

Le modèle IRT

● PROGRAMME EUROPÉEN DE FORMATION INITIALE DES MOTARDS



Un projet de
la Federation
of European Motorcyclists'
Associations




ON THE MOVE
Pour des routes
plus sûres en Europe



***Europe Direct est un service destiné à vous aider à trouver des réponses
aux questions que vous vous posez sur l'Union européenne.***

**Un numéro unique gratuit (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Certains opérateurs de téléphonie mobile ne permettent pas l'accès
aux numéros 00 800 ou peuvent facturer ces appels.

De nombreuses autres informations sur l'Union européenne sont disponibles sur l'internet
via le serveur Europa (<http://europa.eu>).

Une fiche catalographique figure à la fin de l'ouvrage.

Luxembourg: Office des publications de l'Union européenne, 2011

ISBN 978-92-79-17360-8

doi:10.2832/2275

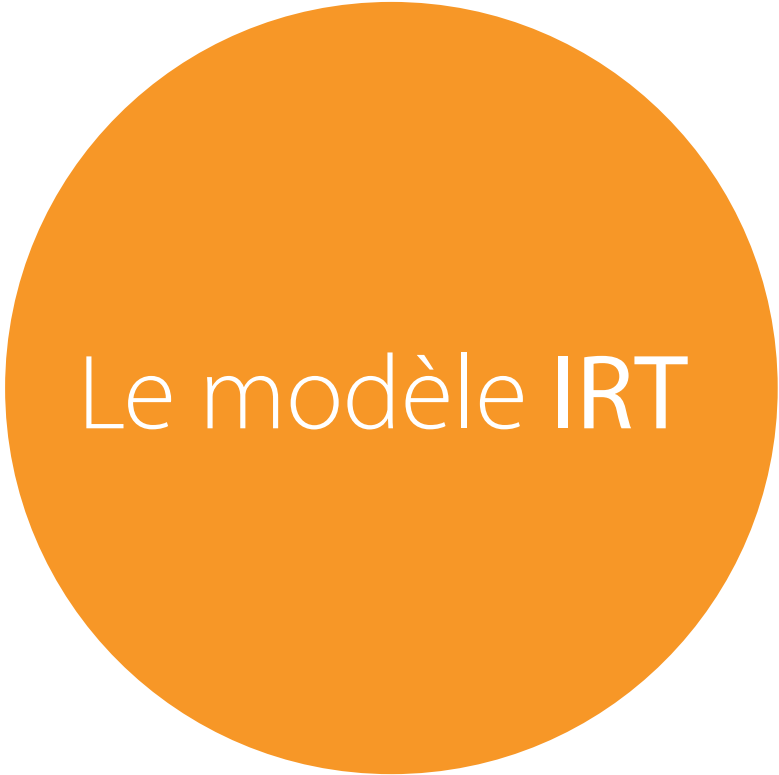
Commission européenne
Direction générale de la mobilité et des transports
Sécurité routière et transport des marchandises dangereuses
<http://ec.europa.eu/roadsafety>

© Union européenne, 2011
Reproduction autorisée, moyennant mention de la source.

Photographies avec l'aimable autorisation de FEMA

Printed in Belgium

IMPRIMÉ SUR PAPIER BLANCHI SANS CHLORE ÉLÉMENTAIRE (ECF)

A large orange circle is positioned in the upper right quadrant of the slide, serving as a background for the title text.

Le modèle IRT



Table des matières

Développement d'une approche européenne pour la formation initiale des motards

4

Gestion du Projet IRT

5

Le modèle européen IRT de la formation initiale des motards

6

Éléments essentiels pour la formation initiale des motards

6

Une approche modulaire pour l'accès progressif

6

Avant de rouler: l'élément Théorie du programme IRT

8

1. Code de la route

8

2. Signalisations et marquages

10

3. Mécanique et dynamique

11

4. Sensibilisation aux risques

12

5. Casques et vêtements adéquats

13

6. Responsabilités sociales

15

7. Altération des facultés

16

8. Attitude et comportement

17

3

Gérer sa machine: l'élément Maîtrise de la machine du programme IRT

18

1. Se familiariser avec la machine

18

2. Premiers déplacements

21

3. Vitesses, freins et direction

25

4. Braquage et contre-braquage

30

5. Manœuvrer à faible vitesse

33

6. Gestion des risques

36

Circuler sur la route en toute sécurité: l'élément Interface avec le trafic du programme IRT

40

1. Positionnement dans le trafic

42

2. Distance et vitesse

46

3. Courbes et virages

48

4. Intersections

52

5. Dépassement

56

6. Autoroutes

59

7. Anticipation

62

8. Rouler à plusieurs

67

9. Planification des trajets

70

Remerciements

72



Développement d'une approche européenne pour la formation initiale des motards

Le programme européen type IRT de formation initiale des motards a été élaboré par le biais du projet IRT, financé conjointement par la Direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne, la Federation of Motorcyclists' Associations (FEMA), la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), l'Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM) et Vägverket, l'autorité nationale suédoise de circulation routière.

Dans le développement d'une approche européenne pour le Projet sur la formation initiale des motards, TREN-SUB-2003-S07.30333, connu sous le nom de Projet de formation initiale des motards, il a été tenu compte des problèmes largement reconnus de la formation des motards avant le permis de conduire en Europe, à savoir que cette formation est très variable en qualité et/ou en disponibilité.

Le projet IRT a abordé l'un des principaux problèmes touchant la qualité de la formation initiale du motard, soit l'accent mis sur les compétences pour maîtriser la moto, au détriment de la sensibilisation aux risques et de l'attitude et comportement du motard. La relation entre l'excès de confiance du motard qui vient de passer son permis, refusant de reconnaître les dangers et prenant des risques et une formation préalable au permis trop axée sur les compétences pour maîtriser la moto, a été reconnue depuis longtemps. Malgré cela, le Conseil de Surveillance IRT ne connaît pas de projets antérieurs sérieux et structurés destinés à développer un programme de formation préalable au permis qui tente, et encore moins, qui parvient à établir un équilibre entre la maîtrise de la moto et la sensibilisation aux risques.

Cela, croyons-nous, le Projet IRT l'a réussi. Le travail réalisé avec des experts reconnus représentant un large éventail d'intérêts du monde motocycliste, universitaire et de la sécurité routière, a fait que le programme européen type IRT de formation initiale des motards peut transmettre des compétences sur la maîtrise de la moto pertinentes par rapport aux dangers qui représentent les routes d'aujourd'hui, en faisant comprendre au motard qu'il est le premier responsable de sa propre sécurité. Le Conseil de Surveillance IRT est persuadé que le programme européen IRT offrira une réelle amélioration à une grande partie de la formation préalable au permis actuellement à la disposition des motards au sein de l'Union européenne.

La structure modulaire et l'approche pédagogique du programme européen type IRT de formation initiale des motards peuvent également offrir une réelle amélioration des possibi-

lités de formation initiale du motard. Bien qu'il ait été principalement conçu pour être utilisé dans le milieu de la formation où le motard paie les services de l'instructeur, il peut également être utilisé dans un éventail plus informel de la formation. Il offrira une aide réelle à un membre de la famille ou à un/e ami/e, club de moto ou organisation de sécurité routière, en cherchant à transmettre de bonnes compétences de conduite sûre, souvent dans des circonstances où une formation professionnelle n'est pas disponible ou est de mauvaise qualité.

À l'appui de ces principaux objectifs, le Projet IRT a étudié le domaine très passionnant et novateur de la formation en ligne (e-coaching) et la contribution qu'elle pourrait apporter à l'amélioration de la formation initiale du motard, en particulier en exposant les motards à des situations virtuelles dangereuses sans les mettre en danger. Suite aux travaux entrepris, le Conseil de Surveillance IRT a conclu qu'une approche e-Coaching, telle que prévue dans ce Rapport final de mise en œuvre technique et le rapport de l'Unité Hypermédia de l'Université de Technologie de Tampere, a réellement le potentiel d'apporter une contribution majeure à la sécurité des conducteurs de motos et scooters. Le Conseil de Surveillance IRT considère particulièrement important qu'il y ait un suivi de leur travail sur cette question et voit la Commission européenne comme étant la seule institution capable de le faire.

Conduire une moto ou un scooter offre une liberté et une flexibilité à de nombreuses personnes. C'est un plaisir et cela peut être passionnant. Il faut reconnaître cependant que le motard est vulnérable et, même s'il n'est pas en faute – comme c'est le cas dans la majorité des accidents – sans les avantages de l'éventail de mesures de sécurité passive à la disposition des conducteurs, ils sont plus susceptibles d'être blessés.

Le programme européen type IRT de formation initiale des motards, dans sa forme actuelle de trois éléments – théorie, maîtrise de la moto et interface avec le trafic – offre au nouveau motard les meilleures chances de relever les défis et de reconnaître et gérer les risques qu'il rencontrera. L'adjonction d'un quatrième élément e-Coaching pourrait encore améliorer sensiblement la situation.

La conclusion et les recommandations du Projet IRT ne cherchent en aucun cas à servir des intérêts personnels. Leur intention vise uniquement à ce que les conducteurs de motos et scooters soient mieux formés et plus sûrs.



Gestion du Projet IRT

Un Conseil de Surveillance a été créé et s'est réuni à quatre reprises. Il s'est réuni à Bruxelles les 18 et 19 janvier et les 22 et 23 mars et à Paris les 3 et 4 octobre 2005 et à nouveau à Bruxelles le 5 mars 2007.

Membres du Conseil de Surveillance IRT, par ordre alphabétique:

- * **Dr. Hans-Yngve Berg**, spécialiste en cours de conduite, Vägverket, Suède.
- * **Jacques Compagne**, Secrétaire Général de l'Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM), Belgique.
- * **Achilles Damen**, Procureur et Président de la Commission Mobilité, Transports, Sécurité Routière et Affaires Publiques de la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), Pays-Bas.
- * **Aline Delhaye**, Secrétaire Générale de la Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA), Belgique.
- * **Professor Erik Duval**, Université catholique de Louvain, chef de l'unité de recherche sur l'hypermédia et les bases de données et Président de la Fondation Ariadne, Belgique.
- * **Dr. Marie-Axelle Granié**, responsable de la recherche en psychologie du développement, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, France.
- * **Ian Lee**, Directeur Général du Programme de Formation des motards de la British Motorcyclists Federation, Royaume-Uni.
- * **Brane Legan**, Officier de police, instructeur international de conduite auto et moto, responsable de la formation auto-moto à l'Académie de police slovène, chef instructeur pour la sécurité, la conduite auto et moto à l'Association Automobile et Motocycliste de Slovénie.
- * **Marc O'Loideoin**, Instructeur principal de Star Training Scheme Rider, Irlande.
- * **Antonio Perlot**, Directeur des Affaires Publiques de l'Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM), et ancien Secrétaire Général de la FEMA, Belgique.



