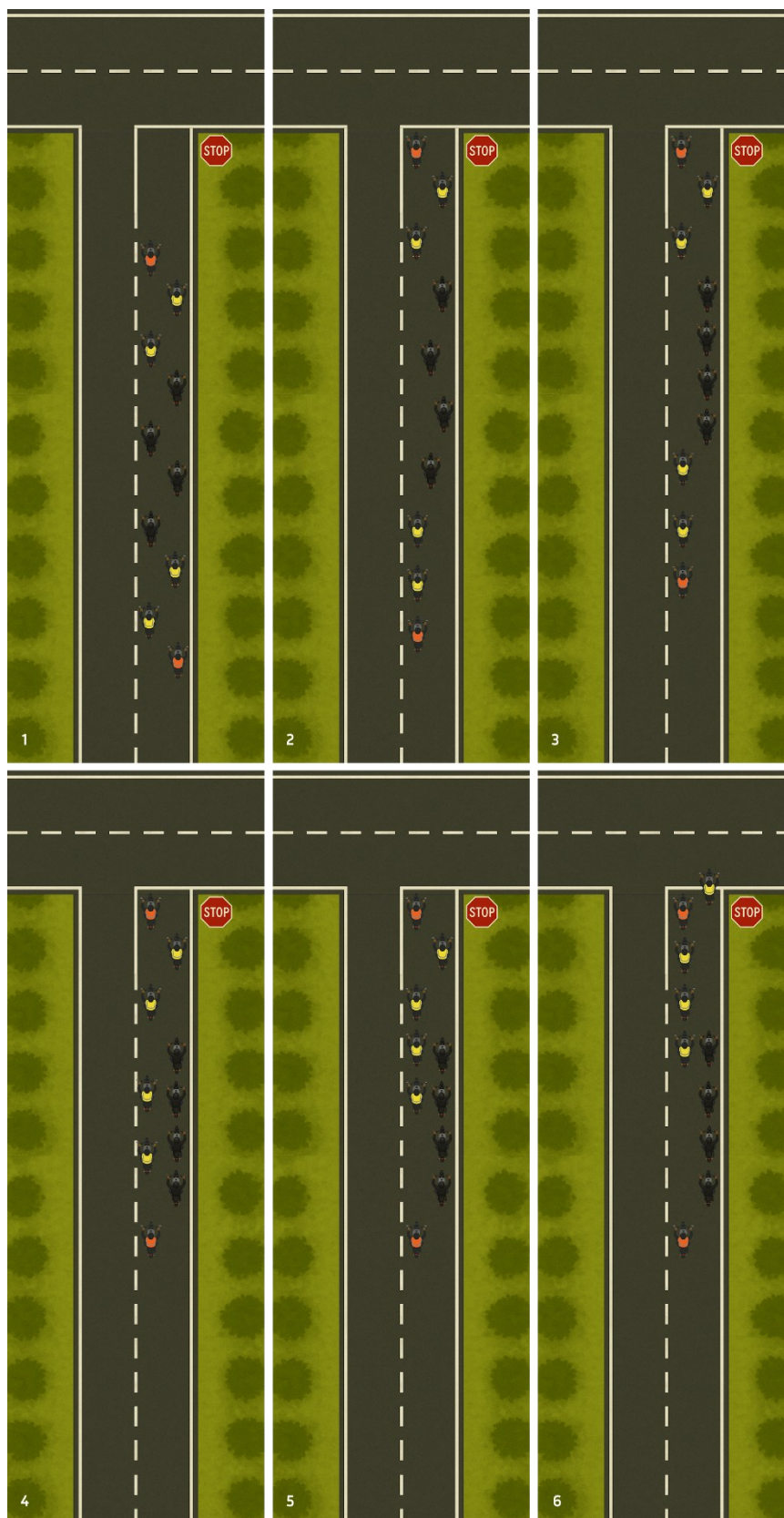
Ces solutions de secours doivent être utilisées **avec discernement**, en fonction du contexte (trafic, visibilité, sécurité), et **jamais au détriment de la stabilité du groupe**.

Le déroulé complet en images



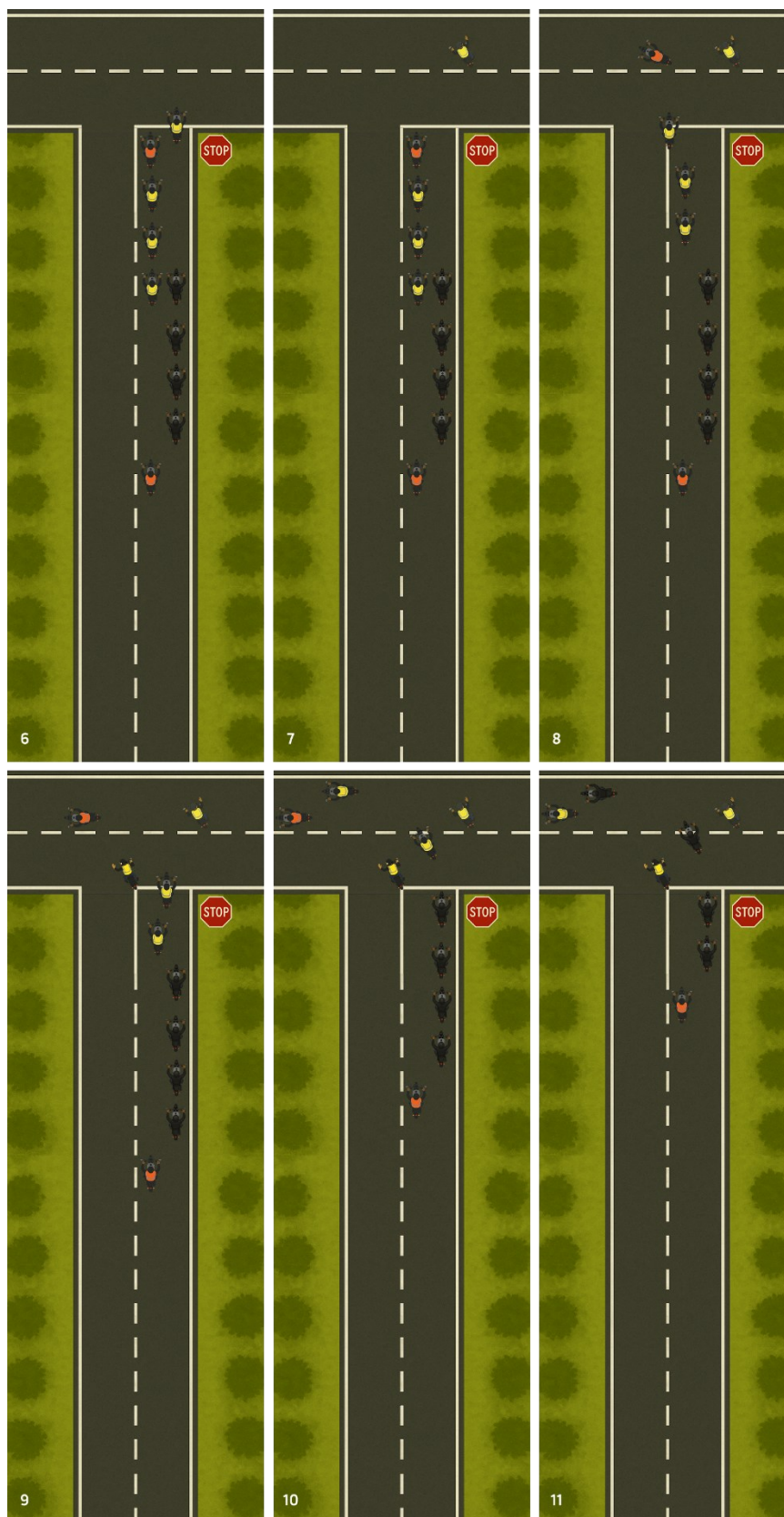
Arrivé sur le rond-point (1), le premier signaleur passe devant le leader (2) pour baliser et permettre l'insertion sur le rond-point (3). Le second signaleur fait de même (4) et ainsi de suite (5) jusqu'à trouver la sortie (6). Quand le serre-file s'insère, il laisse passer le signaleur devant lui (7), et ainsi de suite jusqu'à trouver la sortie (8 à 12).

