



GUIDE
DE
COMPORTEMENT
ROUTIER

GUIDE DE COMPORTEMENT ROUTIER

(Ce guide est inspiré de documents des Chapter de Lyon (2006) et CAEN)

Avant-propos

Surtout ne te méprends pas sur l'objet de cet opuscule et sur nos intentions : cela n'est en aucun cas un petit traité de discipline destiné à engendrer un quelconque stress parmi nos membres et chez les participants à nos sorties.

La devise du Chapter est :

« rouler ensemble en toute sécurité et prendre du bon temps ».

Cela suppose naturellement, que tout soit mis en œuvre dans l'organisation de nos activités, pour que les notions de *plaisir*, de *liberté* et d'absence de prise de tête, évoquées par cette devise, puissent s'y exprimer au mieux pour chacun d'entre nous.

Dans le même temps, il faut mesurer que nous sommes un groupe ouvert à des participants de niveaux de conduite, d'expériences, de tempéraments et mentalités très différents. Nos sorties en routes ouvertes, engendrent des situations potentiellement délicates et risquées.

Afin de pouvoir gérer ces situations et concilier ces objectifs, il est donc indispensable de se donner quelques règles. Elles sont issues de l'expérience du HOG, des usages du Chapter et doivent être connues de tous les protagonistes de nos sorties (*organiseurs, encadrants, participants, ...*).

Le but de ce petit guide consiste à les rappeler succinctement afin de nous permettre plus facilement de les intégrer et de les mettre en pratique avec une spontanéité telle qu'on finisse par les oublier, tout en roulant en sécurité.

Alors nous pourrons tous d'autant mieux nous concentrer sur le plaisir et les émotions que procure la conduite de nos machines, au sein d'un groupe de bikers en qui nous avons confiance, avec le sentiment unique de partager, au même moment la même expérience.

Le fameux slogan prendra alors tout son sens : « *It's not about how many miles we ride, It's about how many we share* » (*la question n'est pas le nombre de miles que nous parcourons, la question est combien de miles nous partageons ensemble*).

I - PREAMBULE

Bienvenue dans notre Chapter

Tout possesseur d'une Harley y est le bienvenu, quelle que soit son expérience.

Nouveau monde, nouvelles règles

Même si nos motos sont un symbole de liberté et que notre style de vie vise à s'affranchir de nombreuses contraintes quotidiennes, un minimum de règles a été défini pour un fonctionnement harmonieux de notre Groupe.

Le groupe c'est d'abord une grande convivialité, l'ouverture, le partage ...

La « *HOG attitude* » est un héritage des valeurs motardes traditionnelles. Pas de politique, pas de business, du respect, de la solidarité, de la tolérance... et plus si affinité. Concrètement, c'est partager ensemble notre passion pour les motos Harley-Davidson, le plaisir de routes et sites exceptionnels, les rencontres et toutes les expériences inédites que procure toujours l'arrivée d'un groupe important de Harley.

C'est aussi une manière particulière de rouler

Sans esprit de performance ou de compétition, ensemble uniquement pour le plaisir, dans le respect des organisateurs bénévoles et des autres usagers de la route.

Pour la sécurité de chacun et du groupe tout entier

Une organisation rigoureuse est nécessaire impliquant des règles communes bien comprises. Chacun doit impérativement connaître ces règles et les appliquer... Leur rappel rapide et non exhaustif est le seul objectif de ce petit opuscule.

Les signes à connaître



DÉMARRER LES MOTEURS

Avec le bras droit ou gauche tendu, l'index bouge dans un mouvement circulaire



TOURNER A GAUCHE

Soulevez votre bras gauche à l'horizontal avec votre coude entièrement tendu



TOURNER A DROITE

Soulevez votre bras gauche à l'horizontal avec votre coude plié à 90 degrés verticalement.



DANGER

Utilisez vos pieds pour signaler le danger. Tendez-le pour désigner le danger. Geste à utiliser également avec les bras. Geste identique pour signaler un danger à gauche



RALENTIR

Tendez votre bras gauche à un angle de 45 degrés et déplacez votre main de haut en bas

Les signes à connaître



SERRER LES RANGS

Tendez votre bras gauche et déplacez-le à plusieurs reprises de haut en bas en un mouvement de traction. Ceci indique que le leader veut que le groupe serre les rangs.



STOP / ARRÊTER

Tendez votre bras gauche à un angle de 45 degrés avec la paume de votre main vers l'arrière



EN FILE INDIENNE

La main gauche est placée au-dessus du casque avec les doigts tendus vers le haut. Ceci indique que le leader veut que le groupe forme une file indienne (unique).
Habituellement ceci est fait pour des raisons de sécurité.



EN QUINCONCE

Tendez votre bras gauche vers le haut à un angle de 45 degrés avec l'index et l'auriculaire vers le haut. Ceci indique que vous pouvez reformer le quinconce.

II - PARTICIPER A UNE SORTIE

Avant de participer à une sortie en groupe, j'ai déjà fait quelques balades personnelles afin de me familiariser avec ma moto.

« CHECK UP TYPE »

Information précédant la sortie...

Assure-toi que la liste des inscriptions est bien à jour en ce qui te concerne, selon que tu t'es inscrit ou désinscrit.

Quelques jours avant le départ ...

Vérifie ta bécane

- pression et état des pneus
- niveau d'huile
- bon état éclairage
- vérification / (re)serrage éventuel de ce qui se visse ou se fixe
(à défaut, certains de nos trajets se transforment en galère !)

La veille du départ ...

Prépare tes équipements et bagages en fonction de la sortie (*durée, saison, météo, altitude, ...*). N'oublie pas tes vêtements de pluie, même si la météo annonce grand beau.

Harnache ta bécane afin de ne pas perdre ton sac au bout de 50 bornes, ou que les sangles se délovent et viennent chatouiller la courroie...