- * **Dr. Pekka Ranta**, Chercheur Principal, Unité Hypermédia, Université de Technologie de Tampere, Finlande.
 - * **Roger Renoy**, responsable de l'académie de la police nationale pour la formation auto-moto, Belgique.
 - * **Filip Sergeys**, responsable de la formation et simulation de conduite, Honda Europe, Belgique.
 - * **Peter Smirz**, Vice-Président de Internationaler Verband für Verkehrserziehung (IVV) et Directeur d'une auto/moto-école de premier plan, Autriche.
- En plus des membres permanents ci-dessus, les personnes suivantes ont également participé aux réunions du Conseil de Surveillance:
- * **Robin Cummins**, ancien Chef examinateur de conduite, Driving Standards Agency, Royaume-Uni.
 - * **Duarte Forjaz**, formation des motards, Federação Nacional de Motociclismo, Portugal.
 - * **Silvio Manicardi**, Senior Manager, Honda Europe Motorcycles, Italie.

- * **Trevor Wedge**, Chef examinateur de conduite, Driving Standards Agency, Royaume-Uni.



Le modèle européen IRT de la formation initiale des motards

La structure et l'approche de la présentation du programme européen de formation initiale des motards ont été conçues par le Coordinateur du projet IRT, Robert Tomlins. Elles ont été développées dans le détail par le groupe de travail des instructeurs IRT, composé de deux moniteurs chevronnés de la police nationale, Roger Renoy (Belgique) et Brane Legan (Slovénie) et trois éminents moniteurs de moto-écoles commerciales, Peter Smirz (Autriche, Vice-Président de IVV, l'association internationale des écoles de conduite), Marc O'Loideoin (Irlande) et Ian Lee (Royaume-Uni), en liaison avec le Coordinateur du projet IRT, qui a également rédigé le présent manuel.

Éléments essentiels pour la formation initiale des motards

Le projet IRT était nécessaire pour identifier les éléments essentiels d'un programme européen type de formation initiale des motards. Il a été reconnu qu'il fallait développer une structure pour le programme européen type de formation initiale des motards et développer également un format et un style pour la présentation des éléments et les aspects de ce dernier.

Cette structure comporte quatre éléments: *Théorie; Maîtrise de la moto; Interface avec le trafic et e-Coaching (formation en ligne)*. Dans chacun de ces éléments, les aspects essentiels ont été identifiés. Les trois premiers forment la base du programme européen type de formation initiale des motards. Le Conseil de Surveillance considère qu'en tant que tels, ils représenteront une initiative européenne de formation initiale des motards qui est globale, cohérente et rentable. Il est essentiel que tous les éléments abordent les questions importantes telles que la prise de conscience des dangers et comment les éviter ainsi que l'attitude et le comportement du motard.

Le développement du quatrième élément, *e-Coaching*, dépend de l'acceptation par la Commission européenne des conclusions du projet IRT et de l'acceptation des recommandations contenues dans le Rapport final de mise en œuvre technique.

Une approche modulaire pour l'accès progressif

Les avantages d'une approche modulaire semblent être particulièrement intéressants dans le contexte de l'approche «accès progressif» pour les permis de conduire des deux-roues motorisés contenue dans les Deuxième et Troisième Directives européennes sur le permis de conduire.

Par conséquent, et comme on peut le voir dans la figure 1, les différents aspects des éléments adaptés aux besoins de la formation pour un permis spécifique de la catégorie A sont identifiés. Appliquée dans la forme la plus logique, cette approche modulaire permettrait à un motard titulaire d'un permis d'une catégorie inférieure, par exemple A1, et qui désire obtenir un permis A2 ou A, de suivre uniquement une formation sur les aspects supplémentaires qui n'étaient pas couverts dans le programme de formation A1.

À mesure que la proposition pour la Troisième Directive européenne sur le permis de conduire avançait dans le processus législatif, il est apparu que sa définition du permis de conduire progressif serait très limitée. Dans sa forme définitive, les exigences en matière de formation énoncées dans l'Annexe 6 de la Directive semblent ignorer une formation et expérience préalables du motard. Néanmoins, les partenaires du projet IRT espèrent qu'une révision de l'Annexe 6 pourrait voir la logique de l'approche modulaire du projet IRT apparaître dans les futures exigences législatives européennes. Le programme européen type IRT de formation initiale des motards devrait rester dans sa structure modulaire et, en tant que telle, elle permettrait également le développement facile de programmes supplémentaires pour répondre à des circonstances ou des besoins spécifiques. Par exemple, un programme pour les motards qui reviennent à la moto, après une longue période sans avoir conduit un deux-roues motorisé, pourrait être conçu à partir des éléments et des aspects du programme européen type IRT.



AM	1a, 2a, 3, 4a, 4b, 6a, 7, 8	AM	1a, 2, 3a, 3d, 4, 5	AM	1a, 2, 4a, 4b
A1	1a, 2a, 3, 4a, 4b, 5, 6a, 6b, 7, 8	A1	1b, 2, 3b, 3c, 4, 5, 6a, 6b	A1	1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6
A1/B	3, 4a, 4b, 5, 6a	A1/B	1b, 2, 3b, 3c, 4, 5, 6a, 6b	A1/B	1b, 3a, 3b, 4b
A2	1a, 1b, 2a, 2b, 3, 4a, 4b, 5, 6a, 6b, 7, 8	A2	1b, 1c, 2, 3b, 3c, 3d, 4, 5, 6a, 6b	A2	1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6, 7, 8, 9
A	1a, 1b, 2a, 2b, 3, 4a, 4b, 5, 6a, 6b, 7, 8	A	1b, 1c, 2, 3b, 3c, 3d, 4, 5, 6a, 6b	A	1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6, 7, 8, 9

Théorie	Maîtrise de la moto	Interface avec le trafic
1 Code de la route	1 Se familiariser avec la machine	1 Positionnement dans le trafic
a règles et règlements généraux	a commandes manuelles	a plus lent que le trafic
b règles et règlements autoroutiers	b commandes automatiques	b à la vitesse du trafic
2 Signalisation et marquages	c systèmes de freinage ABS	2 Distance
a signalisation et marquages généraux	2 Premiers déplacements	3 Virages et courbes
b signalisations et marquages autoroutiers	3 Vitesses, freins et direction	a virages à droite
3 Mécanique et dynamique	a vitesses manuelles	b virages à gauche
4 Sensibilisation aux dangers	b vitesses automatiques	4 Anticipation
a autres usagers de la route	c systèmes de freinage séparés	a autres usagers de la route
b environnement et infrastructure	d systèmes de freinage ABS	b environnement et infrastructure
5 Casques et vêtements adaptés	4 Braquage et contre-braquage	5 Intersections
6 Responsabilités sociales	5 Manœuvres à faible allure	6 Dépassement
a bruit	6 Gestion des risques	7 Autoroutes
b premiers secours et accidents	a zigzaguer	8 Rouler à plusieurs
7 Altération des réactions	b freinage en cas d'urgence	9 Planification de trajets
8 Attitude et comportement		

1a, 1b, 2a, 2b, 3, 4a, 4b, 5, 7, 8

4, 5, 6a, 6b

1a, 1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6, 7, 8, 9

e-Coaching (formation en ligne). Exposition virtuelle sans risque des dangers et conséquences de l'attitude et du comportement.

Figure 1: la structure initiale du programme européen IRT démontre la pertinence de son approche modulaire reposant sur un système progressif du permis de conduire.



Avant de rouler: l'élément Théorie du programme IRT

1. Code de la route

Ce volet présente au futur motard l'ensemble des règles de la circulation routière qui déterminent la manière dont il doit rouler.

Traités et conventions internationales

La grande majorité des règles régissant les routes publiques, les véhicules qui y circulent et les personnes qui les utilisent ont été établies par un traité international.

Citons notamment à cet égard les Conventions de 1968 des Nations Unies sur la circulation routière et sur la signalisation routière. Les règles relatives à la construction des véhicules, qui couvrent des questions telles que le bruit maximal autorisé émanant d'une moto, sont établies par des directives de l'Union européenne ainsi que par l'Accord de 1998 des Nations Unies établissant des règlements techniques mondiaux.

Les principaux avantages de tels accords pour le motard tiennent à ce qu'il risque moins de rencontrer des règles différentes lorsqu'il voyage dans plusieurs pays.

8

Théorie	Maîtrise de la moto	Interface avec le trafic
1 Code de la route	1 Se familiariser avec la machine	1 Positionnement dans le trafic
2 Signalisation et marquages	2 Premiers déplacements	2 Distance et vitesse
3 Mécanique et dynamique	3 Vitesses, freins et direction	3 Virages et courbes
4 Sensibilisation aux dangers	4 Braquage et contre-braquage	4 Intersections
5 Casques et vêtements adaptés	5 Manœuvres à faible allure	5 Dépassement
6 Responsabilités sociales	6 Gestion des risques	6 Autoroutes
7 Altération des réactions		7 Anticipation
8 Attitude et comportement		8 Rouler à plusieurs
		9 Planification de trajets



Raison d'être de ces règles

Pratiquement tous les aspects de la circulation à moto ou à scooter sur les routes publiques sont régis par une ou plusieurs règles. Celles-ci s'appliquent à tous les aspects de la machine qui est utilisée, aux personnes autorisées à la piloter et à la manière de le faire ainsi qu'au système routier emprunté.

Il est utile que le futur motard comprenne les raisons de ces règles. Elles existent pour faire face à un environnement qui est dangereux et où un très grand nombre de participants poursuivent des objectifs divergents et potentiellement dangereux.

Surtout, la grande majorité des règles ont été adoptées pour répondre à des problèmes effectivement rencontrés. Elles existent non pas pour empêcher le motard de faire ce qu'il veut, mais parce qu'il a été constaté que certains actes avaient des conséquences néfastes.

Le futur motard doit connaître bon nombre de ces règles et s'y soumettre directement. La plupart d'entre elles sont exécutoires de par la loi. Cela signifie que celui qui ne les respecte pas s'expose à être pénalisé et à perdre son permis ainsi que le droit de circuler sur les routes publiques.

La sécurité avant tout

Le futur motard doit se rendre compte que les règles qu'on lui demande d'appliquer se justifient généralement par de réels motifs de sécurité. Ainsi, les limitations de vitesse sont fixées pour tenir compte de la situation locale spécifique et des risques qu'elle présente. Un piéton frappé par une voiture à 30 km/h a une chance de survie supérieure à 90%. À 70 km/h, un tel choc entraîne presque inévitablement la mort et laisse famille et amis en deuil.



De même, les règles interdisant de dépasser existent parce qu'une déclivité ou un virage sur la route peut cacher le trafic venant en sens inverse ou l'apparition soudaine de véhicules venant d'une intersection.

Codes de la route nationaux

Dans tous les pays de l'Union européenne, la personne qui souhaite obtenir un permis de catégorie A doit passer une épreuve théorique avant de commencer sa formation pratique.

Les connaissances requises pour réussir cette épreuve figurent généralement dans un code national de la route ou des autoroutes.