Cas pratique 02 – Regroupement Sécurité

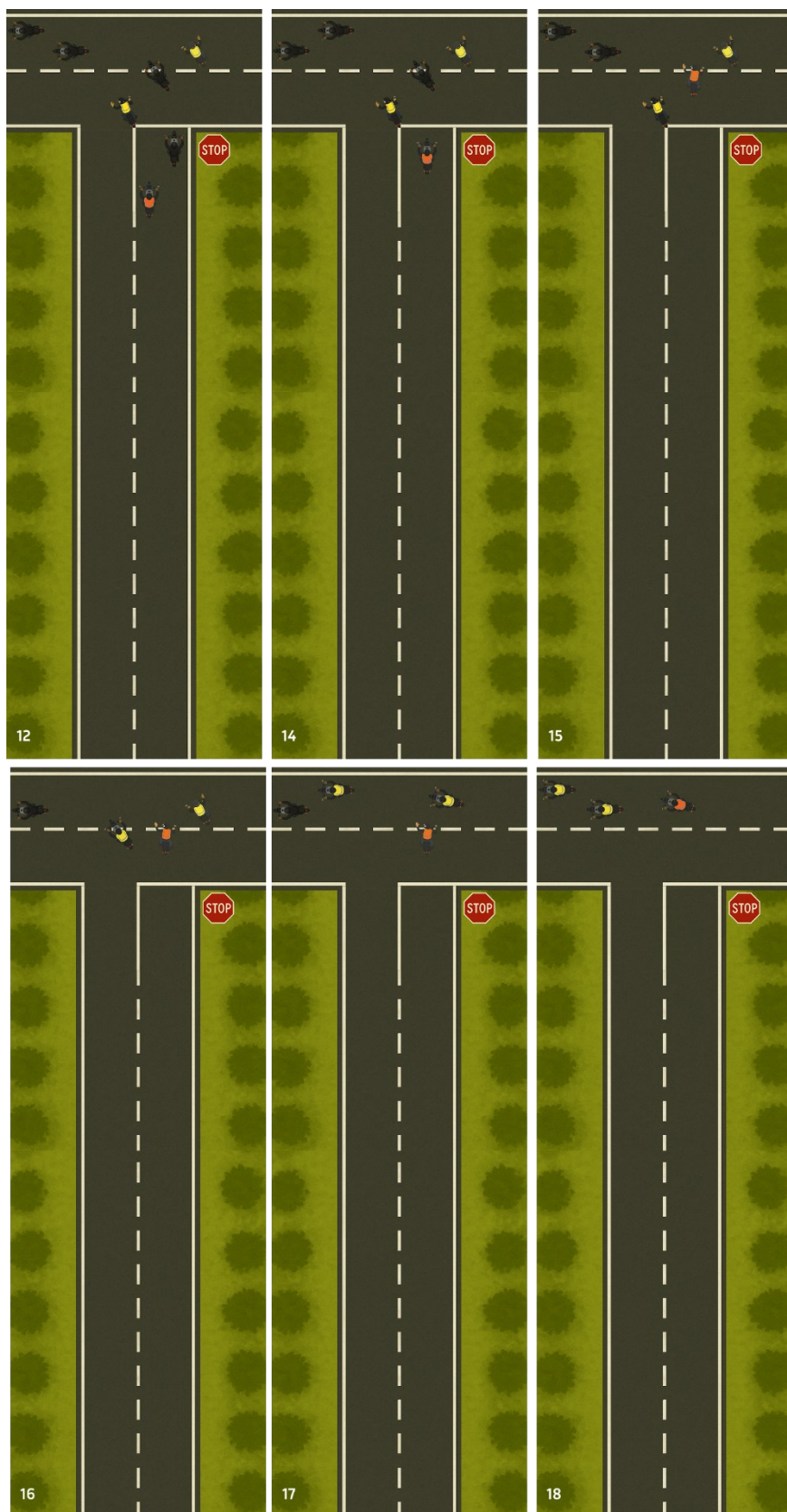


En arrivant au stop (1), le groupe se sert sur la demi-bande de droite (2,3), permettant aux signaleurs à l'arrière de rejoindre l'avant en toute sécurité (4,5) pour préparer le franchissement du stop (6)

Cas pratique 03 – Stop à gauche

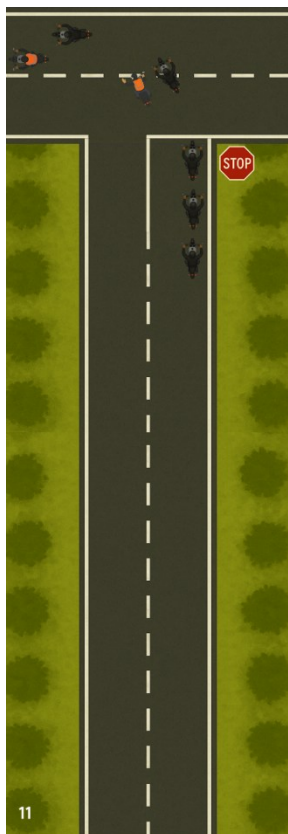


A l'invitation du leader, le 1^{er} signaleur traverse (6) pour baliser la voie opposée (7), puis le leader s'élance (8), le 2nd signaleur se positionne pour baliser la voie adjacente (9), le reste des signaleurs avancent (10), puis le reste du groupe s'élance (11). Remarquez comme chacun reprend sa place dans la formation en rame à la fin.



Une fois le groupe passé (12) le serre-file va venir se positionner (14) de façon à relever le 1^{er} signaleur (15), qui va pouvoir libérer la voie (16) puis le 2nd signaleur va pouvoir lui aussi libérer sa voie (17) avant que le serre-file ne ferme la marche (18).

Astuce si effectif réduit

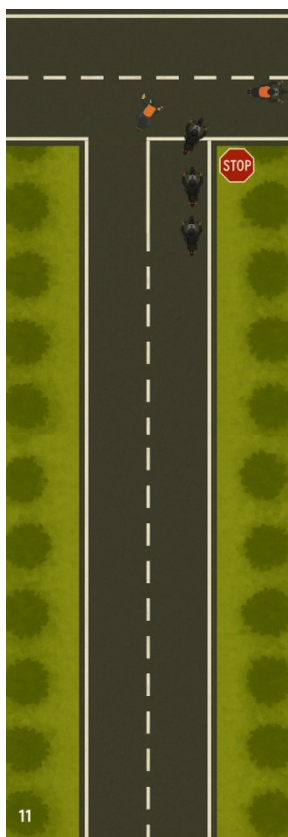


→ S'il n'y a aucun signaleur, le serre-file peut remonter le groupe et assurer lui-même le jalonnement.