Selon ta constitution physique, ton entraînement... ménage quand même un peu le pilote : programme alimentaire (*des sucres lents au dîner aident à bien démarrer la matinée*) et projets de distraction nocturnes (*sauf cas de force majeure de type ... rencontre inopinée avec*)

N.B. Un run est consommateur d'énergie, il est donc préférable de provisionner

Le jour du départ ...

Tu es inscrit à la sortie : Tu viens ! ...

Qu'il pleuve, qu'il vente ou qu'il fasse froid (*sauf cas de force majeure bien sûr*) respect de l'organisateur et des engagements pris auprès des tiers

Prends le temps de prendre ton petit déjeuner : Tu seras en meilleure condition pour démarrer le run et attendre la première pause(*le flou des 2 premières heures ...*).

N'oublie pas tes papiers (*permis conduire, carte grise, attestation assurance*)

L'heure indiquée est celle du **départ**, pas du RdV

Tu te pointes donc ¼ heure avant, **plein fait**, pour participer au **briefing** : *important !*
Tu es extrêmement attentif au BRIEFING. Tu poses le cas échéant les questions qui t'intéressent, tu tiens compte des indications qui seront données ... et tu n'oublies jamais que même (surtout ?) dans le Groupe, même avec des mesures de sécurité ou d'encadrement collectifs :

Chacun roule constamment sous sa propre responsabilité dans le respect des autres.

III - ON THE ROAD

N'oublie jamais que tu es responsable de ta façon de rouler
Tu ne dois jamais te mettre, et donc mettre les autres, en danger.

Tu es nouveau, tu n'es pas familier de la conduite en groupe, le groupe ne connaît pas ta façon de rouler = période d'observation réciproque.

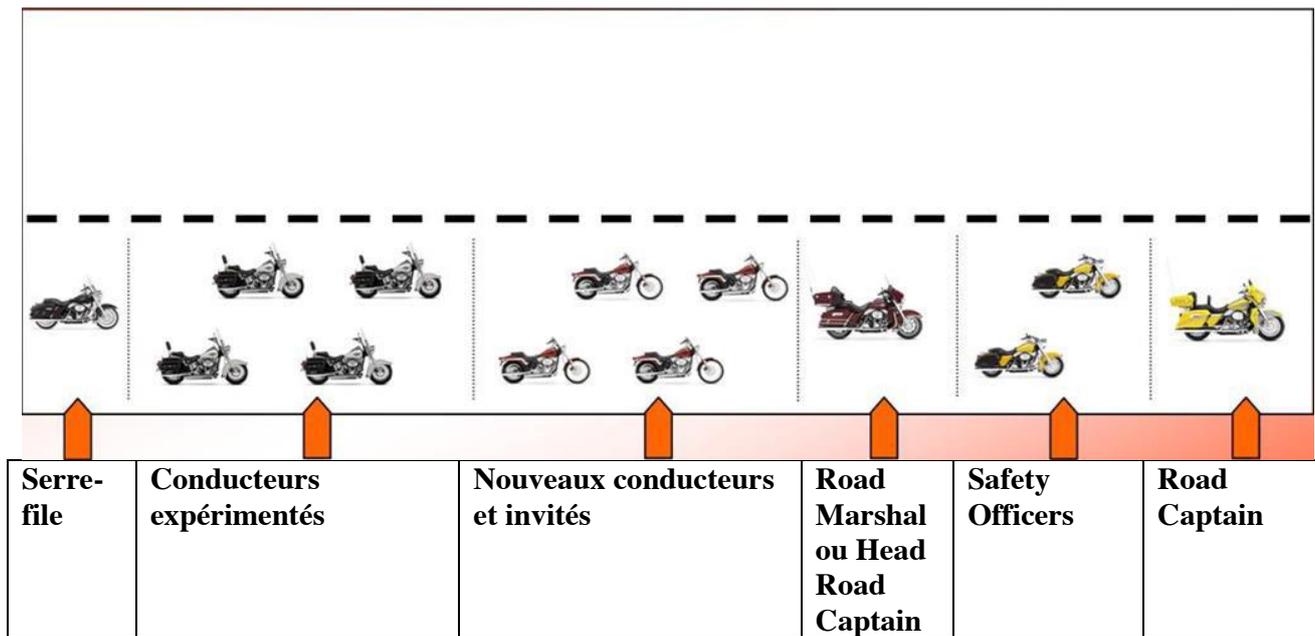
En groupe, nous roulons en colonne par deux selon le dispositif suivant :

- Le Road Captain ouvre la route,
- Le Marshal ou Head Road Captain régule l'homogénéité du convoi,
- La colonne est escortée par les Safety Officers,
- Le serre-file ferme le convoi,
- La colonne roule sur deux files en quinconce sauf dans les virages ou si la route est trop étroite.

Lors de chaque départ, tu prends une place dans le groupe et tu n'en changes pas en cours de route (*on ne se double pas à l'intérieur du groupe*)... sauf cas d'urgence ou de sécurité.