Il est extrêmement important que le futur motard se rende compte que les connaissances requises pour réussir l'épreuve théorique constituent une base essentielle pour développer les aptitudes et connaissances plus larges requises pour piloter une moto ou un scooter en toute sécurité sur les routes actuelles.

10

2. Signalisations et marquages

Ce volet présente au futur motard la valeur des informations contenues dans les signalisations et marquages routiers.

Signalisations et marquages

Le futur motard doit comprendre que la faculté de reconnaître tant la forme que la signification des signaux et marquages routiers est un préalable essentiel à la réussite à l'épreuve théorique.

Surtout, ce sont ces informations qui rappellent au motard constamment et en contexte les règles à appliquer. Elles sont également utiles au moment de prendre des décisions marquées par le bon sens et le respect de la sécurité.

Lignes et marquages situés sur la route

Le futur motard doit comprendre que les lignes et les marquages apposés sur la surface de la route ont la même valeur que les signaux disposés au bord de la route. En règle générale, les lignes continues indiquent une interdiction. Lorsqu'elles se trouvent au centre de la route, leur franchissement est interdit. Lorsqu'elles se trouvent au bord de la route, elles indiquent un stationnement restreint. Les marquages signalant les passages pour piétons et les couloirs réservés aux bus et aux cycles sont également importants.

Importance de la forme

Le futur motard finira par se rendre compte que la forme d'un signal routier indique généralement son importance.

Les signaux ronds sont impératifs et indiquent généralement une interdiction lorsqu'ils sont entourés d'un cercle rouge.



Les signaux triangulaires donnent des avertissements obligatoires lorsque la pointe du triangle est tournée vers le bas, et lorsque la pointe du triangle est tournée vers le haut.



Les signaux rectangulaires contiennent des informations, donnant souvent des directions.





3. Mécanique et dynamique

Ce volet présente au futur motard le mode de fonctionnement d'une machine et la nécessité d'en assurer l'entretien.

Deux gyroscopes

Les motos et les scooters se comportent et se pilotent différemment des autres véhicules motorisés. Cela s'explique principalement par le fait qu'en mouvement, les deux roues font office de gyroscopes: plus le véhicule se déplace vite, plus l'effet gyroscopique est prononcé. Pour changer la direction d'un gyroscope, il faut exercer une force dans le sens contraire de celui dans lequel on veut aller.

Cela signifie que lorsqu'une moto se déplace à 20 km/h ou plus, pour la faire tourner vers la gauche, il faut exercer une pression vers l'avant du côté droit du guidon. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, et même à ce qui se produirait à des allures inférieures, la machine ne vire pas vers la droite, mais vers la gauche, sens opposé de la force qui est exercée.

On appelle cela le contre-braquage, que le futur motard comprendra et utilisera au fur et à mesure où il apprendra à maîtriser et à utiliser son engin.

Vérifications

Le futur motard doit comprendre que les motos et les scooters qu'il pilotera sont des mécaniques, exigeant régulièrement à ce titre des contrôles, de l'entretien et des réparations.

L'ampleur des éventuelles réparations dépend de la fréquence des contrôles et de la maintenance. Un réglage initialement mineur peut, si on n'y prend pas garde, se transformer en réparation de grande envergure, entraînant des frais élevés et la perte d'utilisation de la machine durant les travaux de réparation.

Le futur motard doit se familiariser avec le manuel remis au détenteur de la machine. Ce genre de manuel contient toujours des informations fort utiles et, surtout, dresse la liste des points à vérifier et des pièces à entretenir ainsi que la fréquence de ces contrôles.

Outre les exigences imposées par le manuel du détenteur, le futur motard doit prendre pour habitude de vérifier les caractéristiques essentielles de sa moto ou de son scooter au moins une fois par semaine ainsi qu'avant d'entamer un long déplacement.

Ces vérifications doivent toujours porter sur le fonctionnement des freins et l'état de leur mécanisme ainsi que des plaquettes ou garnitures, les joints d'huile de fourche, la pression et l'état des pneus, la lubrification et la tension de la chaîne, le niveau d'huile moteur, l'état de la batterie et les niveaux d'huile, de liquides de frein, hydraulique et de refroidissement ainsi que les éventuelles fuites de carburant.

Le futur motard doit se rendre compte qu'une machine bien entretenue a peu de risques de tomber en panne ou de provoquer un accident ou d'y contribuer.

Ralentir et s'arrêter

En mouvement, la machine peut être ralentie ou stoppée à l'aide des freins. Ceux-ci sont opérés par des leviers à la main et/ou au pied, qui appuient un matériau résistant à l'usure sur un disque ou sur un tambour fixé aux roues.

Puissance amenée aux roues

Lorsque le moteur tourne et qu'une vitesse ou un entraînement est engagé, la roue arrière tourne et la machine avance. Pour déconnecter le moteur de la roue arrière et même sélectionner la vitesse sans que le moteur ne bondisse en avant, on utilise un dispositif appelé embrayage.

Sur les machines à transmission automatique, le fonctionnement de l'embrayage est automatiquement relié au papillon des gaz qui commande le régime du moteur.



4. Sensibilisation aux risques

Ce volet présente au futur motard la notion de risque et l'importance d'y être sensibilisé pour apprendre à bien rouler à moto ou en scooter en toute sécurité.

Voir et reconnaître

Le futur motard doit comprendre qu'une des aptitudes les plus importantes à acquérir pour obtenir un permis de catégorie A consiste à reconnaître les situations potentiellement menaçantes, en d'autres termes d'être sensibilisé aux risques.

Acquérir et développer cette compétence vitale dépend d'un certain nombre de choses. Tout d'abord, le motard doit apprendre où regarder. Ensuite, il doit voir consciemment ce qui se trouve à cet endroit, et enfin, il doit reconnaître la présence d'un ou de plusieurs facteurs de risque dans le contexte de leur potentiel de risque ainsi que les exigences qui peuvent en découler pour le motard.

Pour identifier une situation potentiellement dangereuse, être en mesure d'évaluer les exigences et prendre les mesures appropriées pour éviter ou réduire le risque, le futur motard doit développer une bonne compréhension d'un certain nombre de situations et de considérations dans toute une série de circonstances.

Position, vitesse et distance

Le futur motard doit apprendre que sa position sur la route, l'allure à laquelle il roule et la distance qui le sépare d'une caractéristique de la route ou des autres usagers de la route sont des éléments qui influencent sa capacité à reconnaître et à évaluer les situations potentiellement dangereuses.

De fait, la position, la vitesse et la distance déterminent souvent si une situation peut devenir potentiellement dangereuse et doivent être gérées comme telles. Rouler trop vite, trop près et/ou au mauvais endroit de la route sont des facteurs que l'on retrouve dans la plupart des accidents de la route.

État des routes

Le futur motard doit comprendre que l'état des routes influe sur sa capacité à rouler en toute sécurité. Tout d'abord la construction de la route, sa surface et son état ont une incidence sur la machine et la maîtrise qu'en a le motard. Ensuite, le type de route ainsi que le volume et la composition du trafic influencent l'effet que peuvent avoir des circonstances potentiellement dangereuses.

Autres usagers de la route

Il est essentiel que le futur motard comprenne les exigences et le comportement probable des autres usagers de la route. Ces connaissances ne constituent jamais une science exacte, mais du moins le motard peut-il souvent apprendre à anticiper, par exemple, le comportement d'un conducteur de poids lourd ou de bus, et adapter sa position, son allure et ses distances en conséquence.

De même, il peut anticiper la manière dont les piétons risquent de se comporter, surtout lorsqu'ils s'apprêtent à traverser la route pour prendre un bus à l'arrêt. Les enfants ainsi que les personnes âgées sont plus imprévisibles, et le futur motard doit apprendre qu'il est souvent nécessaire de s'attendre à l'imprévu.



Météo et éclairage

La pluie, le vent et la forte réverbération du soleil, sans même parler de la neige et du verglas, peuvent contribuer aux dangers rencontrés à moto, tout comme une visibilité réduite, même avec les avantages de l'éclairage public.

5. Casques et vêtements adéquats

Ce volet présente l'importance pour le motard du port d'une protection convenable et abordable.

Port du casque

Le futur motard comprendra sans mal que le port d'un casque est obligatoire dans tous les pays de l'Union européenne, à quelques rares exceptions près telles que pour les mobylettes à faible vitesse.

Même si le port du casque n'était pas une exigence légale, le motard serait malgré tout bien avisé de toujours en porter un. Le casque a sauvé et continuera à sauver de nombreuses vies et à atténuer les blessures.

Malgré tout, le motard doit comprendre que le fait de porter un casque ne le rend pas invulnérable. Il existe des limites à la protection qu'il peut apporter. Les forces de décélération qui s'exercent lorsque la tête heurte un objet solide à 50 km/h ou plus, même si le casque reste intact, sont suffisantes pour endommager le cerveau au point d'entraîner une mort probable. Il ne faut jamais l'oublier lorsque l'on circule à moto ou à scooter.

Le port du casque présente également d'autres avantages. Un bon casque protège du choc avec les insectes (à 100 km/h, cela est réellement douloureux), et atténue les effets de la pluie, du froid et du bruit.

Choix du casque

Le futur motard n'a que l'embarras du choix parmi la gamme des casques disponibles. Mais en réalité, il n'existe que deux types principaux de casques et deux variantes.

Citons tout d'abord le casque intégral, dont la structure se poursuit devant le bas du visage et où le motard regarde à travers une ouverture recouverte par une visière à charnières. Dans une variante, la totalité de l'avant du casque y compris la visière peut pivoter vers le haut. Cela rend le casque plus facile à enfiler et permet plus aisément de parler sans avoir à le retirer.

Ensuite, il y a le demi-casque, avec ou sans visière. Lorsqu'un casque open face n'a pas de visière, le port de lunettes ou d'une autre forme de protection efficace des yeux est requis.

Les casques sont généralement fabriqués en résine avec fibres de verre ou de carbone ou bien en plastique polycarbonate. Quel que soit le matériau choisi, le motard doit veiller à ce que son casque ne soit pas rendu moins solide par de la peinture ou des autocollants. Il faut toujours veiller à ce que le casque comporte les marquages de sécurité requis au plan national ou par la CE.

Le motard doit toujours choisir un casque qui correctement et soit confortable à porter. Il est conseillé d'acheter le meilleur casque possible en fonction de ses moyens financiers. Mais le motard ne doit pas se laisser trop influencer par des décorations attrayantes. Il vaut mieux acheter un casque de bonne qualité mais uni qu'un casque moins cher mais joliment décoré.

Il peut être utile de se faire accompagner par un motard chevronné, ainsi que de vérifier dans d'anciens numéros de revues de moto, dont la plupart comportent régulièrement des enquêtes sur les meilleurs casques. Le choix doit notamment être guidé par l'atténuation du bruit, la vision latérale, la facilité de maniement de la visière, le poids et l'aération.

Voir clair

Il est dans l'intérêt du motard de soigner la visière ou les lunettes. La recommandation du fabricant doit toujours être suivie pour le nettoyage. À défaut, il faut utiliser une grande quantité d'eau additionnée de liquide vaisselle, puis rincer soigneusement et sécher avec un chiffon doux.