Il intervient alors comme un signaleur temporaire, puis reprend sa position en fin de groupe une fois la manœuvre terminée.

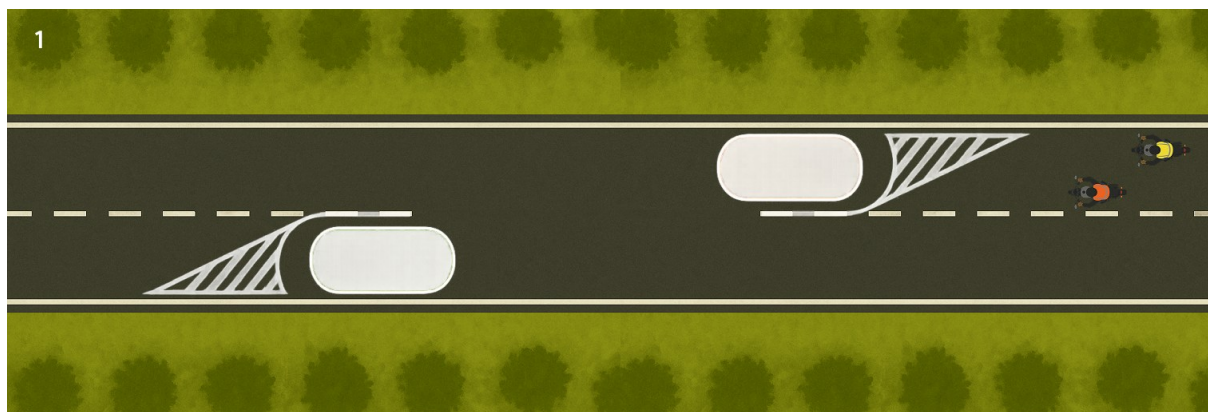
⚠ Dans ce cas, chaque motard doit être conscient que le jalonnement n'est pas optimal

Cas Stop à Droite

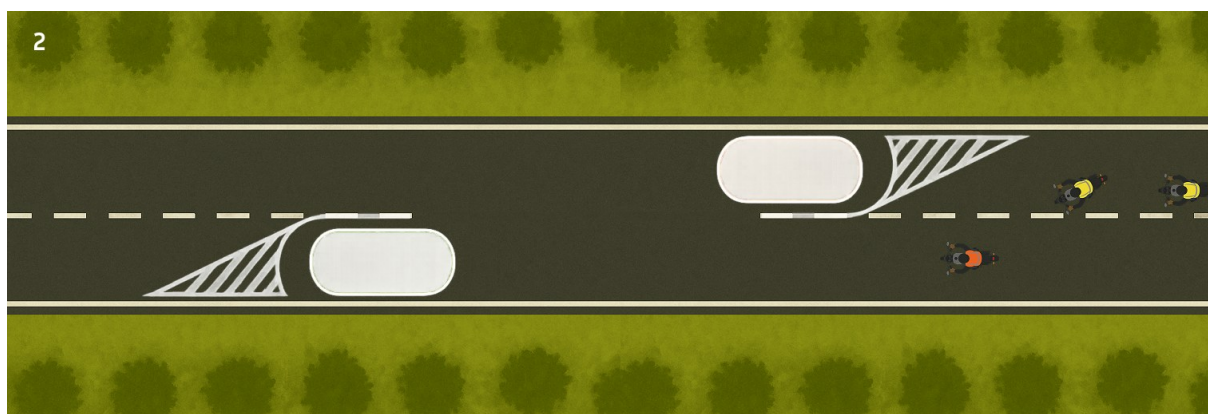


→ **S'il le groupe tourne à droite**, il n'est pas nécessaire de bloquer l'autre voie.

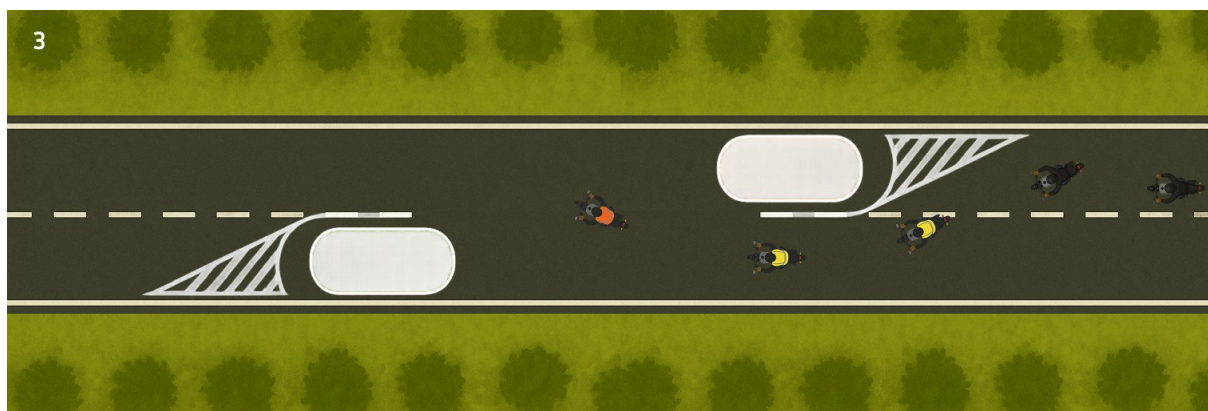
Cas pratique 04 – Écluse



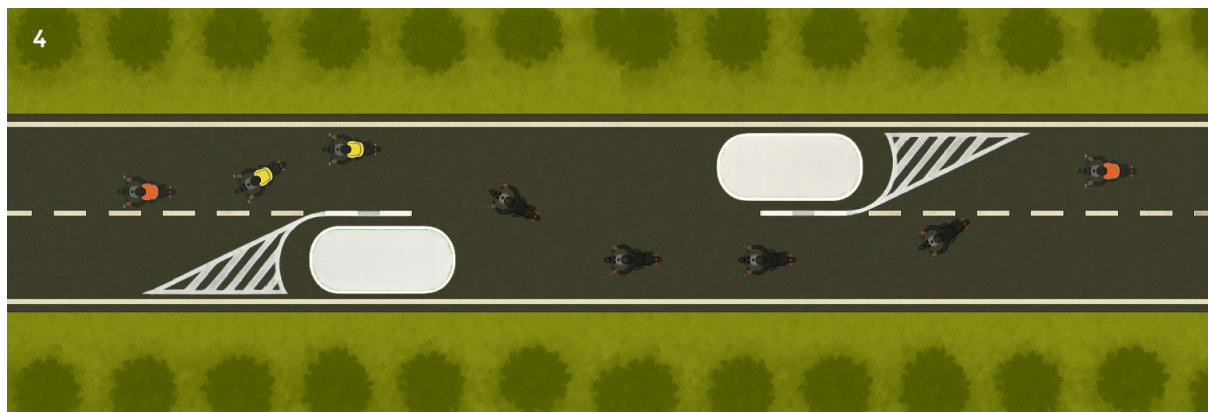
A l'arrivée dans une écluse le leader respecte la priorité de passage, idéalement il s'assure de pouvoir passer lui et un signaleur, pour mettre en place le jalonnement.



Il s'engage alors dans l'écluse.



Suivi par tout le groupe, pour conserver l'unité du groupe.