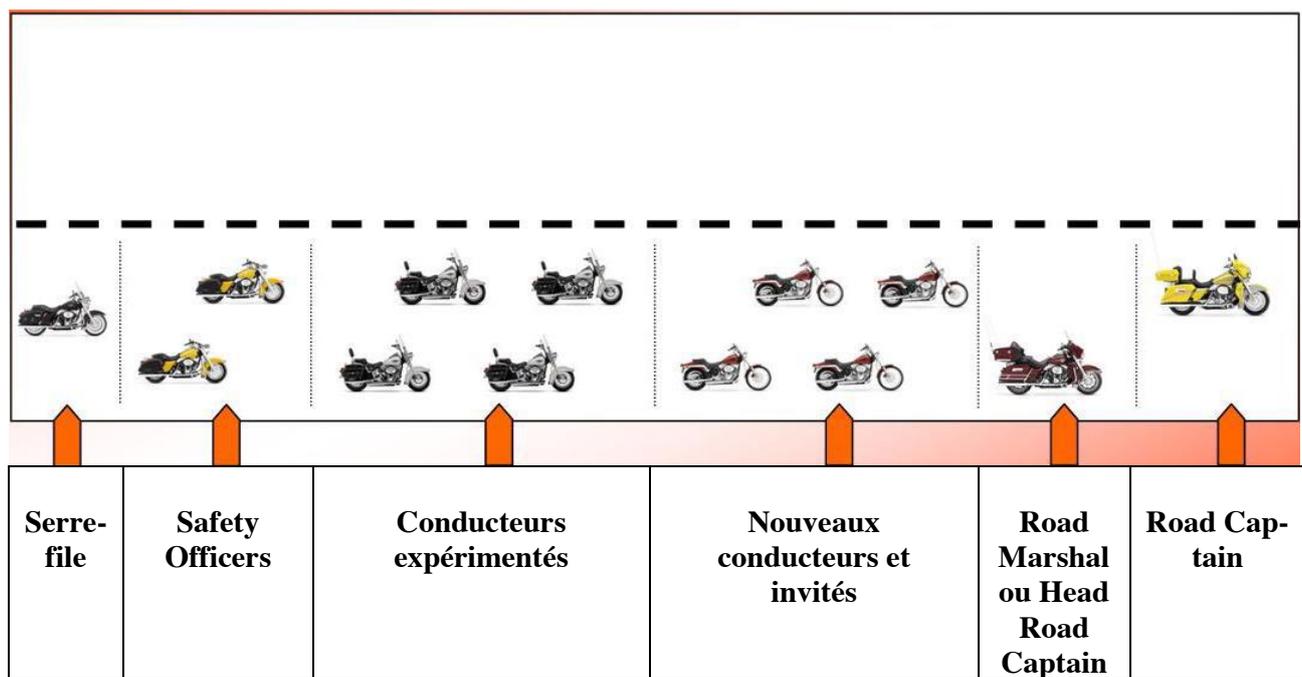
Positions dans la formation

Conduite sur route



Positions dans la formation

Conduite sur autoroute



Sois cool avec les autres usagers de la route (automobilistes, cyclistes, marcheurs ...)

Ne quitte jamais le groupe sans avoir prévenu un responsable.

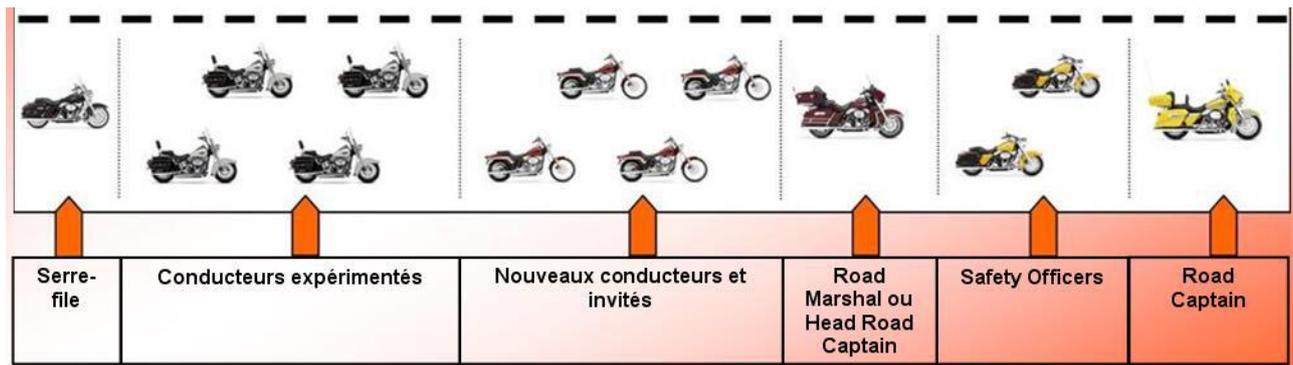
Sauf route étroite, nous roulons **en quinconce** sur une voie de circulation : cela veut dire que si celui qui te précède roule sur le tiers droit de cette voie de circulation, tu dois rouler sur le tiers gauche, celui qui te suit roulant sur le tiers droit, etc...ceci nous permet de doubler la distance de sécurité avec la moto de devant sans faire un cortège de 2 kilomètres.

Respecte bien les **distances de sécurité** (le code de la route Art R 412-12 prescrit d'avoir 2 secondes avec le véhicule qui précède): la bonne distance, c'est quand tu peux t'arrêter en urgence sans toucher la moto de devant. (*à apprécier en fonction de la route, des intempéries, de tes réflexes, ...et de l'état de tes pneus ou de tes plaquettes !*)

Chacun doit s'assurer que la moto de derrière suit. Si tu ne la vois plus dans ton rétro lors d'un changement de direction, arrête-toi dans un endroit sécurisé pour l'attendre. Ne t'inquiète pas, on ne t'oubliera pas, une moto « serre-file » est toujours présente.