Une visière fortement éraflée est extrêmement dangereuse de nuit et sous la pluie. Elle doit toujours être remplacée.

La visière peut se couvrir de buée sous l'effet du froid ou de l'humidité; il faut alors veiller à ce qu'elle soit convenablement ventilée et à ce qu'elle soit traitée avec un produit anti-buée approprié.



Se protéger soi-même

La nécessité pour le motard de porter des vêtements adéquats est évidente. Mais le futur motard aura sans doute constaté qu'elle n'est pas toujours apparente. Il peut sembler cool de rouler en t-shirt, shorts et sandales lorsqu'il fait chaud et que le soleil brille, alors qu'en réalité c'est très stupide.

Une chute, même à faible allure, peut provoquer des blessures douloureuses et parfois défigurantes. La peau humaine n'est tout simplement pas conçue pour résister aux caractéristiques abrasives d'une surface routière ordinaire. Même le port de jeans, d'une chemise à manches longues et de baskets offre au moins un certain degré de protection, qui peut être considérablement amélioré par le port de vêtements spécifiquement conçus pour rouler à moto.

Des considérations similaires s'appliquent par mauvais temps. Sans blouson, pantalons, gants et bottes appropriés, le motard peut se retrouver trempé et refroidi au point d'avoir du mal à manier ses commandes en toute sécurité.

Le motard doit toujours essayer d'acheter la meilleure équipement possible selon ses moyens financiers. Comme pour l'achat d'un casque, la consultation de recommandations d'achat dans une revue de moto peut souvent donner de bons conseils et s'avérer très rentable.

Blouson et pantalon

L'achat d'un ensemble de moto, avec le blouson et le pantalon séparés ou d'une pièce, exige beaucoup de réflexion de la part du futur motard.

En comprenant ce qui sera requis de ces vêtements, il pourra plus aisément faire son choix dans la vaste gamme disponible au niveau des types, des styles, du poids et des matériaux.

La plage de températures dans laquelle ces vêtements seront portés doit influencer sur le choix du poids et des matériaux ainsi que sur la présence ou non d'une doublure amovible. L'ajustement doit également être considéré dans ce contexte, car le motard doit décider s'il portera d'autres vêtements en dessous.

L'ajustement est également important si l'ensemble présente des protections. Pour les coudes, les épaules, les genoux et les hanches, ce genre de protection n'aura pas d'effet si le vêtement est trop grand et que les protections peuvent se décaler en cas d'accident.

L'imperméabilisation de l'ensemble de moto dépend de la fréquence avec laquelle le futur motard s'attend à rouler sous la pluie, et l'option d'un imperméable léger à porter par-dessus peut être envisagée.

Un bon conseil consiste à acheter la meilleure qualité possible en fonction de ses moyens financiers, en recherchant toujours la marque CE, dont la présence garantit au moins une norme de qualité et de performance.

Gants et bottes

Le port de gants et de chaussures couvrant les chevilles assure une protection en cas d'accident. L'ampleur de cette protection dépend de la qualité des articles achetés. Là encore, un bon conseil consiste à acheter la meilleure qualité possible selon ses moyens financiers.

Surtout, les gants et les bottes doivent être imperméables car une simple averse suffit pour les tremper et ils peuvent mettre des heures, voire des jours, à sécher.

Protéger les oreilles

Comme indiqué dans les conseils relatifs à l'achat du casque, l'atténuation du bruit est un point important à considérer pour le futur motard.

La circulation à des vitesses même inférieures à 90 km/h peut générer des niveaux de bruit susceptibles de provoquer des atteintes permanentes à l'audition du motard. L'utilisation de bouchons d'oreilles est à recommander, surtout en cas de long trajet.



6. Responsabilités sociales

Ce volet présente au futur motard la nécessité de prêter dûment attention aux autres et de leur montrer des égards.

Premiers secours et accidents

Le futur motard doit comprendre que la connaissance de base des premiers secours peut littéralement sauver des vies et qu'il doit avoir ou obtenir cette connaissance avant d'apprendre à rouler.

S'il rencontre un motard blessé, le futur motard ne doit jamais essayer de lui retirer son casque, sauf s'il a reçu une formation appropriée pour ce faire, ni déplacer le blessé sauf s'il est en danger de mort. Les services d'urgence doivent être informés sans attendre.

Égards pour les autres usagers de la route

Avant de commencer à apprendre à rouler à moto ou à scooter, le futur motard doit comprendre que dans la circulation actuelle, personne ne peut circuler à moto, conduire une voiture ou traverser la route sans tenir compte des autres.

Le motard doit toujours se comporter de manière responsable, en tenant compte des besoins et du comportement probable des autres usagers de la route, et prendre conscience du fait que ses actes ont nécessairement une incidence sur la sécurité d'autrui, comme bien sûr sur la sienne.

Les piétons doivent faire l'objet d'égards particuliers. Une personne qui souhaite traverser la route risque de ne pas voir la moto ou le scooter, de ne pas pouvoir juger correctement de la vitesse à laquelle le deux-roues s'approche ni de ses intentions. Cela vaut particulièrement pour les personnes âgées et les enfants, qui peuvent avoir d'autres choses plus importantes en tête, par ex. rentrer à la maison à temps pour regarder leur émission de télévision favorite ou récupérer un ballon.



Les cyclistes exigent également des égards; le futur motard doit comprendre que bien qu'ils partagent la route et ont également deux roues, ils présentent des vitesses et des caractéristiques de maniement considérablement différentes.

Les caractéristiques des véhicules dotés d'au moins quatre roues doivent également être prises en compte. Les grands véhicules commerciaux ont souvent une visibilité réduite et le motard doit éviter de se retrouver dans une position ne permettant pas au chauffeur de le voir aisément. Les automobilistes, avec les avantages des systèmes anti-blocage des freins et de traction assistée, ne se rendent pas forcément compte qu'une chaussée humide peut nettement plus limiter les caractéristiques de maniement des motos.

Déranger les voisins

Le futur motard doit se rendre compte que le bruit excessif dû aux motos et aux scooters est largement reconnu comme étant l'une des sources de bruit les plus gênantes.

S'il est vrai que de nombreux motards aiment le bruit que fait leur engin, ils doivent néanmoins toujours veiller à rouler d'une manière qui en limite l'impact social, et ne doivent en aucune circonstance modifier leur pot d'échappement de manière à faire plus de bruit, ni y fixer un système illégal.

Des voisins en colère soutiendront toute législation hostile à la pratique de la moto.

En cas de pépin

Le futur motard doit comprendre qu'il ne sera pas le seul à subir les conséquences d'un accident de la route, que celui-ci soit provoqué par sa faute ou par celle d'un autre usager de la route. Pour une mère ou un mari, apprendre que son fils ou sa femme a été impliqué dans un accident est une expérience dévastatrice.

Les motos et les scooters ne bénéficient pas d'airbags ou de ceintures de sécurité. Le futur motard doit en prendre conscience et, de ce fait, rouler de manière à éviter les conséquences d'accidents éventuels.

7. Altération des facultés

Ce volet présente les effets dangereux de l'alcool, de la drogue et des médicaments, ainsi que de la maladie et de la fatigue, sur la conduite d'une moto ou d'un scooter.

Fatigue

La fatigue tue autant sur les routes européennes que l'alcool et la drogue réunis. Le futur motard doit être conscient du fait que même le niveau de fatigue que l'on peut ressentir après une journée de travail peut affecter sa sensibilité et ses réactions. Ajoutez-y une sortie en soirée ou des activités sportives et l'effet cumulatif peut être dangereux. Ce n'est pas une bonne idée que d'entamer un long trajet après le travail.

Il est tout aussi possible de s'endormir sur une moto qu'au volant d'une voiture. Dès qu'il sent la fatigue, le futur motard doit donc toujours s'arrêter et se reposer.

Alcool et autres substances

Le futur motard doit comprendre que la prise de drogues ou d'autres substances consommées en société a une incidence néfaste sur sa capacité à rouler et accroît la probabilité d'être impliqué dans un accident.

L'alcool joue un rôle majeur dans les accidents de la route et est principalement responsable de la mort de plus de 15 000 personnes sur les routes européennes chaque année. Même les quantités autorisées par les lois nationales ont une incidence sur le motard et des quantités tout à fait modestes peuvent accroître de manière disproportionnée le risque d'être blessé ou pire encore.

L'alcool commence par affecter les réactions du motard, puis son jugement; consommé en plus grande quantité, il a également un effet sur l'équilibre et la coordination. Remettons les choses en perspective: 0,5 milligrammes par litre de sang (limite légale dans 23 des Etats membres de l'Union européenne) suffisent pour ralentir la réaction de 50 % en moyenne. À 90 km/h, cela signifie que le motard aura déjà parcouru douze mètres avant même de commencer à tenter d'éviter une voiture qui vient de surgir devant lui. Avec 1,5 milligrammes par litre de sang, le motard court 200 fois plus de risques d'avoir un accident que s'il n'a pas consommé d'alcool.



Toutes les autres substances consommées en société ou pour se divertir doivent également être évitées lorsque l'on roule. Bien que leur influence sur l'organisme ou sur le cerveau puisse être variable, toutes ces substances entraînent une distorsion des perceptions sensorielles avec un effet correspondant sur le jugement ou la capacité d'agir. N'oublions pas non plus que les effets de l'alcool et de la drogue perdurent souvent dans l'organisme pendant assez longtemps.

Maladie et médicaments

Même une maladie de peu de gravité, par exemple un petit refroidissement, peut affecter la sensibilité du motard, son aptitude et son jugement. Un tel état n'exige normalement pas de laisser la moto ou le scooter au garage, mais le futur motard doit néanmoins rouler de manière adaptée, ne serait-ce que parce qu'un éternuement peut être assez déconcertant et parfois désagréable lorsque l'on porte un casque intégral.

S'il souffre d'une maladie plus grave, le motard doit se demander si celle-ci risque d'affecter sérieusement sa performance de conduite, et comprendre que ne pas prendre sa moto peut constituer une solution tout à fait raisonnable. Même les douleurs telles que des maux de tête, d'oreille ou de dents ou des tensions musculaires peuvent avoir un effet préjudiciable sur l'aptitude du motard et nécessiter qu'il fasse preuve de bon sens.

Les effets de médicaments, obtenus sur ordonnance ou non, sur l'aptitude du motard, doivent toujours être pris en compte. De nombreux produits destinés à lutter contre le rhume ou la grippe comportent des mises en garde pour les personnes appelées à prendre la route.

Le motard doit toujours vérifier ce qu'il en est, au besoin en demandant au médecin ou au pharmacien, et s'il y a le moindre risque que ce médicament puisse avoir une incidence sur sa performance, il doit soit ne pas le prendre, soit renoncer à sa moto ou à son scooter.

8. Attitude et comportement

Ce volet examine la nécessité pour le futur motard de comprendre qu'il est le premier responsable de sa sécurité.