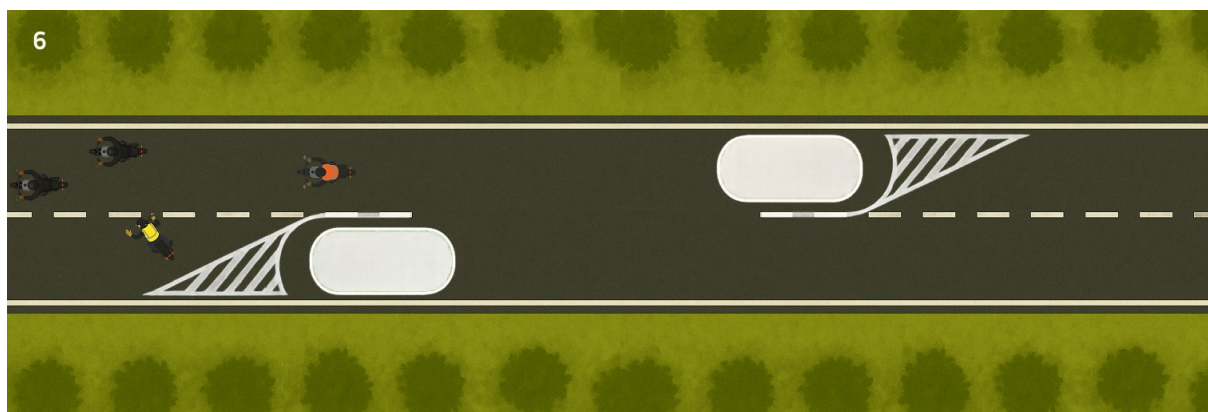


En sortie de l'écluse la rame se reforme, à l'exception du premier signaleur qui va se mettre en position de jalonnement à l'entrée opposée de l'écluse.

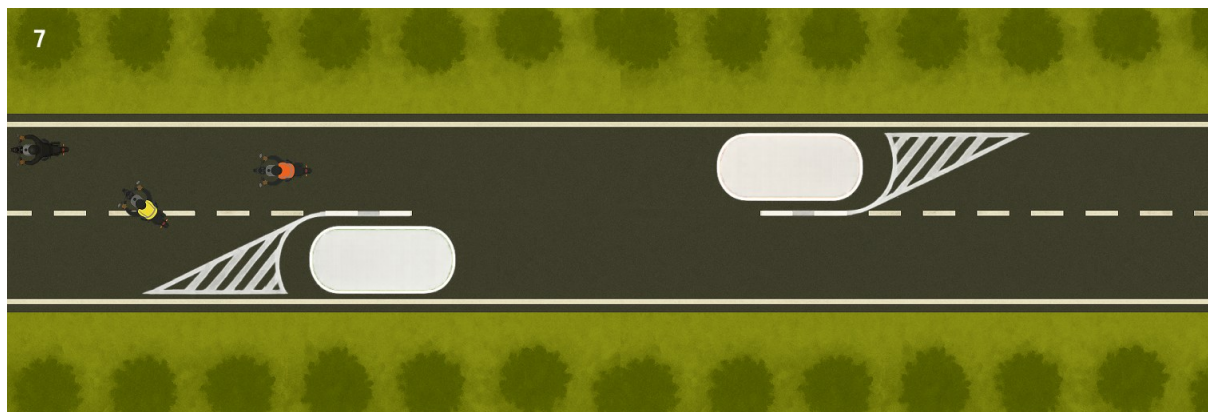


Il permet ainsi à tout le groupe de passer l'écluse d'un bloc et de se reformer ensuite.

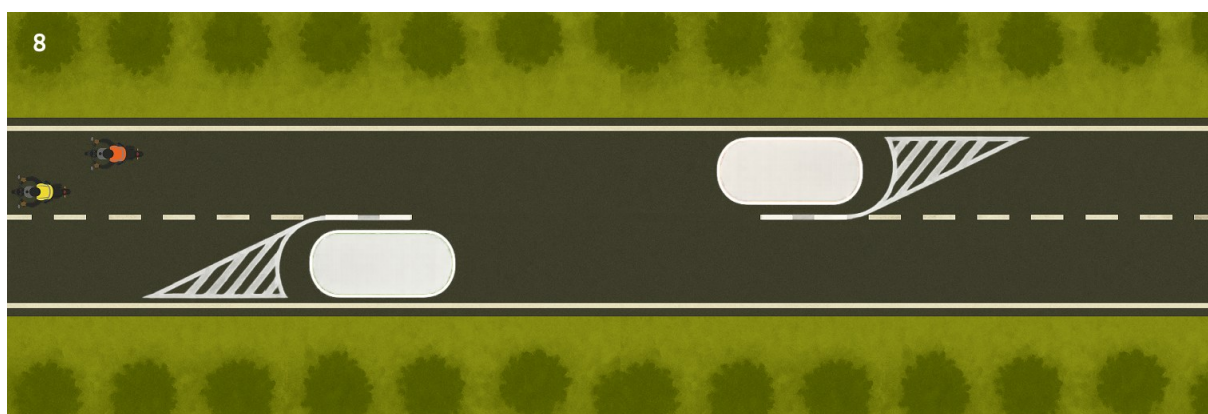
Attention : sur ce schéma, le signaleur est très proche de l'écluse, il peut être intéressant de le positionner un peu plus loin (notamment pour éviter les gravas souvent présent proche des zébras).



Une fois le groupe passé, le serre-file prend soin de laisser la place au signaleur de venir se positionner devant lui.



Le signaleur repart alors devant le serre-file.



Le groupe a pu passer.

Conclusion – Rouler ensemble, c’est bien plus que rouler à plusieurs

Ce guide n’a pas vocation à fixer des règles figées, ni à distribuer des bons points. Il est né d’une conviction simple :

La balade moto en groupe, c’est un art qui **se cultive**.

Un équilibre entre **plaisir, sécurité et camaraderie**, qui ne tient pas à la machine ni à l’expérience, mais à **l’état d’esprit** qu’on y met.

Ce qu’il faut retenir

- **Le leader** donne le cap, pas des ordres. Il agit, anticipe, fédère.
- **L’ailier** est son miroir, sa béquille, son regard étendu.
- **Le serre-file** veille à l’arrière, rassure et garantit l’unité du groupe.
- **Les signaleurs** ne remplacent pas l’attention collective.
- **La formation en rame** est un outil, pas un dogme : on l’utilise intelligemment.
- **Le briefing T.E.M.P.L.E.** donne à chacun les clés pour comprendre la sortie.
- **Aviate – Navigate – Communicate** guide nos réactions quand tout s’accélère.
- **La stabilité** est une forme de bienveillance : elle rend le groupe plus fort.

Et surtout...

Si quelqu’un se perd : on ne laisse personne.
Si on part ensemble, on revient ensemble.
On **roule ensemble**, pour le plaisir... et avec respect.

page intentionnellement blanche



GROUPE

1. RESPECTE LE CODE DE LA ROUTE

Le roulage en groupe n'autorise aucune entorse au Code. Feux rouges, priorités, limitations : on reste dans les clous.

2. NE DEPASSE JAMAIS UN AUTRE MOTARD DU GROUPE

Chaque motard a sa place dans l'ordre du groupe. Doubler, c'est briser la cohésion et mettre en danger.

3. MAINTIENS LA FORMATION EN RAME

Le formation en rame permet d'occuper la voie efficacement tout en gardant des distances de sécurité.

4. ADAPTE TA VITESSE AU PLUS LENT DU GROUPE

On roule ensemble, on arrive ensemble. Le rythme doit être confortable pour tous, pas pour impressionner.