Missions et responsabilités

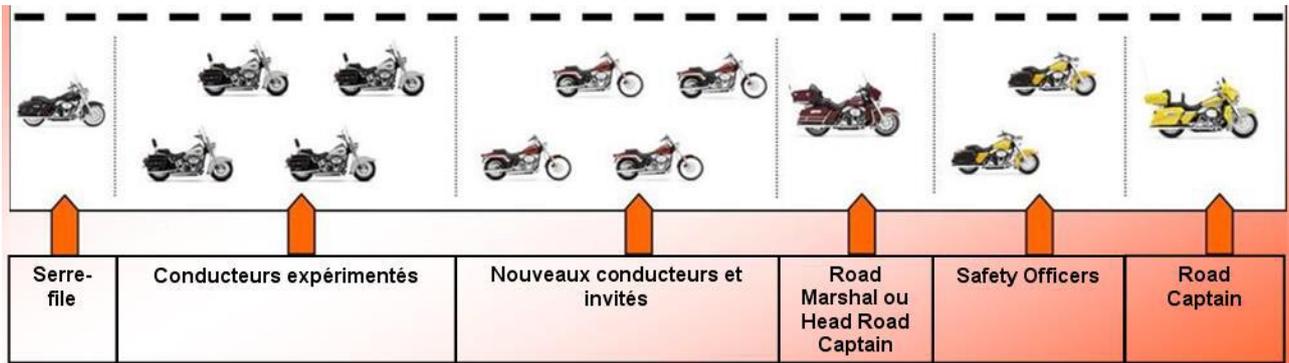
Le groupe d'encadrement



<p>Le serre-file est les yeux du Road Captain, Road Marshal, Head road Captain et Safety Officers. Il surveille le groupe et alerte d'un éventuel problème. Il assure la sécurité en cas de problèmes susceptibles d'arriver derrière le groupe. Il assiste le conducteur (et le safety officer) dans le cas où un conducteur quitte le groupe pour un problème quelconque.</p>	<p>Le Road Marshal est le responsable et le manager des Safety Officers. Le Road Marshal ou le Head Road Captain sont responsables du bon déroulement du run, et s'assurent de la sécurité du groupe. Ils indiquent tout élément ou évènement dangereux sur le parcours. Ils participent aux actions de sécurité à l'arrivée de chaque étape</p>	<p>Les Safety Officers s'assurent de la sécurité du parcours en accord avec le Road Captain. Au cours de leurs actions, ils s'assurent qu'au sein du groupe les consignes de sécurité sont respectées. En cas d'incident mécanique ou d'accident, ils assurent la sécurité des lieux.</p>	<p>Le Road Captain connaît l'itinéraire du parcours et se positionne en tête du groupe. Il s'assure des conditions de sécurité rencontrées par le groupe. Il fait appel aux Safety Officers pour remplir cette mission.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Missions et responsabilités

Le conducteur



Arriver à la concession à l'heure du rendez-vous et avec le plein d'essence.

Etre capable d'évoluer en sécurité dans le groupe.

Reconnaître les signes manuels du HOG, et capable de les transmettre.

Maintenir la distance correcte avec le groupe.

Et surtout rester solidaire du groupe en cas de situation où un conducteur s'arrête au bord de la route.

Si vraiment un conducteur ne se sent pas en sécurité dans le groupe, il faut :

Se séparer du groupe.

Suivre à une distance de sécurité le serre-file jusqu'à la fin de l'étape.

REGLE DE BASE : Chaque conducteur reste responsable de sa sécurité tout au long du run

Quelques Pièges

Rouler en groupe donne vite un sentiment de sécurité important qui peut-être trompeur.

Les réactions des autres usagers sont parfois déroutantes par rapport à un groupe (*nombre, bruit, panique...*).

Il faut rester vigilant et anticiper !

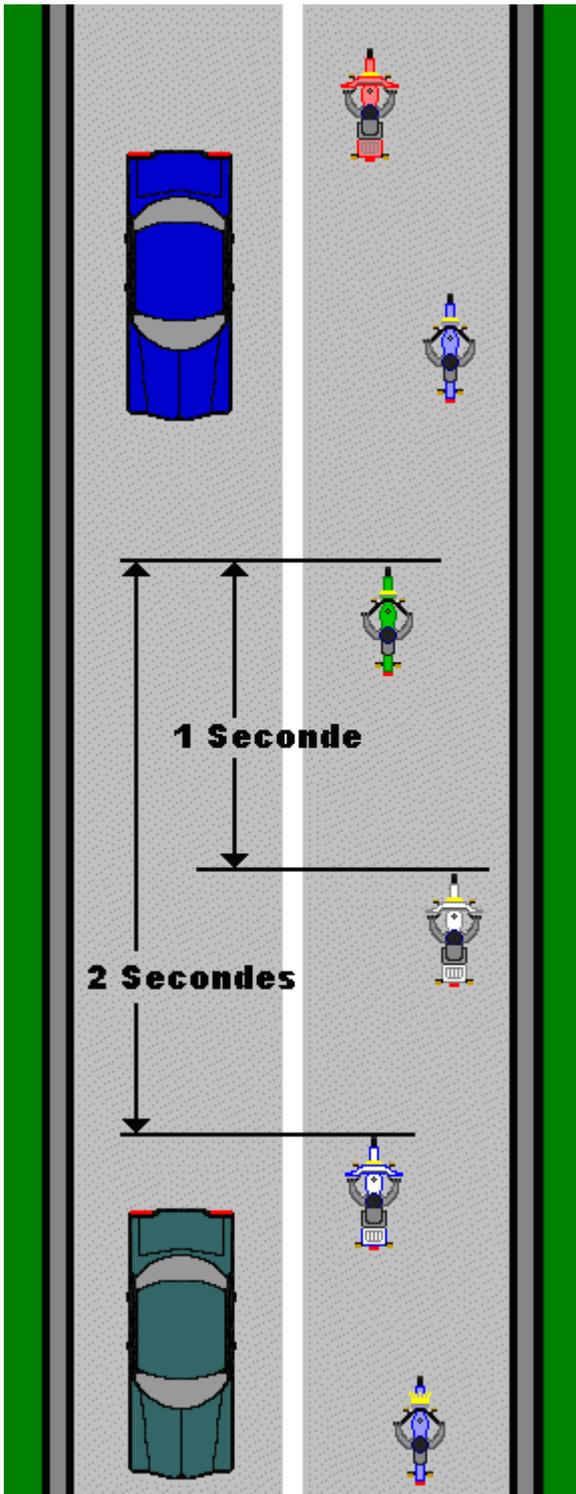
Le groupe peut aussi entraîner parfois une émulation néfaste, une certaine euphorie. **Attention** ! Suivre un rythme qui n'est pas le sien peut amener à conduire au-dessus de tes possibilités.