L'attitude et le comportement constituent le dernier volet de l'élément Théorie du programme européen type IRT. Bientôt, le futur motard passera au processus menant à l'obtention d'un permis de catégorie A. Il acquerra une gamme de compétences et de connaissances qui seront essentielles pour lui permettre de rouler en toute sécurité sur les routes d'aujourd'hui.

Pour posséder la maîtrise de sa machine et être capable de rouler en toute sécurité dans le trafic, à travers toute une gamme de circonstances et de conditions difficiles, il faut réellement s'investir pour développer la dextérité, la sensibilité, la compétence et la confiance requises.

Toutefois, ces exigences ne sont qu'une partie de ce dont le motard a besoin. Il est très important que le motard comprenne que la cohérence de son attitude et de son comportement est absolument essentielle.

La prise en compte des besoins et des intentions des autres usagers de la route et la reconnaissance des situations potentiellement dangereuses sont des compétences très importantes. Mais pour les gérer, le motard doit comprendre qu'il est le seul à pouvoir contrôler directement ses actions et procéder à temps aux ajustements nécessaires à apporter à sa vitesse, à sa position et à ses distances.



Gérer sa machine: l'élément Maîtrise de la machine du programme IRT

1. Se familiariser avec la machine

Risques, attitude et comportement

En premier lieu, ce volet vise à permettre au motard de prendre conscience du poids de sa machine et de son potentiel à endommager tout ce qu'elle peut heurter, en particulier lorsqu'elle est en mouvement.

Secondairement, il s'agit de renforcer et de développer l'appréciation des risques ainsi que l'attitude et le comportement introduits par l'élément Théorie.

Exigences de l'instructeur

- * Réviser les notes de l'instructeur.
- * Vérifier les exigences légales.

- * Évaluer l'étendue des connaissances préalables du motard.
- * Expliquer les principales commandes et en faire la démonstration.
- * Démontrer l'arrêt et le béquillage de la machine.
- * Faire une démonstration de l'équilibre en marchant autour de la machine.
- * Expliquer l'importance de la sensibilisation aux risques ainsi que de l'attitude et du comportement.
- * Faire une première appréciation de l'attitude du motard.

Connaissances préalables

- * Code de la route, signalisation et marquages.
- * Théorie de la dynamique de la machine.
- * Responsabilités sociales
- * Effet de l'altération des facultés due à la drogue ou à l'alcool.
- * Importance des vêtements adaptés.

Théorie	Maîtrise de la moto	Interface avec le trafic
1 Code de la route	1 Se familiariser avec la machine	1 Positionnement dans le trafic
2 Signalisation et marquages	2 Premiers déplacements	2 Distance et vitesse
3 Mécanique et dynamique	3 Vitesses, freins et direction	3 Virages et courbes
4 Sensibilisation aux dangers	4 Braquage et contre-braquage	4 Intersections
5 Casques et vêtements adaptés	5 Manœuvres à faible allure	5 Dépassement
6 Responsabilités sociales	6 Gestion des risques	6 Autoroutes
7 Altération des réactions		7 Anticipation
8 Attitude et comportement		8 Rouler à plusieurs
		9 Planification de trajets



Exercices

- * Bon positionnement des mains et des pieds sur la machine par rapport aux commandes.
- * Monter et descendre de la machine sur la béquille centrale et les béquilles latérales, puis débéquillée.
- * Mettre, puis retirer la béquille centrale et les béquilles latérales.

- * Équilibrer la machine et la déplacer, moteur arrêté.
- * Présenter les commandes avec le moteur arrêté et la machine sur sa béquille centrale.
- * Mettre le moteur en marche et l'arrêter, y compris en utilisant le coupe-circuit général.
- * Vérifications de sécurité et d'entretien de la machine.

Évaluation

L'instructeur doit s'assurer que le motard est capable de monter et de descendre de sa machine en toute sécurité et avec assurance, d'assumer une bonne position de conduite, de manœuvrer sans avoir mis le contact, de posséder une connaissance de base des commandes, de mettre en marche et d'arrêter la machine en toute sécurité et d'effectuer les contrôles de sécurité.

Notes de l'instructeur

Préparation et planification

Il est toujours important que l'instructeur planifie la session. S'il est vrai que les équipements disponibles déterminent dans une large mesure le programme, les questions telles que l'évaluation des connaissances préalables du motard peuvent être traitées à part ou abordées à différents stades tout au long de la session.

Exigences légales

Celles-ci sont déterminées par la loi nationale, mais l'instructeur doit insister sur leur importance et leur pertinence. Par exemple, si la loi impose d'avoir contracté une assurance, ou d'avoir réussi un examen théorique à ce stade de la formation, l'instructeur doit exiger du motard qu'il apporte la preuve du respect de ces exigences.

L'utilisation du casque doit être abordée à ce stade, avec des conseils sur les avantages et les problèmes, les choix et l'ajustement, le bruit et le confort.



Explication et démonstration

En expliquant clairement et en faisant une démonstration compétente des exercices, l'instructeur doit apprécier l'attitude, la confiance, l'aptitude et la stature du motard.

L'instructeur doit constamment évaluer l'attitude du motard et son approche de l'apprentissage de la moto. Lorsqu'il est apparent, par exemple, que le motard est exagérément sûr de lui et enclin à prendre des risques, l'instructeur doit chercher à y remédier par le contenu et le style de ses explications et démonstrations.

Si le motard a l'expérience d'autres types de véhicules, l'instructeur doit signaler que celle-ci n'est souvent pas directement pertinente pour la moto.

Surtout, l'instructeur doit toujours reconnaître les limitations de l'aptitude du motard à recevoir et à appréhender l'information donnée. Si possible, il doit utiliser des machines de types et de tailles différents.

Exercices

Monter, descendre et s'asseoir correctement

Alors que la machine est sur sa béquille centrale, le motard doit s'entraîner à y monter et à en descendre. Cela doit être suivi avec la machine sur sa béquille latérale, puis débéquillée. Il convient de faire la démonstration de manière à faire face aux problèmes posés notamment par les topcases.

Alors que le motard est assis sur la machine mise sur sa béquille centrale, l'instructeur doit s'assurer que le motard est bien au centre, que ses mains et ses avant-bras sont de niveau, qu'il a les pieds sur les repose-pieds et que son dos reste droit.

Béquillage et débéquillage

Pour commencer, lorsque la machine est sur sa béquille centrale, le motard, d'abord debout, puis assis, doit s'entraîner à la faire avancer. L'utilisation du frein au guidon et, lorsque le motard est debout, sa position pour prendre le poids de la machine contre sa hanche, sont des considérations essentielles.

La machine ne doit être mise sur sa béquille centrale que lorsque le motard est debout. Bien que la conception de chaque moto exige une approche spécifique, la position du motard avec une main sur le guidon et l'autre sur la poignée généralement présente, et un pied sur le levier de la béquille centrale est importante.

L'utilisation de la béquille latérale doit également être entraînée. Lorsque le motard n'a pas beaucoup de force, la béquille latérale peut être utilisée à la place de la béquille centrale.

Équilibre et manœuvre

Assis sur la machine, le motard doit s'entraîner à la déplacer vers l'arrière et vers l'avant et à faire un virage à 90 degrés à l'aide des pieds.

Équilibre et manœuvre – suite

À côté de la machine, le motard doit s'entraîner à une série de mouvements vers l'arrière et vers l'avant qui simulent le fait de manœuvrer la machine dans un espace restreint, par ex. dans un garage ou une file de machines en stationnement.

Debout à côté de la machine sur ses roues, le motard doit s'entraîner à la mettre en équilibre tout en la tenant d'une main.

Présentation des principales commandes

Alors que le motard est assis sur la machine posée sur sa béquille centrale, l'instructeur doit identifier et expliquer le but et le fonctionnement des commandes. Le motard doit se familiariser avec elles au point que lorsque l'instructeur les cite, il puisse les identifier avec précision et rapidité.

L'instructeur doit alors faire la démonstration des commandes autres que celles liées à la mise en marche et à l'arrêt du moteur, au choix des vitesses, à l'engagement de la transmission et au freinage.

Mise en marche et arrêt du moteur

Alors que le motard est assis sur la machine débéquillée, l'instructeur doit expliquer en détail le processus consistant à mettre le moteur en marche et à l'arrêter, et en faire la démonstration. Des check-lists peuvent être très utiles au motard. Pour le démarrage, elles doivent inclure, le cas échéant : apport de carburant, starter enclenché, vitesses non engagées, béquille latérale relevée, embrayage enclenché, interrupteur d'allumage enclenché, coupe-circuit non enclenché, frein au guidon maintenu, réglage des gaz approprié et utilisation du mécanisme de démarrage.

Il faut expliquer et faire comprendre au motard que l'utilisation du coupe-circuit est réservée aux cas d'urgence et à des circonstances particulières.

Le motard doit toujours porter un casque lorsqu'il est assis sur la machine pour la mettre en marche.



Vérifications de sécurité

Avant de passer au volet suivant, l'instructeur doit montrer au motard un certain nombre de vérifications qui doivent être effectuées régulièrement pour garantir que la machine soit en état de prendre la route. Celles-ci doivent inclure, le cas échéant, le fonctionnement des freins et l'état des plaquettes, les joints d'huile de fourche, la pression et l'état des pneus, la lubrification et la tension de la chaîne, le niveau d'huile moteur et la présence de fuites d'huile ou de carburant.

L'importance de ces vérifications, même lorsqu'elles ne font pas partie de l'examen pour le permis, doit être soulignée.

Risques, attitude et comportement

Le motard doit savoir que la machine elle-même, du fait de son poids et de ses caractéristiques d'équilibre, constitue un risque. Si elle tombe, elle peut être fortement endommagée et blesser gravement le motard ou toute autre personne située sur sa trajectoire. L'instructeur doit signaler que lorsqu'elle est en mouvement, son potentiel de faire des dégâts et de blesser des gens s'accroît en conséquence.

L'importance de l'attitude et du comportement doit être soulignée. L'instructeur doit indiquer que les accidents ne se produisent pas d'eux-mêmes, mais qu'ils sont provoqués.

Évaluation

Avant de passer au volet *Premiers déplacements*, l'instructeur doit s'assurer que le motard est correctement assis sur sa machine, sait y monter et en descendre en toute sécurité, utiliser ses béquilles, la manœuvrer en toute sécurité, connaît ses commandes et en comprend le fonctionnement, peut mettre le moteur en marche et l'arrêter et entreprendre les vérifications de sécurité.

2. Premiers déplacements

Risques, attitude et comportement

Le but premier de ce volet est que le motard se rende compte qu'en puissance, la machine est dynamique et est placée sous le contrôle du motard. Le comportement de la machine est déterminé non seulement par la dextérité et les compétences de maniement du motard, mais aussi par son attitude.

Secondairement, il s'agit pour le motard de comprendre l'importance du regard non seulement pour contrôler les risques, mais aussi pour en prendre conscience suffisamment tôt.