5. NE QUITTE PAS LE GROUPE SANS PREVENIR

Si tu dois t'arrêter ou bifurquer, avertis l'ailier ou un autre motard. Sinon, on risque de t'attendre pour rien.

6. GARDE TOUJOURS LA MOTO DERRIERE TOI EN VUE

Cela évite les écarts, les pertes et les réactions en chaîne.

7. NE PANIQUE PAS SI TU PERDS LE GROUPE

Ralentis, sécurise-toi, et reprends contact. Pas de prise de risque pour recoller.

8. SIGNALE CLAIREMENT TES INTENTIONS

Clignotants, gestes motards, placement sur la chaussée : sois lisible pour les autres.

9. SOIS AUTONOME ET PRET

Moto vérifiée, plein fait, équipement adapté, GPS ou roadbook chargé si besoin. Ne fais pas porter tes oublis au groupe.

10. ESPRIT D'EQUIPE AVANT TOUT

Une balade réussie, c'est une balade où tout le monde se sent en confiance. Bienveillance, patience, entraide.

page intentionnellement blanche



La **rame** est la formation standard utilisée pour les balades à moto en groupe. Elle permet d'occuper intelligemment l'espace d'une voie tout en conservant de la sécurité entre les motos.



OBJECTIF DE LA RAME

- **Maximiser la visibilité**
- **Maintenir une distance de sécurité**
- **Permettre des réactions individuelles rapides**
- **Fluidifier le roulage collectif**



PRINCIPE DE BASE

Chaque motard se positionne **en quinconce**, c'est-à-dire **alternativement à gauche et à droite** dans la voie de circulation :



DISTANCES RECOMMANDEES

- **2 secondes** avec la moto **devant soi dans l'axe**
- **Visible** de la moto **décalée (en quinconce)**



Ajuster selon météo, route, niveau du groupe.



QUAND ABANDONNER LA FORMATION EN RAME ?

- **Dans les virages** : chacun prend **sa trajectoire de sécurité**.
- **A l'arrêt** : le groupe se serre à droite.
- **Sur chaussée étroite ou en mauvais état** : formation libre avec prudence.



À RETENIR



La formation en rame n'est **ni rigide ni décoratif** : il est là pour **la sécurité et la visibilité** du groupe.



Ce n'est **pas une double file** : on ne roule jamais côte à côte.

page intentionnellement blanche

Dans un virage, la sécurité individuelle **prime sur la formation**. Il est donc **normal et recommandé** que le groupe **abandonne la rame** pour que chacun puisse :

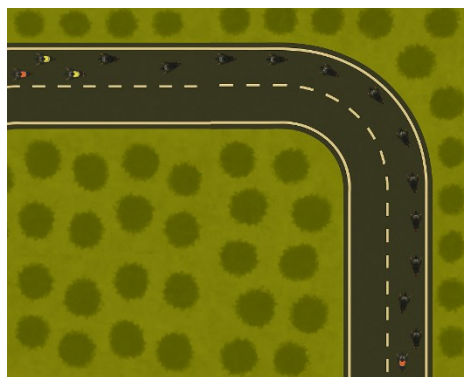
- ✓ Prendre sa trajectoire de sécurité
- ✓ Garder ses marges d'inclinaison
- ✓ Éviter les zones à risque (graviers, flaques, bosses...)

OBJECTIF EN VIRAGE

- Préserver l'**adhérence** et la **maîtrise individuelle**
- Garantir la **liberté de trajectoire**
- Ne **pas se laisser influencer** par la position du motard devant

CE QUE CHAQUE MOTARD DOIT FAIRE

- Revenir **dans l'axe de sa voie** avant d'entrer dans le virage
- Garder une **distance suffisante** avec le motard devant
- Ne **jamais couper une trajectoire** pour suivre le mouvement du groupe
- Porter son regard **vers la sortie du virage**, pas sur la moto devant soi



ET APRES LE VIRAGE ?

➡ Une fois la moto **stabilisée**, le groupe **reforme naturellement** la rame.
Pas besoin de consigne spéciale : ça se fait en douceur, **sans précipitation**.

ATTENTION AUX ERREURS COURANTES

- ⊘ Rester en quinconce coûte que coûte → Trajectoires dangereuses
- ⊘ Suivre la roue du copain → Mauvais angle / freinage inutile
- ⊘ Se crisper sur sa place → Mauvaise gestion du virage

À RETENIR

« En virage, je ne pense pas *au groupe*, je pense à *ma sécurité*. »
La rame est une **formation de croisière**, pas une obligation permanente.

page intentionnellement blanche



LE RÔLE DU LEADER

FICHE MEMO 04

Le **leader** est la moto **en tête du groupe**.
Son rôle n'est pas d'aller vite, mais de **guider, protéger et adapter** le roulage.



MISSIONS PRINCIPALES



Guider le groupe

- Connait l'itinéraire, le rythme, les points d'arrêt.
- Utilise des signaux clairs (gestes, clignotants, placement).



Adapter la vitesse

- Calée sur le **plus lent** du groupe, pas le plus rapide.
- Roulage fluide, anticipation des freinages, transitions douces.



Maintenir la cohésion

- S'arrête en cas de doute, ralentit si ça s'étire, reforme si besoin.
- S'assure que les changements de direction sont visibles par tous.



Protéger le groupe

- Prend les bonnes décisions en cas d'obstacle, circulation, imprévu.
- Reste calme, concentré, même quand le groupe se déstructure.



ATTITUDE ATTENDUE

- Rester **attentif à son rétro**
- Garder une **réserve de sécurité constante**
- Être **prévisible et lisible**
- **Ne pas se laisser griser** par la position de tête



TRAVAIL D'ÉQUIPE

Le leader **ne décide pas seul** : il s'appuie sur les autres motards expérimentés (ailier, signaleur, serre-file etc.).

C'est un rôle **de coordination, pas d'autorité**.



À RETENIR

Être leader, ce n'est pas être devant.

C'est **ouvrir la voie pour que chacun roule sereinement derrière**.

LE P'TIT GRIM

page intentionnellement blanche



Le **serre-file** – aussi appelé **charognard** - ferme la marche du groupe.
C'est le **dernier motard**, celui qui **veille sur tout le monde**.



MISSIONS PRINCIPALES



Fermer le groupe

- S'assure que **personne ne reste derrière**
- A une **bonne visibilité** sur l'ensemble du groupe



Gérer les pauses et incidents

- S'arrête si un motard décroche ou a un souci
- Peut **signaler au leader** un problème à l'arrière
- En cas de chute ou arrêt, **ne laisse jamais un motard seul**



Aider à maintenir la cohésion

- Observe le rythme global
- Fait des **rappels dans la rame** si besoin
- Sert de **référence visuelle** : si on ne le voit plus, le groupe est trop étiré



Protéger en cas de dépassement ou danger

- Se place pour **bloquer une insertion** dangereuse de voiture
- Protège le groupe dans les carrefours, si besoin en coordination avec d'autres motards expérimentés



PROFIL RECOMMANDE

- **Expérimenté, calme, observateur**
- Doit pouvoir **gérer une situation seule** si besoin
- A souvent une **radio ou un téléphone prêt** à être utilisé



TRAVAIL D'EQUIPE

Le serre-file **n'est pas isolé** : il travaille en lien avec le leader ou un autre référent via signaux ou communication.

Il peut **contribuer à organiser une séparation en sous-groupes** si nécessaire.