Georges Brassens disait : « Le pluriel ne vaut rien à l'homme et sitôt qu'on est plus de quatre on est une bande de cons ».

Pas de tirage de bourre : conduit toujours à ta main.

Le groupe engendre aussi ses propres risques du fait de la proximité des machines. Ta conduite doit être lisible par les autres : **La gestuelle** traditionnelle est à cet égard très utile (*changements de direction, de file, déviation du fait d'obstacles sur la chaussée, signalisation de gravillons ou de chaussée dégradée...*).

Comportement en formation



Rouler en quinconce

On roule généralement en quinconce pour des raisons de sécurité.

L'espace recommandé minimum avec la moto qui vous précède doit être au moins de deux secondes.

La moto à votre gauche ou droite ne devrait pas être à moins d'une seconde devant vous. Pour apprécier cette distance, vous devez voir le visage du pilote dans son rétroviseur.

Vous constaterez que deux secondes est une longue distance en roulant vite. C'est une longue distance quand tout va bien.

Quand les choses tournent mal, la distance de deux secondes est le laps de temps nécessaire pour vous rendre compte qu'un problème surgit.

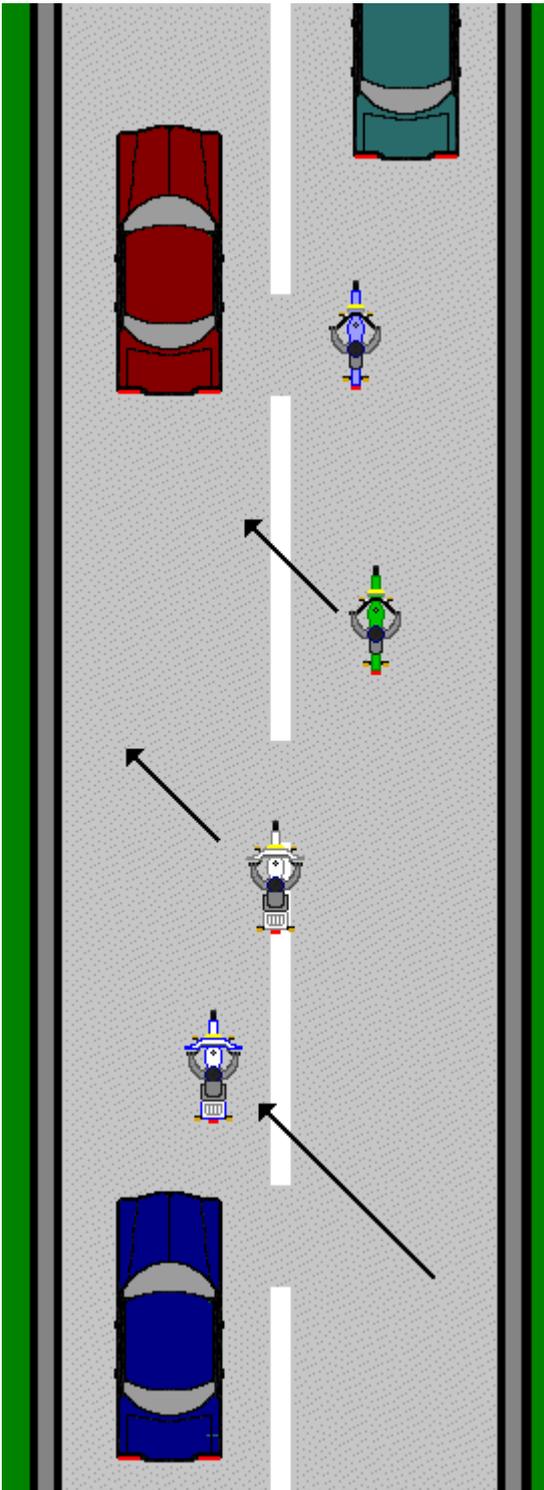
La règle des deux secondes est un principe de base auquel il faut essayer d'adhérer, particulièrement à grande vitesse.

Il y a des périodes, cependant, où il vaut mieux rouler serré, en ville et en ralentissant pour un arrêt. Ceci empêchera les voitures de s'intercaler dans le groupe.

La dernière moto du convoi doit rouler au milieu des deux colonnes de motos tous phares allumés.

Ceci permettra à la moto de tête de voir la dernière moto.

Règles de conduite et de dépassement sur autoroute



En tant que convoi, il peut être difficile de dépasser une voiture roulant lentement sur n'importe quelle route à deux voies ou plus (même sens de circulation).

C'est particulièrement vrai quand la circulation est dense. Souvent il n'y a pas assez de place entre deux voitures pour que tout le convoi accède à la file de gauche.

Le meilleur moyen de le réaliser est que **la dernière moto (le serre-file) se mette sur la bande de gauche et garde sa position.**

Chaque membre du Chapter devra **se déplacer sur la bande de gauche dès que les voitures devant le motard de queue les dépassent.** Vous pouvez alors dépasser la voiture lente en groupe dès que le motard de tête (le Road Captain) se déplace sur la bande de gauche.

Le Road Captain de tête devra se remettre sur la bande de droite après dépassement de la voiture lente. Il est très important que le motard de tête maintienne la vitesse pour faire de la place à tous les autres motards. Chaque motard devra **se déplacer sur la bande de droite un par un** dès que la voiture lente est à bonne distance. Ceci peut être une vraie chorégraphie pour les autres automobilistes qui observent.

Dispositif de sécurité sur autoroute

- Au moins 2 Safety Officers sont en fin de convoi, - En cas d'arrêt d'une moto, le pilote sera pris en charge par les Safety Officers.