Connaissances préalables

- * Les volets de l'élément Théorie.
- * Monter et descendre de la machine et s'y asseoir.
- * Béquiller et débéquiller.
- * Manœuvrer et équilibrer hors tension.
- * Démarrer et arrêter le moteur.
- * Procéder aux vérifications de sécurité.

Exigences pour l'instructeur

- * Réviser les notes de l'instructeur.
- * Expliquer le fonctionnement de la sélection des vitesses et de la transmission.
- * Expliquer le fonctionnement du système de freinage.
- * Démontrer la sélection de la première vitesse, l'engagement de la transmission et l'arrêt de la machine.
- * La position par rapport au motard permet de contrôler et de corriger les erreurs.
- * Expliquer l'importance du point où se porte le regard du motard.
- * Expliquer les exercices et en faire la démonstration.
- * Continuer à évaluer l'attitude du motard.

Exercices

- * Sélection des vitesses et engagement de la transmission.
- * Premiers déplacements avec les pieds au sol.
- * Avancer, puis freiner uniquement en abaissant le pied gauche.
- * Premiers virages avec les deux pieds au sol.
- * Rouler dans une voie à une allure faible et constante, les deux pieds relevés.
- * Rouler dans une voie à des allures faibles mais différentes.

Évaluation

L'instructeur doit s'assurer que le motard peut utiliser les commandes en combinaison en toute sécurité et avec une confiance raisonnable et peut généralement coordonner avec souplesse et de manière équilibrée la sélection des vitesses, l'engagement de la transmission, l'utilisation du papillon des gaz et le freinage.

L'instructeur doit s'assurer que le motard comprend l'importance du point où il porte son regard et regarde en conséquence.

Notes de l'instructeur

Préparation et planification

En préparant ce volet, l'instructeur doit tenir compte du fait que le motard doit faire preuve d'une attention soutenue et constante.

Il faut éviter tout ce qui peut distraire le motard aussi bien que l'instructeur, par exemple émanant d'autres stagiaires.

Il convient de choisir une zone du terrain d'entraînement où l'instructeur puisse avoir aisément accès au motard et à la machine et où la place soit suffisante pour permettre de réduire autant que possible les conséquences d'une éventuelle perte de contrôle de la part du motard.

Exigences légales et de sécurité

Si le terrain d'entraînement est un lieu public, l'instructeur doit s'assurer que le motard satisfait aux exigences nationales, par exemple qu'il possède la couverture d'assurance et le permis requis.

L'instructeur doit toujours veiller à ce que le casque et les vêtements du motard soient adaptés.

Explication et démonstration

L'instructeur doit se rendre compte que les premiers déplacements du volet 2 constituent le fondement même de la formation du motard. Le temps consacré à ce stade s'avérera payant par la suite. Il est de la plus haute importance que l'instructeur donne des explications et fasse des démonstrations aussi souvent que nécessaire pour établir la compétence et la confiance du motard.

L'instructeur doit chercher à varier la manière dont les exercices sont expliqués et démontrés à la lumière de la personnalité et des aptitudes du motard. Dans certains cas, une démonstration de contrôle précis de l'embrayage et du papillon des gaz peut aider à montrer ce paramètre. Dans d'autres, une telle approche peut saper une confiance déjà limitée.

La durée de concentration du motard doit être surveillée et des pauses doivent être organisées avant que la fatigue ne se fasse sentir.

Dans toute la mesure du possible, l'instructeur doit être à même d'atteindre les commandes du guidon si le motard semble sur le point de perdre le contrôle de la machine.



Exercices

Choix des vitesses et engagement de la transmission

Lorsque le motard se trouve sur une machine automatique, l'instructeur doit lui expliquer et démontrer la relation entre le mouvement du papillon des gaz et l'augmentation du régime du moteur, puis le point auquel la transmission est engagée.

Lorsque le motard a une machine à vitesses manuelles, l'instructeur doit également expliquer et démontrer le fonctionnement de l'embrayage pour permettre d'engager la première vitesse en liaison avec l'équilibre entre l'embrayage et le papillon des gaz, au point où la transmission est ressentie.

L'exercice peut être entrepris lorsque le motard est assis sur sa machine sur ses roues, les pieds au sol. L'instructeur doit se tenir à côté du motard, ou devant la machine au-dessus de la roue avant, avec le phare contre le bas de la poitrine, ou être assis sur le siège arrière derrière le motard. Les mains de l'instructeur doivent être proches des commandes du guidon et être à même d'atteindre le coupe-circuit.

Le motard doit comprendre que le but de l'exercice est de reconnaître le moment où la machine est sur le point d'avancer.

Premiers déplacements

Avant de réaliser les premiers mouvements en roulant, l'instructeur doit expliquer l'utilisation des freins et en faire la démonstration.

L'instructeur doit souligner l'importance du regard afin que le motard ne regarde pas juste devant la machine, mais là où il veut aller.

L'instructeur doit également veiller à ce que le motard vérifie derrière lui à chaque fois qu'il s'apprête à avancer.

Lors des premiers déplacements, le motard, après avoir engagé la première vitesse, doit vérifier derrière lui puis faire lentement avancer la machine sous sa propre puissance sur une distance d'un mètre ou deux, avec les deux pieds retirés des repose-pieds.

La machine doit alors s'arrêter lorsque le motard ramène les gaz et désengage l'embrayage. Le point mort doit alors être sélectionné.

L'instructeur doit marcher à côté du motard.

Utilisation des freins

L'instructeur doit expliquer et démontrer l'efficacité relative des freins avant et arrière ainsi que la nécessité de les utiliser de manière coordonnée. Il doit également expliquer et démontrer qu'il est important d'utiliser l'embrayage, le papillon des gaz et les freins de manière souple et équilibrée.

Avec le pied droit sur le repose-pieds, le motard doit faire lentement avancer la machine sur trois ou quatre mètres et l'arrêter en ramenant les gaz, en actionnant les freins avant et arrière et en désengageant l'embrayage. Le point mort doit être sélectionné lorsque la machine s'est arrêtée.

Tout au long de l'exercice, l'instructeur doit marcher à côté du motard.





Premiers virages

Avant de demander au motard de changer de direction pour la première fois, l'instructeur doit expliquer les différences de dynamique d'une machine à faible allure et à vitesse plus élevée et en faire la démonstration. Il doit également expliquer et démontrer l'importance de l'endroit où le motard doit porter le regard au moment où il tourne.

Les deux pieds sur les repose-pieds, le motard doit engager la vitesse ou la transmission et avancer lentement sur une distance d'un mètre ou deux, puis tourner progressivement vers la gauche. Au moment où il atteint à peu près 90 degrés, le motard doit redresser et continuer encore sur un mètre ou deux, arrêter la machine en utilisant le frein avant et l'embrayage, puis sélectionner le point mort. L'instructeur doit marcher aux côtés du motard.

Lorsqu'il s'est assuré que le motard possède une maîtrise raisonnable de l'embrayage et des gaz, l'instructeur doit alors inviter le motard à avancer, puis à tourner immédiatement à gauche à 90 degrés et à continuer sur environ un mètre avant de s'arrêter.

Lorsque l'instructeur est satisfait par la performance du motard, l'exercice doit être répété en tournant à droite.

Rouler à une allure faible et constante

L'exercice suivant demande au motard de maîtriser la machine lentement tout en avançant en ligne droite. L'instructeur doit expliquer que le but de l'exercice n'est pas d'avancer aussi lentement que possible, mais de garder l'équilibre à faible allure en conservant la stabilité directionnelle.

Là encore, l'importance du point où se porte le regard du motard doit être soulignée: le motard doit porter le regard en avant jusqu'à un point en mouvement qu'il doit atteindre au bout de six secondes environ.

C'est à ce stade de la formation du motard que peut apparaître la très mauvaise habitude consistant à balayer du regard l'espace situé juste devant la roue avant. L'instructeur doit expliquer que si le motard ne voit un obstacle qu'à ce stade, il sera trop tard pour l'éviter.

Le motard doit engager la première vitesse avec le pied gauche au sol et mettre les deux pieds sur le repose-pied lorsque la moto avance. L'instructeur doit marcher aux côtés du motard. Sur un ordre de sa part, le motard doit s'arrêter à l'aide des freins et de l'embrayage, puis sélectionner le point mort.

Rouler lentement et à allure variable

L'instructeur doit expliquer au motard la pratique consistant à varier l'allure de la machine pendant qu'elle avance lentement en ligne droite, et en faire la démonstration. Le motard doit comprendre qu'il s'agit du premier des exercices directement liés à une situation de circulation sur la route.

Le motard doit engager la première vitesse avec le pied gauche au sol. Lorsque la moto avance, il doit mettre les deux pieds sur le repose-pied. Après avoir parcouru quelques mètres avec l'embrayage ou la transmission entièrement engagés, le motard doit progressivement augmenter son allure à l'aide du papillon des gaz.

Une vitesse de l'ordre de 8 km/h doit être atteinte puis conservée sur quelques mètres avant de ramener les gaz, de permettre à la machine de ralentir avec le freinage moteur, puis de l'arrêter en utilisant les freins et l'embrayage. À l'arrêt, le point mort doit être sélectionné.

Lorsque l'instructeur estime que l'aptitude du motard le justifie, il peut introduire une série de variantes. L'exercice peut être répété sans que la machine ne s'arrête totalement; il est également possible de prévoir des périodes de circulation à des allures faibles différentes, avec et sans arrêts intermittents.

Surtout, le motard doit maîtriser la pratique consistant à désengager partiellement l'embrayage lorsque la vitesse du moteur est supérieure à l'élan de la machine vers l'avant.

Dans le cadre de ces variantes, il faut également présenter au motard les manières d'utiliser les freins afin que le motard commence à prendre conscience des diverses caractéristiques des freins avant et arrière en étant invité à freiner plus ou moins fortement de temps à autre.



Risques, attitude et comportement

L'instructeur doit veiller à ce que dans le cadre des exercices du volet *Premiers déplacements*, le motard se rende compte que la machine devient un risque, pour le motard comme pour les autres usagers de la route, en raison de sa propre dynamique.

Le motard doit savoir qu'il est responsable de ce que fait la machine et commencer à comprendre que son attitude et son comportement déterminent les risques qu'il peut faire courir à lui-même et aux autres usagers de la route.

L'importance cruciale du regard doit être soulignée tout au long de ces exercices, non seulement pour parvenir à une bonne maîtrise de la machine et la conserver, mais aussi pour se sensibiliser aux autres usagers de la route et à l'état des routes, afin d'identifier les risques potentiels et, si nécessaire, adapter ses intentions.

Évaluation

Il importe de ne pas passer au volet suivant tant que l'instructeur n'a pas la certitude que le motard a atteint un niveau de compétence satisfaisant. Le temps passé à développer les compétences de base de maîtrise de la machine requis pour ces exercices est un excellent investissement pour la suite.

Le motard doit comprendre le fonctionnement de base des commandes de la machine, pouvoir les utiliser de manière coordonnée et être à même d'effectuer les exercices de façon répétée de manière contrôlée et sûre.