À RETENIR

Le serre-file est le **gardien invisible** du groupe.

Si tout se passe bien, on l'oublie. Mais c'est lui qui évite les mauvaises surprises.

page intentionnellement blanche



Le **signaleur** est un motard expérimenté qui aide le groupe à **naviguer correctement aux intersections**, sans avoir besoin de s'arrêter ou de douter du chemin.

Il quitte temporairement sa place dans le groupe pour **se positionner à un carrefour** et indiquer la bonne direction.



MISSIONS DU SIGNALEUR



Sécuriser les changements de direction

- Se positionne **visiblement avant une intersection**
- Indique **clairement la direction à suivre** avec des gestes ou son placement
- Se comporte comme **un panneau vivant** (pas comme un agent de circulation)



Attendre tout le groupe

- Reste en place **jusqu'à ce que le serre-file arrive**
- Ne quitte **jamais** son poste avant la fin du groupe, même si ça prend du temps



Reprendre sa place dans le groupe

- Une fois le groupe passé, il **repart devant le serre-file**
- Il **se replace progressivement** en respectant la formation en rame, **sans doubler brutalement**



PROFIL DU SIGNALEUR

- Motard **à l'aise avec l'itinéraire**
- Bon sens de l'observation
- Capable d'agir **autonument et avec sang-froid**
- **Connaît le serre-file** et sait où se replacer



À NE PAS FAIRE

- ❌ Bloquer la circulation ou les voitures
- ❌ Doubler tout le groupe pour se replacer "vite fait"
- ❌ Imposer une direction par la force (on **indique**, on **n'oblige pas**)



À RETENIR

Le signaleur **ne commande pas**, il **oriente avec clarté**.

Il agit pour **éviter que le groupe se perde ou se disperse**.

page intentionnellement blanche



Un groupe bien constitué, c'est **plus de sécurité, moins de stress** et une balade fluide.

Il ne suffit pas d'aligner les motos : il faut penser **position, expérience et rôles**.



TAILLE IDEALE

- **6 à 12 motos par groupe**, maximum
- Au-delà : créer des **sous-groupes autonomes** (leader + serre-file dédiés)



REPARTITION RECOMMANDEE

Position	Rôle
1 – Leader	Donne le rythme et guide le groupe
2 – Ailier	Se place à droite du leader (rame), sert de repère
Signaleurs	Se placent dans le haut du groupe, prêt à baliser
Débutants	Motards débutants
Confirmés	Motards à l'aise
Dernier – Serre-file	Ferme le groupe, sécurise et gère les imprévus



LES SIGNALEURS

Ce sont des **motards volontaires** qui quittent temporairement leur place pour :

- **Se positionner à une intersection** pour indiquer la direction
- Attendre que **tous les motards soient passés**
- Repartir **devant le serre-file** une fois le groupe passé

⚠ Ils doivent connaître **l'itinéraire**, être capables de **gérer seuls** un arrêt, et **reprendre leur place sans perturber la formation en rame**.



À EVITER

- ⊘ Laisser les novices en début ou fin de groupe
- ⊘ Constituer un groupe trop dense ou sans rôles définis
- ⊘ Laisser chacun se placer "où il veut" sans logique
- ⊘ Penser que "le serre-file, c'est pour punir" — c'est un **rôle clé** !



À RETENIR

Un groupe bien structuré, c'est comme un peloton : **organisé, fluide, solidaire**.
Leader, ailier, signaleurs et serre-file ont chacun un **rôle stratégique**.

page intentionnellement blanche

Certaines attitudes individuelles peuvent **mettre en danger tout le groupe**.
Un bon motard en balade n'est pas celui qui brille, c'est celui qui **protège**.

 COMPORTEMENTS A PROSCRIRE

- **Dépassements au sein du groupe**
Perturbe la cohésion, brise la rame, crée de l'instabilité.
- **Freinages brusques non justifiés**
Provoque des réactions en chaîne, renforce l'effet accordéon.
- **Utilisation abusive du klaxon ou des appels de phare**
Génère du stress, envoie des signaux confus.
- **Gestes agressifs envers les automobilistes**
Un motard représente tout le groupe : restons courtois, même en cas de tension.
- **Wheeling, stoppie, burn, zigzag**
Ce n'est ni impressionnant, ni sécurisant : c'est **dangereux**.
- **Rouler côte à côte sans raison**
Réduit l'espace de manœuvre et empêche les trajectoires d'évitement.
- **Changement de trajectoire brutal ou imprévisible**
Risque de collision, panique, perte de confiance des autres.

 EFFET ACCORDEON : L'ERREUR INVISIBLE

Un comportement brusque en tête de groupe **s'amplifie à chaque moto**.

- ➔ Un petit ralentissement devient un gros freinage pour le 8e motard.
- ➔ Un mauvais placement devient un danger à l'arrière.

 À RETENIR

En groupe, **chaque action individuelle a un impact collectif**.
La vraie maîtrise, c'est celle qui **rend la balade fluide pour les autres**.

page intentionnellement blanche

Avant un vol en patrouille, les pilotes se réunissent pour partager une vision commune.

En moto, le besoin est le même :

Un **bon briefing avant une balade**, c'est plus de **sécurité**, plus de **fluidité**, et plus de **plaisir**.

La méthode **T.E.M.P.L.E.** t'aide à ne rien oublier.

 METHODE T.E.M.P.L.E.

Un moyen mnémotechnique pour ne rien oublier :

Lettre	Élément	Ce qu'il faut aborder
T	Threats (<i>Menaces</i>)	Travaux, gravillons, météo instable, fatigue, zones à risques
E	Environment (<i>Environnement</i>)	Type de routes, conditions météo, durée de la balade
M	Mission (<i>Objectif</i>)	Balade cool ? Entraînement rame ? Sortie dynamique ? Présence de passagers ?
P	Personnel (<i>Participants</i>)	Composition du groupe, niveaux, rôles : leader, serre-file, signaleurs...
L	Logistics (<i>Logistique</i>)	Plein d'essence ? Pauses prévues ? Navigation ? Numéros utiles ?
E	Emergency (<i>Urgence</i>)	Que faire en cas de chute, perte d'un motard, ou groupe scindé ?

 CONSEILS POUR BIEN BRIEFER

- Rester **synthétique** : 5 minutes suffisent
- **Parler fort et face au groupe**
- S'assurer que **tout le monde est arrivé** avant de commencer
- Donner la parole aux référents si besoin
- **Demander si quelqu'un a des questions** à la fin

 À EVITER

- ❌ Détail excessif de l'itinéraire (personne ne retient tout)
- ❌ Récitation monotone
- ❌ Ne briefer que les "anciens" : les nouveaux ont le plus besoin d'être rassurés

 À RETENIR

Un bon briefing ne cherche pas à **impressionner**, mais à **aligner** le groupe.
Mieux vaut **dire peu mais bien**, que tout mais dans le vent.

page intentionnellement blanche

QUE FAIRE EN CAS DE CHUTE OU INCIDENT

FICHE MEMO 10

Même bien préparés, les incidents peuvent arriver.
Un motard isolé, une glissade, une erreur de trajectoire...
Voici comment **réagir efficacement sans aggraver la situation**.