En aucun cas le convoi ne s'arrête

- Le serre-file ira prévenir le Road Captain,
- Ce dernier stoppera le groupe sur une aire de stationnement sécurisée,
- Le serre-file restera à l'entrée de l'aire pour signaler aux Safety Officers le lieu de stationnement du groupe,
- Le Road Captain prendra contact téléphoniquement avec un Safety Officer pour faire le point de la situation

Road Captain / Head Road Captain / Safety

Road Captain / Head Road Captain / Safety (*membres du Staff*) (*pilotes expérimentés et volontaires agréés pour cette tâche*) assurent la sécurité du groupe.

Ils portent des gilets et circulent librement dans et autour du Groupe.

Ils roulent en tête, derrière l'organisateur, à sa disposition pour prendre position, mais aussi au milieu et en serre file de groupe.

Ils veillent à l'unité du Groupe.

Eux aussi roulent sous leur propre responsabilité. Ils interviennent au mieux face à une situation potentiellement dangereuse, tant pour les membres du Groupe que pour les tiers (perturbation dans la progression du groupe : arrêt suite incident, accident, etc....).

IV - QUESTIONS

« tu aimerais, et pourrais, rouler plus vite »

...Pas en groupe... tu cales ta vitesse sur l'organisateur ...

Si tu as l'expérience requise tu pourras te positionner en fin de groupe.

(*conduite plus saccadée et plus rapide due à l'effet « accordéon »*)

« tu aimerais rouler moins vite »

...Just do it ! : roule à ta main.

L'organisateur calera sa vitesse sur la tienne.

Ta sécurité et donc celle du groupe sont la priorité.

« pourquoi derrière l'organisateur »

C'est lui qui connaît la route, reste maître de l'itinéraire et du timing !

Il règle la vitesse du Groupe sur ceux qui le suivent immédiatement ...*d'où l'intérêt de mettre les nouveaux venus immédiatement derrière lui*).

Il a reconnu la sortie pour relever les embûches et passages délicats et s'appuie sur « l'équipe de route » (*l'encadrement sécurité*) pour sécuriser la sortie.

VII - PAUSES et HALTES

Des arrêts divers ponctuent nos parcours.

Certains sont prévus (*pause, plein, étape, ...*), d'autres inopinés (*erreur de parcours, demi-tour, incident ou accident*).

A chaque situation ses petites consignes :

□ Arrêt soudain :

Tu dégages la zone ! Tu ne restes surtout pas arrêté ni sur la chaussée, ni en bordure, créant un embouteillage à la merci des usagers arrivant de l'arrière.

Tu te gares au plus vite dans un endroit sécurisé, où tu le peux, quitte à dépasser le groupe de ceux qui sont arrêtés.

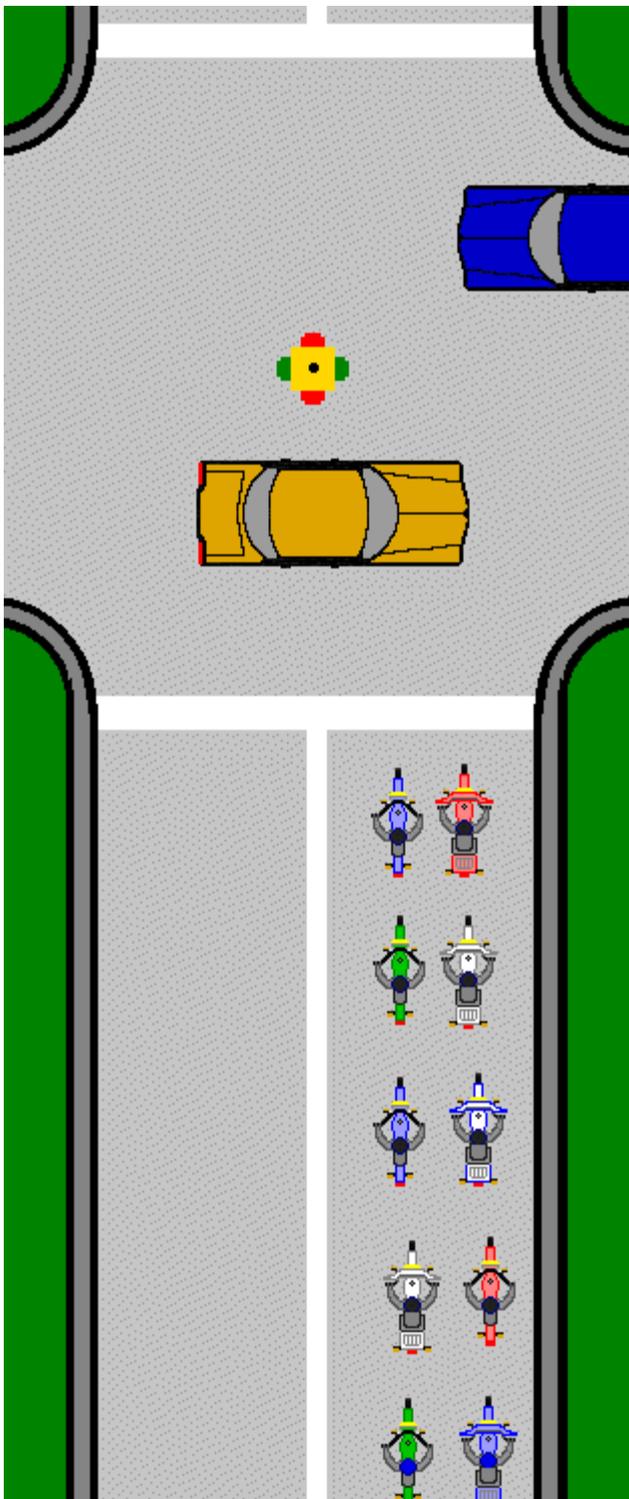
□ Pauses et ravitaillements prévus

Perds le moins de temps possible à la pompe, aux caisses et pour tes besoins personnels et veille à ne pas en faire perdre aux autres.