L'instructeur doit s'assurer que le motard comprend l'importance de l'attitude et du comportement et porte son regard au bon endroit.

3. Vitesses, freins et direction

A. Vitesses automatiques

Risques, attitude et comportement

Il importe que le motard comprenne où il doit regarder lorsqu'il démarre, sache avancer à des allures différentes et changer de direction. Le motard doit commencer à comprendre l'effet de la commande du papillon des gaz et des freins sur la tenue de route ainsi que l'importance des distances de freinage et de l'anticipation.

Connaissances préalables

- * Monter et descendre, s'asseoir convenablement sur la machine et la manœuvrer moteur arrêté.
- * Démarrer le moteur et l'arrêter, engager la transmission, utiliser le papillon des gaz et effectuer des premiers déplacements.
- * Relation entre les gaz et la vitesse, effet du freinage moteur et fonctionnement des freins.
- * Importance de l'endroit où porter le regard.

Exigences de l'instructeur

- * Réviser les notes de l'instructeur.
- * Évaluer l'étendue des connaissances préalables du motard.
- * Expliquer et montrer le fonctionnement des commandes pour changer de vitesse et freiner.
- * Expliquer le braquage et le contre-braquage et leur pertinence pour changer de direction.
- * Démontrer comment varier l'allure avec et sans les freins et comment changer de direction à des allures différentes.
- * Expliquer l'importance de la sensibilisation aux risques ainsi que de l'attitude et du comportement dans le contexte des exercices.
- * Évaluer constamment l'attitude du motard.



Exercices

- * Rouler sans changer de direction, varier l'allure sans utiliser les freins.
- * Rouler sans changer de direction, varier l'allure en utilisant le papillon des gaz et les deux freins.
- * Changer de direction en effectuant des virages larges et varier l'allure entre les changements de direction.

Évaluation

L'instructeur doit s'assurer que le motard peut, avec une confiance raisonnable, accélérer en souplesse jusqu'à 25 km/h maximum, puis ralentir jusqu'à avancer au pas sans utiliser les freins.

Accélérer jusqu'à 35 km/h et ralentir jusqu'à avancer au pas en utilisant correctement le papillon des gaz et les freins.

Changer de direction à faible allure dans un diamètre de 15 mètres et porter le regard dans la bonne direction et à la bonne distance tout en roulant.

Notes de l'instructeur

Préparation et planification

L'instructeur doit planifier les exercices en fonction de la place disponible sur le terrain d'entraînement, du nombre de motards et des machines disponibles. S'il en dispose, il peut utiliser des motos de tailles et de types différents.

Lorsque l'instruction est dispensée à plusieurs motards à la fois, les exercices doivent être organisés de manière à garantir une séparation appropriée et à ce que les motards ne se mettent pas mutuellement en danger.

Explication et démonstration

L'instructeur doit toujours expliquer les exercices dans le contexte de leur pertinence pour la circulation routière. Il ne doit jamais faire la démonstration de manipulations incorrectes ou de pratiques dangereuses.

Lorsqu'un groupe de motards compte à la fois des motos automatiques et manuelles, l'instructeur doit veiller à ce que la confusion ne s'instaure pas à cause des différences d'emplacement de certaines commandes.

En expliquant et en démontrant les exercices, l'instructeur doit tenir compte de l'attitude, de la confiance, des aptitudes et de la stature du motard.

L'attitude du motard et son approche envers l'apprentissage à la conduite doivent faire l'objet d'une évaluation constante. Lorsqu'il apparaît que le motard est exagérément sûr de lui et enclin à prendre des risques, l'instructeur doit chercher à y remédier par le contenu et le style de ses explications et de ses démonstrations. Il convient d'insister sur les conséquences d'un tel comportement sur la route.

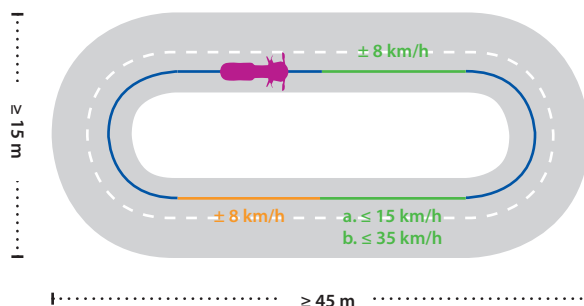
De même, si le motard manque de confiance en soi, le contenu et le style des explications et des démonstrations de l'instructeur doivent viser à y remédier.

L'aptitude du motard à recevoir et à absorber l'information doit être constamment évaluée et l'instructeur doit toujours discuter avec le motard de ses progrès.

Si une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse se présente, l'instructeur doit immédiatement mettre un terme à l'exercice.

Exercices

Contrôle de la vitesse à l'aide du papillon des gaz



L'instructeur doit expliquer et démontrer l'utilisation du papillon des gaz pour augmenter et diminuer l'allure et souligner l'importance de l'endroit où se porte le regard du motard. Le motard, après avoir vérifié dans les rétroviseurs et regardé par-dessus son épaule, doit commencer à se déplacer en ligne droite, en augmentant la vitesse du moteur avec prudence.



Après une courte distance, la vitesse de la machine doit être ramenée au pas sans utiliser les freins, puis après une brève distance parcourue au pas, l'accélération et la décélération doivent être répétées. Au fur et à mesure que le motard gagne en confiance, la vitesse de la machine doit être progressivement augmentée jusqu'à 25 km/h au maximum. À la fin de l'exercice, la machine doit être amenée à un arrêt complet à l'aide des freins.

Il est important que le motard puisse décider du moment de sa décélération et de son accélération au cours de l'exercice. À l'arrêt, le pied droit du motard doit être placé sur le repose-pied et le pied gauche à terre. Lorsqu'il se déplace, le motard doit être assis en position droite, les genoux serrés et les deux pieds sur les repose-pieds.

Contrôle de la vitesse à l'aide du papillon des gaz et des freins

Lorsque l'instructeur a expliqué et démontré la manière d'utiliser les freins en liaison avec le papillon des gaz pour réduire l'allure de la moto, et a insisté sur l'importance de l'endroit où le motard porte son regard, celui-ci doit effectuer le même exercice que décrit plus haut, mais cette fois, la décélération doit être effectuée en utilisant de manière progressive et coordonnée les freins à main et au pied en liaison avec le papillon des gaz.

Après avoir gagné en confiance, le motard doit progressivement augmenter la vitesse de la machine jusqu'à un maximum de 35 km/h. À la fin de l'exercice, la machine doit être amenée à un arrêt complet à l'aide des freins.

Changer de direction et varier l'allure

Lorsque l'instructeur a expliqué et démontré la manière dont la machine peut être amenée à changer de direction à faible allure et qu'il a insisté sur l'importance pour le motard de regarder là où il veut aller, le motard doit commencer à se déplacer en ligne droite en augmentant prudemment la vitesse du moteur.

Lorsqu'il a atteint une vitesse d'environ 8 km/h, le motard doit tourner à 180 degrés, en faisant faire à la machine une courbe progressive d'au moins 15 mètres, toujours en portant son regard là où il veut aller.

Après avoir repris une trajectoire en ligne droite et parallèle à la direction précédente, le motard doit accélérer jusqu'à 15 km/h maximum, puis décélérer, reprendre l'allure inférieure et tourner comme précédemment.

Au fur et à mesure que la confiance du motard s'accroît, la vitesse entre les courbes peut être augmentée et le freinage à l'aide du papillon des gaz et/ou des freins peut être utilisé. L'allure dans les courbes doit rester faible et constante.

Après avoir roulé pendant un certain temps dans une direction, le motard doit faire demi-tour et rouler dans l'autre sens.

Risques, attitude et comportement

Tout au long de ces exercices, l'instructeur doit souligner l'importance de l'endroit où le motard doit porter son regard, tant dans le contexte du maintien d'une bonne maîtrise de la machine que pour être sensibilisé aux autres usagers de la route.

Au fur et à mesure que l'allure et l'utilisation des freins augmentent, l'instructeur doit introduire les notions d'anticipation, de séparation du trafic et de distance de freinage.

Évaluation

Avant de passer au volet Braquage et contre-braquage, l'instructeur doit s'assurer que le motard a atteint une compétence raisonnable dans l'utilisation du papillon des gaz et des freins et sait accélérer, décélérer et tourner de manière raisonnablement souple.

L'instructeur doit être sûr que le motard comprend les règles relatives au regard et les applique correctement.

Lorsque les progrès du motard sont limités, l'instructeur doit prendre note des points qui devront être revus lors de futurs volets de formation.

B. Vitesses manuelles

Risques, attitude et comportement

Il importe que le motard comprenne où il doit regarder, lorsqu'il démarre, qu'il sache avancer à des allures différentes et changer de direction.

Le motard doit commencer à comprendre l'effet du contrôle de l'embrayage, des vitesses, du papillon des gaz et des freins sur la tenue de route ainsi que l'importance des distances et de l'anticipation.



Connaissances préalables

- * Monter et descendre, s'asseoir correctement sur la machine et la manœuvrer hors tension.
- * Démarrer et arrêter le moteur de la machine, utiliser l'embrayage, sélectionner les vitesses, utiliser le papillon des gaz et effectuer les premiers déplacements.
- * Relations entre papillon des gaz, allure et vitesses, effet du freinage et fonctionnement des freins.
- * Importance de l'endroit où se porte le regard.

Exigences de l'instructeur

- * Réviser les notes de l'instructeur.
- * Évaluer l'étendue des connaissances préalables du motard.
- * Expliquer et montrer le fonctionnement des commandes pour sélectionner les vitesses, varier l'allure et freiner.
- * Expliquer le braquage et le contre-braquage et leur pertinence pour changer de direction.
- * Démontrer comment changer d'allure avec et sans vitesses et freins et comment changer de direction.
- * Expliquer l'importance de la sensibilisation aux risques ainsi que de l'attitude et du comportement dans le contexte des exercices.
- * Évaluer constamment l'attitude du motard.

Exercices

- * Rouler sans changer de direction, varier l'allure à l'aide du papillon des gaz et changer les vitesses sans utiliser les freins.
- * Rouler sans changer de direction, varier l'allure à l'aide du papillon des gaz et changer les vitesses en utilisant les deux freins.
- * Changer de direction en effectuant des tournants larges et varier l'allure avec le papillon des gaz, changer les vitesses et utiliser les freins entre les changements de direction.

Évaluation

Le motard doit être en mesure, avec une confiance et une souplesse raisonnables, d'accélérer jusqu'à 25 km/h et de ralentir jusqu'à avancer au pas, changer de vitesses mais sans utiliser les freins.

Accélérer jusqu'à 35 km/h et ralentir jusqu'à avancer au pas, changer les vitesses en utilisant correctement le papillon des gaz et les freins.

Tourner à faible allure dans un diamètre de 15 mètres en regardant dans la bonne direction et avec les bonnes distances.

Notes de l'instructeur

Préparation et planification

L'instructeur doit planifier ce volet en fonction de la place disponible du terrain d'entraînement, du nombre de motards et des machines disponibles. S'il en dispose, il peut utiliser des motos de tailles et de types différents.