REFLEXES IMMEDIATS (SI TU ES TEMOIN)

1. **Ne t'arrête pas brusquement !**
Assure-toi d'être **hors de danger** avant de t'arrêter.
2. **Protège la zone**
Si possible, **place ta moto pour sécuriser** le lieu (feux de détresse, triangle si tu en as un).
3. **Fais le point rapidement**
 - Y a-t-il des blessés ?
 - La moto bloque-t-elle la circulation ?
 - Le motard est-il conscient / capable de bouger ?
4. **Prévies le reste du groupe**
Charognard ou signaleur peuvent aider à **coordonner la suite**.

EN CAS DE BLESSURE

- **Appelle les secours** : 112
- Donne **ta position précise** (point GPS, borne km, adresse)
- Ne déplace pas le blessé sauf danger immédiat
- Reste calme, clair et rassurant
- Ne raccroche que si on t'y invite

EN CAS DE PANNE OU CHUTE SANS BLESSURE

- Écarter la moto si possible
- Vérifier les dégâts
- Réparer ou **décider d'un rapatriement**

SI TU ES CELUI QUI CHUTE OU SE PERD

- **Ne panique pas**
- Place-toi **en sécurité**
- **Contacte le groupe** (téléphone, message, point de regroupement prévu)
- Reste visible et identifiable

À RETENIR

En cas d'incident, **priorité à la sécurité**, pas à la rapidité.
Un groupe bien préparé sait **ralentir, s'organiser, et protéger les siens**.

LE P'TIT GRIM

page intentionnellement blanche

(Pour que personne ne se perde, sans bloquer la circulation.)

Quand le groupe est trop grand ou quand le parcours est complexe, le **jalonnement** permet de guider efficacement tous les motards **sans perdre personne**.

PRINCIPE GENERAL

Un ou plusieurs **signaleurs** se détachent temporairement du groupe pour **baliser les changements de direction**.

Ils se placent **à l'intersection** concernée, **visible** de loin, et **indiquent clairement la direction à suivre**.

ÉTAPES DU JALONNEMENT

1. **Le leader identifie un point de jalonnement**
(carrefour complexe, croisement risqué, etc.)
2. Il fait un **geste clair au signaleur désigné**
(geste vers le bas et le côté, ou indication anticipée au briefing)
3. Le signaleur :
 - Se place **à l'intersection**, visible et stable
 - Reste **immobile**, bras tendu ou position explicite
 - **Ne bloque jamais volontairement la circulation**
 - **Ne descend pas de sa moto**
4. Le signaleur **attend que le serre-file arrive** (dernier motard identifié)
5. Il **reprend la route devant le serre-file**, puis **rejoint sa place progressivement**

BONNES PRATIQUES

- ✓ Le signaleur connaît l'itinéraire
- ✓ Il se positionne **hors de la trajectoire des véhicules**
- ✓ Il ne crée pas de confusion avec la signalisation officielle
- ✓ Il **n'abandonne jamais son poste** avant l'arrivée du serre-file

À EVITER

- ✗ Bloquer un rond-point ou une voie volontairement
- ✗ Signaler une direction avec agressivité ou ambiguïté
- ✗ Doubler tout le groupe à fond pour "reprendre sa place"

À RETENIR

Le jalonnement bien fait, c'est **zéro stress pour le groupe**.

Il repose sur la **coordination, la patience, et la rigueur** du signaleur.

page intentionnellement blanche



(Parce qu'un groupe est aussi fort que son maillon le plus faible.)

Avant chaque sortie, **quelques minutes de vérification** évitent des galères, des pertes de temps... voire pire.



VERIFICATION DE LA MOTO

- ✓ **Pneus**
 - Pression correcte ? Pas de hernie, usure régulière ?
- ✓ **Freins**
 - Bonne course du levier ? Plaquettes ok ? Pas de bruit suspect ?
- ✓ **Feux et clignotants**
 - Bien visibles, tous fonctionnels ?
- ✓ **Essence**
 - Plein fait ? Autonomie suffisante pour le premier tronçon ?
- ✓ **Chaîne / Transmission**
 - Tension correcte ? Lubrifiée ?
- ✓ **Béquille**
 - Pas de ressort faiblard ou de jeu suspect ?



VERIFICATION DU PILOTE

- ✓ **Équipement complet**
 - Casque homologué, gants obligatoires, blouson, bottes
- ✓ **Gilet haute visibilité** (si tu es leader, ailier, serre-file ou signaleur)
- ✓ **Téléphone chargé**
 - Avec les contacts utiles / GPS si besoin
- ✓ **Hydratation**
 - Gourde, camelbak ou au moins une bouteille d'eau ?
- ✓ **État physique**
 - Bien reposé ? Pas sous l'effet de médicaments / alcool ?



VERIFICATION COLLECTIVE

- ✓ Briefing fait ?
- ✓ Rôles attribués ?
- ✓ Ordre de départ clair ?
- ✓ Dernier motard identifié (serre-file) ?



À RETENIR

Une balade bien commencée, c'est une balade déjà à moitié réussie.
Le check, c'est **moins de 5 minutes** pour **beaucoup plus de sérénité**.

page intentionnellement blanche



POINTS

(Moments critiques pour la cohésion du groupe.)

Les changements de direction sont les **zones à risque numéro 1** de désorganisation.

Voici comment les aborder en sécurité **sans perdre personne**.



INTERSECTIONS CLASSIQUES

- ✓ **Le leader anticipe**
 - Ralentissement progressif
 - Clignotant bien visible
 - Placement clair sur la voie
- ✓ **Le signaleur se positionne** (si jalonnement prévu)
 - Visible à l'intersection
 - Doit **attendre le serre-file**
- ✓ **Les motards traversent un par un**
 - On **ne force pas le passage**, chacun s'engage **de façon autonome**
 - Même si une voiture râle, on reste maître de son engagement
- ✓ **Reformation après le croisement**
 - Le groupe reste lent **juste après** pour permettre au groupe de se reformer naturellement



RONDS-POINTS

- ✓ Le groupe **entre de manière fluide mais individuelle**
 - Jamais côte à côte
 - Respect du code : priorité à gauche
- ✓ Signaleur **à l'intérieur** du rond-point
 - Si jalonnement, le signaleur se place **à la sortie concernée**
- ✓ **Sortie du rond-point = regroupement**
 - Le leader peut prévoir une zone dégagée pour **ralentir ou s'arrêter si besoin**



PROBLEMES FREQUENTS

- ✗ Suivre le copain au lieu de regarder la signalisation
- ✗ Traverser à plusieurs de front
- ✗ Forcer une insertion "parce que je suis en groupe"
- ✗ Paniquer si on perd de vue la moto de devant



À RETENIR

Aux intersections, **la patience, la lisibilité et l'autonomie** sont les clefs.

Il vaut mieux se perdre 10 secondes que **mettre le groupe ou soi-même en danger**.

page intentionnellement blanche



LES BONS REFLEXES QUAND ON EST DEPASSE OU ISOLE

FICHE MEMO 14

(Parce que ça arrive — et ce n'est pas grave.)

Dans une balade en groupe, il peut arriver qu'un motard **soit dépassé par des véhicules** ou **perde temporairement le contact avec le groupe**.

Ce n'est **ni honteux ni dangereux**, si l'on adopte les bons réflexes.



QUAND TU ES DEPASSE PAR UNE VOITURE

- ✓ **Reste calme et prévisible**
 - Ne change pas de trajectoire brutalement
 - Ne tente pas de te recaler immédiatement
- ✓ **Garde ton placement dans la rame**
 - Le véhicule repartira ou se positionnera ailleurs
 - **Ne roule jamais côte à côte avec lui**
- ✓ **Laisse passer sans t'énerver**

L'objectif, c'est la **sécurité du groupe**, pas la fierté individuelle.