Essaie de t'arrêter en épi et non en pagaille ; le nouveau départ sera plus facile.

Profite du temps de pause, en respectant les consignes données pour l'horaire de départ. N'attends pas le dernier moment pour t'équiper, afin de ne pas retarder le Groupe, ou te retrouver en fin de convoi ... si tu ne dois pas y être.

N.B. *En fin de convoi, avec l'effet d'accordéon la conduite est plus rapide, plus heurtée et demande plus d'expérience.*



Arrêt du convoi à une intersection

En s'arrêtant en tant que groupe à une intersection, abandonnez la formation en quinconce et **avancez vers la moto à côté de vous**. Ceci réduira la longueur du groupe par moitié.

Restez dans cette formation jusqu'à ce que vous ayez passé l'intersection.

Puisque le groupe est moins long cela prendra la moitié du temps pour dégager l'intersection et augmentera la chance de maintenir le groupe intact.

Si vous ne passez pas l'intersection avec le groupe, ne vous inquiétez pas.

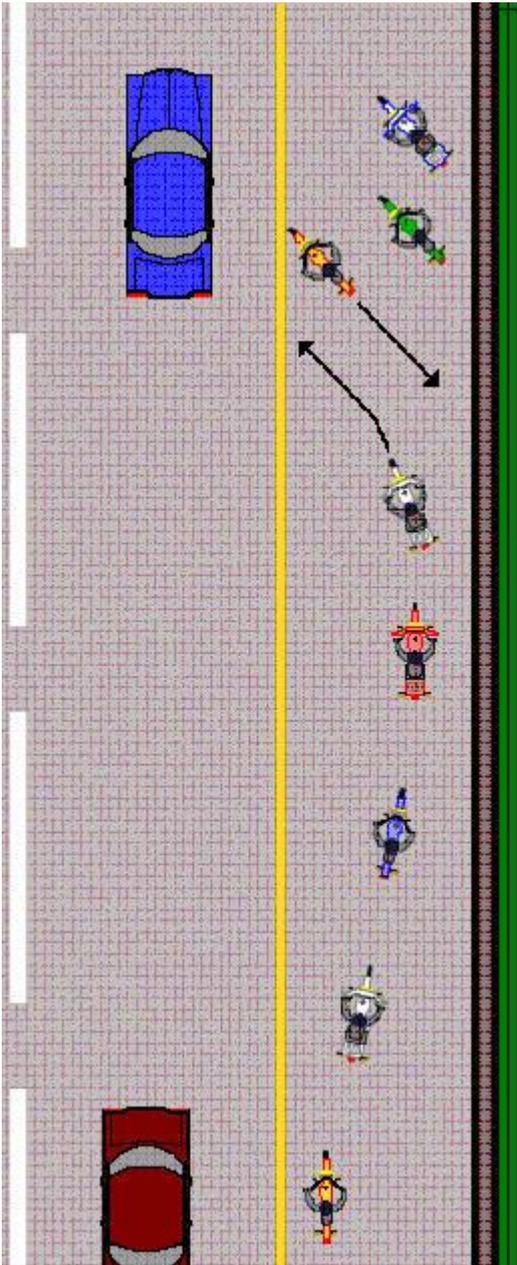
Ne brûlez pas le feu rouge.

Les règles suivantes s'appliquent :

1.) Le Road Captain saura (par les Safety Officers, les avertissements sonores, les membres du Chapter, ...) que vous n'êtes pas avec le groupe et ralentira, et/ou vous attendra plus loin dans un endroit sécurisé pour l'ensemble du convoi. La dernière moto de l'organisation du convoi (le serre-file) vous prendra en charge. Il connaît parfaitement le parcours et les étapes.

2.) La **REGLE D'OR** : tant qu'un changement de direction n'intervient pas, c'est **toujours tout droit**. Au premier changement de direction, un Safety Officer ou un membre du convoi reste en faction pour indiquer la nouvelle direction.

Ce dispositif a été maintes fois éprouvé et expérimenté sur des dizaines de kilomètres.



Se garer en bord de route en ville

Se garer avec une méthode ordonnée réduit sensiblement le temps pour tous de quitter la route et le trafic.

Il y a risque de dommages pour les dernières motos bloquant la route afin d'essayer de rester avec le groupe.

Une bonne manière de se garer, s'il y a de la place, est que **chaque moto s'avance vers l'endroit de stationnement et fasse une marche arrière.**

Vous pouvez voir comment ceci est fait sur l'image. Ceci peut être fait très rapidement parce que vous ne devez pas attendre que la moto, devant vous, ait fini.

Se garer sur un parking stable et plat

Modalités d'arrivée sur le parking

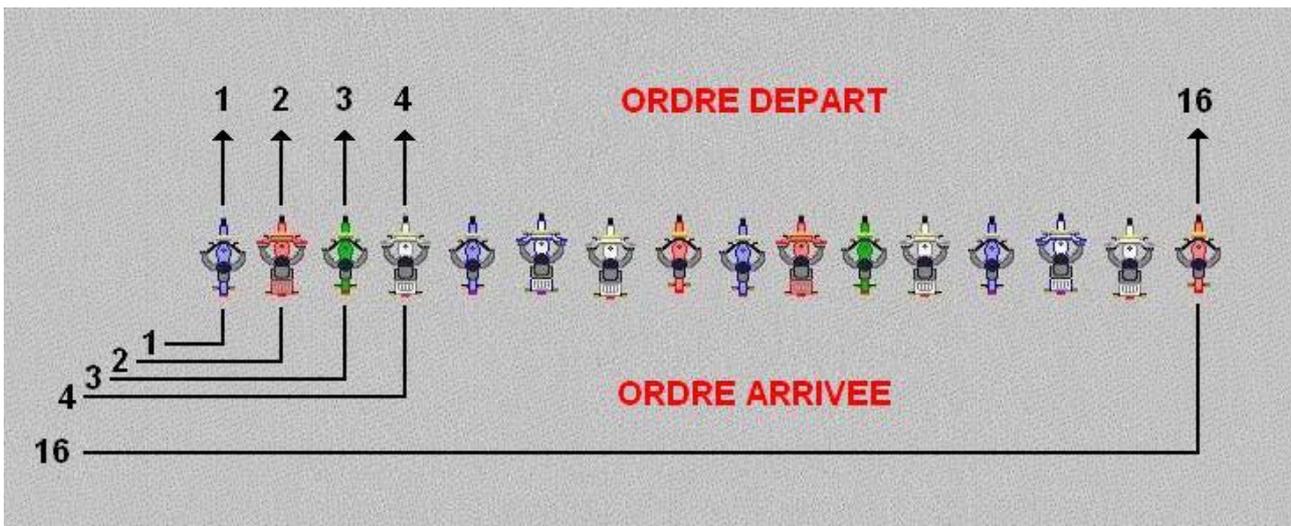
Le Road Captain indique le chemin pour se garer sur un parking, on emprunte ce chemin, on le suit, on ne le coupe pas.

Dans le cas où un demi-tour est nécessaire, le faire en virant à gauche, afin d'avoir le pied droit sur le frein arrière.

Dans l'ordre d'arrivée, on se place les uns à côté des autres ou derrière.

Modalités de départ du parking

Le Road Captain démarre le premier, le groupe démarre dans l'ordre d'arrivée sur le parking.



□ **Comportement avec les autochtones et les tiers :**

Dis-toi qu'un groupe important de Harley peut parfois impressionner les autres usagers sur la route et lors des pauses (*certaines clichés sur les gangs motocyclistes restent encore bien vivaces*).

Nous sommes des gens « clean » et si nous aimons bien vivre et nous amuser, parfois de façon décalée, nous veillons à ce que notre attitude n'accentue pas, voire démente ces craintes éventuelles.

Nous roulons pour notre plaisir et les relations sympa et décontractées nouées avec tous ceux avec lesquels nous sommes en contact (*restaurateurs, hôteliers, pompistes, ...*), ne peuvent que concourir à ce que ce plaisir soit encore plus important.

VIII - RECOMMANDATIONS

Recommandations aux Safety Officers

En aucun cas, les Safety Officers n'ont autorité sur le code de la route.

Recommandations des Safety Officers

Regardez dans votre rétroviseur gauche.

Ecoutez les klaxons ou les sirènes.

Rangez-vous à droite.

Afin de faciliter, en toute sécurité, la remontée de la file de motos par les Safety Officers.





Rien ne sert d'ouvrir, il faut partir à point.

INSTRUCTIONS RELATIVES A L'USAGE DE L'ALCOOL AU SEIN DES CHAPTERS DU H.O.G

L'un des principaux buts du H.O.G. est de promouvoir une activité motocycliste sûre et responsable. A cet égard :

- La consommation d'alcool est une responsabilité personnelle sérieuse qui engage, en plus du membre du H.O.G. lui-même, la sécurité et le bien-être de sa famille et de ses amis motards.
- La consommation d'alcool avant ou pendant l'activité moto **ne constitue pas un comportement sûr et responsable.**

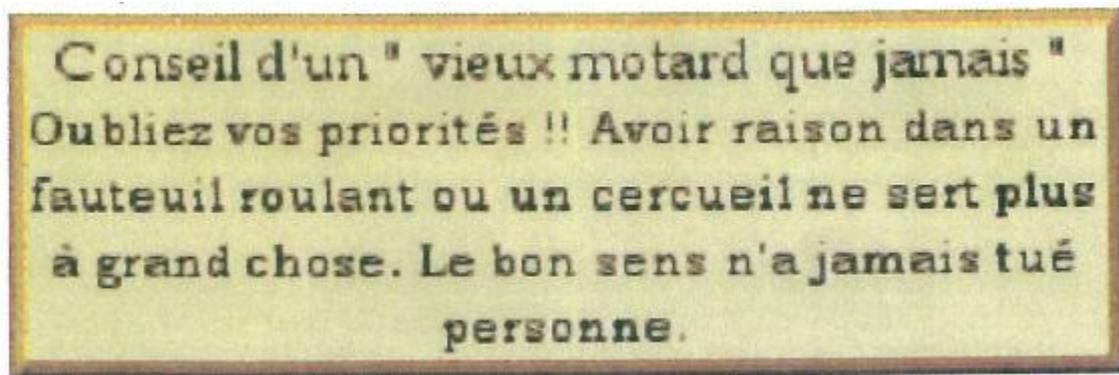
IX - EPILOGUE

Sur tous ces aspects et bien d'autres, la discussion est ouverte.

Tu trouveras toujours auprès des membres du Staff et de l'équipe de route des interlocuteurs qui te feront volontiers part de leurs expériences et t'aideront à trouver tes propres réponses.

Pour t'initier à la conduite particulière qui est la nôtre, au code de communication que nous utilisons sur la route et pour répondre aussi à toutes les questions que tu te poses.

Ride Safe !



Responsables projet

Yves MEESCHAERT-MAREUX

Safety Officer

Daniel TISSERAND

Safety Officer

Guide de comportement routier :

LA ROCHELLE ATLANTIC CHAPTER

8d rue des Greffières, za Les Greffières

17140 LAGORD – LA ROCHELLE

Toute reproduction totale ou partielle est parfaitement autorisée à condition de citer la source

La Rochelle Atlantic Chapter

Octobre 2015