QUAND TU PERDS LE GROUPE

- ✓ **Ne panique pas**
 - Ralentis calmement
 - Regarde ton GPS ou les panneaux
- ✓ **Cherche un lieu sûr pour t'arrêter**
 - Parking, bas-côté large, station essence...
- ✓ **Prévies si possible**
 - Appelle un référent ou envoie un message
 - Attends que le serre-file ou un signaleur passe
- ✓ **Repars quand tu es sûr de la direction**

Ne joue **pas** à "je les rattrape" à tout prix.



ASTUCE : POINT DE REGROUPEMENT

Lors du briefing, un **point de repli ou de regroupement** peut être fixé (ex : station, carrefour connu).

C'est là que tu te rends si tu te perds.



À RETENIR

Se faire dépasser ou décrocher du groupe, ce n'est **pas un échec**.

Le vrai danger, c'est de vouloir recoller **en oubliant les règles de sécurité**.

LE P'TIT GRIM

page intentionnellement blanche



SAVOIR

(Rouler en groupe ne dispense pas de respecter la loi.)
Les balades moto en groupe sont **tolérées**, mais encadrées.
Voici ce que dit la loi, et ce qu'il faut garder à l'esprit.



CODE DE LA ROUTE = 100 % APPLICABLE

✓ Chaque motard est responsable individuellement

Être en groupe **n'exonère d'aucune règle** : feux rouges, priorités, limitations de vitesse...

✓ Pas de circulation à deux de front

Même en balade : on roule **en file**, pas côte à côte

✓ Respect des distances de sécurité

Y compris entre motos, même dans un groupe compact

✓ Pas de sirènes, gyrophares, ou feux spéciaux

Réservés aux véhicules d'intérêt général



DECLARATION EN PREFECTURE : QUAND EST-CE OBLIGATOIRE ?

À partir de 50 véhicules motorisés, une **déclaration** (voire une autorisation) en préfecture devient **obligatoire** :

- Article R. 331-6 du Code du sport
- Applicable aux **manifestations non sportives sur la voie publique**



Cela concerne :

- Les balades annoncées publiquement (réseaux sociaux, affiches)
- Les événements organisés de manière structurée (clubs, associations)



RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR

Même pour une sortie "entre potes", **l'initiateur de la balade** peut être considéré comme **responsable** en cas de manquement à la sécurité ou d'incident collectif.



À RETENIR

Rouler en groupe **n'a pas de statut spécial dans le Code de la route**.

On est avant tout **des conducteurs comme les autres**.

Préparer, encadrer et briefer, c'est la meilleure façon d'être **dans les clous**.

page intentionnellement blanche



LES GESTES ENTRE MOTARDS

FICHE MEMO 16

- Un geste **doit être visible** : ample, propre, sans hésitation
- Il doit être **utilisé uniquement quand nécessaire**
- Il ne remplace **jamais** un clignotant, un coup d'œil ou un bon placement



Obstacle à gauche



Obstacle à gauche



Obstacle à droite



Obstacle à droite



Obstacle sur toute la voie



On va s'arrêter
(Ordre du leader)



J'ai besoin qu'on
s'arrête pour moi.



J'ai besoin qu'on
s'arrête pour ma
moto.



On va opérer un
demi-tour.
(Ordre du leader)



Salut motard.



Contrôle de police,
radar



Casque à terre,
motard à l'arrêt :
Il a besoin d'aide.

LE P'TIT GRIM

page intentionnellement blanche

Une sortie réussie commence avant de rouler.

 POINTS CLES A PREPARER

- **Départ & arrivée**
Lieu simple à trouver, station-service au départ, parking adapté à l'arrivée.
- **Itinéraire**
Adapté aux types de motos et aux niveaux.
Prévoit un **plan B** en cas d'imprévu (retard, météo, panne).
- **Outils**
Partage un fichier **GPX** + capture papier ou image.
Les applis moto (**Calimoto, Liberty Rider, 68°**) facilitent la création et le partage.
- **Temps**
Moyenne réaliste : **60 km/h** → 1 km = 1 min.
Compter plutôt 50 km/h avec un grand groupe.
Ajoute 10-15 min de marge toutes les 2h.
- **Pauses**
Prévois un arrêt toutes les 2h avec stationnement et commodités.
Prévient les établissements si vous arrivez nombreux.
- **Sécurité**
Vérifie la météo.
Aie une trousse de secours + kit réparation dans le groupe.
Moto vérifiée, papiers et assurance à jour.
- **Publication**
Annonce claire :
 - Départ, arrivée, distance, durée
 - Type de routes et rythme attendu
 - Pauses prévues
 - Rôles désignés (leader, serre-file, signaleurs)

 À RETENIR

Bien préparer, c'est rouler fluide, serein et profiter du plaisir d'être ensemble.

page intentionnellement blanche

Ni leader, ni ailier, ni serre-file, ni signaleur - mais indispensable.

TON ROLE DANS LE GROUPE

Tu es un **maillon actif** de la sécurité collective.

Le groupe tient parce que **chaque participant est stable, prévisible et attentif.**

CE QUE TU DOIS FAIRE

- ◆ **Rouler stable et lisible**
 - Conduite fluide
 - Gestes progressifs
- ◆ **Respect de la formation**
 - Formation en rame (quinconce) sauf en virage
 - Trajectoire de sécurité en virage
 - Jamais dans l'angle mort de la moto de devant
- ◆ **Maintenir le lien**
 - Toujours voir la moto derrière toi
 - Adapter ton allure si un écart apparaît
- ◆ **Priorités claires**
 - ✈ **Aviate – Navigate – Communicate**
→ Tu pilotes d'abord, tu communique ensuite
- ◆ **Signaler avec discernement**
 - Geste uniquement si danger vu et compris
 - Respect des gestes collectifs (arrêt, demi-tour)
- ◆ **Respect de ses capacités**
 - Si tu décroches : ralentis, sécurise-toi
 - Ne force jamais pour recoller

CE QUE TU NE DOIS JAMAIS FAIRE

-  Dépasser un motard du groupe
-  Freiner brutalement sans raison
-  Rouler collé "pour ne pas perdre"
-  Conduite démonstrative ou individuelle
-  Donner des consignes sans y être désigné

ATTITUDE ATTENDUE

Humilité – Patience – Bienveillance – Autonomie (moto prête, plein fait)

À RETENIR

**Un bon participant ne roule pas pour lui.
Il roule pour que le groupe roule bien.**

page intentionnellement blanche

page intentionnellement blanche

page intentionnellement blanche

« La liberté commence là où finit ta peur. »

Rouler ensemble, ce n'est pas juste partager une route.

C'est apprendre à se coordonner, à se faire confiance, à rouler pour les autres autant que pour soi.

Ce guide a été conçu comme un outil simple, concret et évolutif pour aider les groupes de motards à rouler en toute sécurité.

Tu y trouveras :

- des repères clairs pour organiser une sortie sereine,
- des rôles définis et des comportements lisibles,
- des astuces pour fluidifier la balade, même à plusieurs,
- un rappel des règles et des limites légales.

Pas besoin d'être un expert ou un ancien de la gendarmerie pour s'en servir.

Il suffit d'aimer rouler à plusieurs... et de vouloir bien le faire.

→ À lire avant une balade, à partager après une pause, à garder sous la selle.

ISBN 979-10-415-8272-3



Prix : Livre gratuit