Lorsque l'instruction est dispensée à plusieurs motards à la fois, les exercices doivent être organisés de manière à assurer une séparation appropriée et à ce que les motards ne se mettent pas mutuellement en danger.

Explication et démonstration

L'instructeur doit toujours expliquer les exercices dans le contexte de leur pertinence pour la circulation routière. Il ne doit jamais faire la démonstration de manipulations incorrectes ou de pratiques dangereuses.

Lorsqu'un groupe de motards compte à la fois des motos automatiques et manuelles, l'instructeur doit veiller à ce que la confusion ne survienne pas à cause des différences d'emplacement de certaines commandes.

En expliquant et en démontrant les exercices, l'instructeur doit tenir compte de l'attitude, de la confiance, des aptitudes et de la stature du motard.

L'attitude du motard et son approche de l'apprentissage à la conduite doivent faire l'objet d'une évaluation constante. Lorsqu'il apparaît que le motard est exagérément sûr de lui et enclin à prendre des risques, l'instructeur doit chercher à y remédier par le contenu et le style de ses explications et de ses démonstrations. Il convient d'insister sur les conséquences d'un tel comportement sur la route.

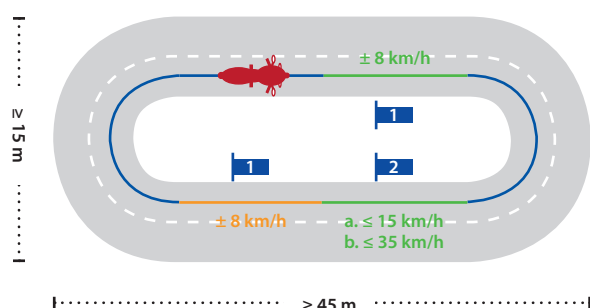
De même, si le motard manque de confiance en soi, le contenu et le style des explications et des démonstrations de l'instructeur doivent viser à y remédier.

L'aptitude du motard à recevoir et à absorber l'information doit être constamment évaluée et l'instructeur doit toujours discuter avec le motard de ses progrès. Si une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse apparaît, l'instructeur doit immédiatement mettre un terme à l'exercice.



Exercices

Contrôle de l'allure à l'aide du papillon des gaz et des vitesses



L'instructeur doit expliquer et démontrer l'utilisation du papillon des gaz pour augmenter et diminuer l'allure et souligner l'importance de l'endroit où le motard porte son regard. Le motard, après avoir vérifié dans les rétroviseurs et regardé par-dessus son épaule, doit commencer à avancer en ligne droite, en augmentant la vitesse du moteur avec prudence.

Après une courte distance, la vitesse de la machine doit être ramenée au pas sans changer de vitesses ou utiliser les freins, puis, après une brève distance parcourue au pas, l'accélération et la décélération doivent être répétées.

Au fur et à mesure que le motard gagne en confiance, le processus de changement de vitesses doit être introduit et l'allure de la machine doit être progressivement amenée jusqu'à 25 km/h au maximum. À la fin de l'exercice, la machine doit être amenée à un arrêt complet à l'aide des freins et de l'embrayage.

Il est important que le motard puisse décider du moment où il doit ralentir et accélérer dans le cadre de cet exercice.

À l'arrêt, le pied droit du motard doit se trouver sur le repose-pied et le pied gauche au sol. En mouvement, le motard doit être assis en position droite, les genoux serrés et les deux pieds sur les repose-pieds.

Contrôle de l'allure avec le papillon des gaz, les vitesses et les freins

Lorsque l'instructeur a expliqué et démontré comment les freins doivent être utilisés en liaison avec le papillon des gaz et les

vitesses pour réduire l'allure de la moto et a renforcé l'importance de l'endroit où le motard doit porter son regard, celui-ci doit effectuer l'exercice comme décrit précédemment. Cette fois, cependant, le motard doit changer de vitesse et la décélération doit intervenir avec l'utilisation progressive et coordonnée des deux freins en liaison avec le papillon des gaz et les vitesses.

Après avoir gagné en confiance, le motard doit progressivement accroître la vitesse de la machine jusqu'à 35 km/h au maximum. À la fin de l'exercice, la machine doit être amenée à un arrêt complet à l'aide des freins et de l'embrayage.

Changer de direction et varier l'allure

Après que l'instructeur a expliqué et démontré comment la machine peut être amenée à changer de direction à faible allure et a insisté sur l'importance pour le motard de regarder là où il veut aller, le motard doit commencer à se déplacer en ligne droite, en augmentant avec prudence la vitesse du moteur.

Lorsqu'il atteint environ 8 km/h, le motard doit tourner à 180 degrés, en faisant faire à la machine une courbe progressive de 15 mètres au moins, et en portant son regard là où il veut aller.

Après avoir repris une trajectoire en ligne droite, parallèle et opposée à la direction précédente, le motard doit accélérer jusqu'à 15 km/h maximum sans changer de vitesses, puis décélérer jusqu'à la vitesse moins élevée, avant de tourner à nouveau.

Au fur et à mesure que la confiance du motard augmente, la vitesse entre les courbes peut être augmentée, les changements de vitesse peuvent être introduits et le freinage recourant à la fois au papillon des gaz et/ou aux freins peut être utilisé. L'allure dans les courbes doit rester faible et constante.

Après avoir roulé pendant un certain temps dans une direction, le motard doit faire demi-tour et rouler dans l'autre sens.

Risques, attitude et comportement

Tout au long de ces exercices, l'instructeur doit souligner l'importance de l'endroit où le motard doit porter son regard, tant dans le contexte du maintien de la bonne maîtrise de la machine que pour être sensibilisé aux autres usagers de la route.

Au fur et à mesure que l'allure et l'utilisation des freins augmentent, l'instructeur doit introduire les notions d'anticipation, de séparation du trafic et de distance de freinage.



Évaluation

Avant de passer au volet Braquage et contre-braquage, l'instructeur doit s'assurer que le motard a atteint une compétence raisonnable dans l'utilisation du papillon des gaz et des freins ainsi que dans le fonctionnement de l'embrayage et du levier de changement de vitesse et que le motard peut accélérer, décélérer et tourner d'une manière raisonnablement souple.

L'instructeur doit être sûr que le motard comprend les règles relatives au regard et les applique.

Lorsque les progrès du motard sont limités, l'instructeur doit noter les questions à approfondir dans les volets de formation futurs.

4. Braquage et contre-braquage

Risques, attitude et comportement

Il est important que le motard se rende compte que les aptitudes à la maîtrise de la machine abordées dans ce volet sont essentielles pour rouler de manière sûre et compétente à moto sur une route publique.

Le motard doit commencer à comprendre la dynamique d'une moto dans le contexte de la manière de changer de direction à des allures différentes.

Connaissances préalables du motard

- * Le motard doit comprendre et maîtriser l'utilisation du papillon des gaz, de l'embrayage, des vitesses et des freins et pouvoir se mettre en mouvement, accélérer, décélérer, tourner et s'arrêter en toute sécurité et avec souplesse.
- * Il doit comprendre l'importance de l'endroit où il porte son regard et savoir regarder au bon endroit, tant dans le contexte de la maîtrise de la machine que dans celui de la sensibilisation aux autres usagers de la route.

Exigences de l'instructeur

- * Réviser les notes de l'instructeur.
- * Évaluer l'étendue des connaissances préalables du motard.
- * Planifier la structure des exercices.
- * Expliquer et démontrer le braquage et le contre-braquage et leur influence sur le changement de direction.
- * Expliquer l'importance particulière du regard pour la maîtrise de la machine au moment de changer de direction.
- * Mettre l'accent sur l'importance de la sensibilisation aux risques et l'attitude du motard dans le contexte des exercices.
- * Évaluer constamment l'attitude du motard.

Exercices

- * Slalomer à des vitesses allant de 15 à 50 km/h.
- * Rouler en cercle à des vitesses de 15 à 40 km/h.
- * Faire des huit à des vitesses allant de 15 à 35 km/h.
- * Tourner à 180 degrés.

Évaluation

Le motard doit être en mesure de faire en souplesse du slalom, des cercles, des huit et des U, à faible allure, exigeant à la fois de braquer et de se pencher pour changer de direction, ainsi qu'à des allures plus élevées où le changement de direction est obtenu en se penchant et en contre-braquant.

Le motard doit être en mesure de provoquer directement le contre-braquage en exerçant une pression sur le guidon et/ou les repose-pieds, de manière confiante et compétente.

L'endroit où le motard porte son regard doit être choisi de manière à soutenir la maîtrise de la machine et à permettre de repérer suffisamment tôt l'apparition de situations potentiellement dangereuses lorsque le motard circulera par la suite sur des routes publiques.



Notes de l'instructeur

Préparation et planification

Chacun des exercices du volet 4 exige d'aménager le terrain d'entraînement en utilisant des cônes et des taquets. Les diagrammes de la quatrième page des présentes notes de l'instructeur définissent les arrangements idéaux, mais il n'est pas toujours possible de s'y conformer par manque de place. L'instructeur doit donc planifier et adapter les exercices en conséquence. Si, par exemple, le diamètre du cercle ou du huit doit être diminué, alors l'allure maximale doit être réduite en conséquence.

Lorsque l'instruction est dispensée à plusieurs motards, il est important que l(es) instructeur(s) s'assure(nt) d'une séparation suffisante.

Explication et démonstration

L'instructeur doit expliquer au motard la dynamique d'une moto et les changements qui se produisent lorsque son allure augmente. Une attention particulière doit être accordée à l'effet gyroscopique des roues à allure modérée et à allure plus soutenue, ainsi qu'aux moments et aux endroits où il convient d'exercer une pression pour obtenir le changement de direction souhaité.

En démontrant les exercices, l'instructeur doit montrer le passage de contrôle du braquage, lorsque les guidons sont tournés dans la direction du tournant, la manière de se pencher, lorsque le motard déplace le poids de son corps dans la direction du tournant, ainsi que le contre-braquage, lorsque le motard exerce une pression sur le guidon et/ou le repose-pied opposé à la direction du tournant. L'instructeur doit se souvenir que le contre-braquage intégral peut être atteint à une allure modérée et qu'il doit échapper à la tentation d'en démontrer l'effet à des allures plus élevées, car cela peut avoir un effet intimidant à ce stade de la formation.

L'instructeur doit souligner l'importance du point où doit se porter le regard du motard dans ces exercices et en faire une démonstration limpide.

Il est important d'expliquer et de démontrer les techniques de contrôle de la vitesse dans les exercices du volet 4. Le motard doit comprendre que les freins ne doivent être actionnés que lorsque la machine est en position droite, et que dans un tournant, la vitesse doit être adaptée à l'aide du papillon des gaz et du freinage moteur.

Il est particulièrement important que l'instructeur évalue constamment l'approche du motard et que si les progrès ou l'attitude et le comportement du motard sont source de préoccupations, l'instructeur arrête l'exercice pour s'attaquer à la cause du problème.

Exercices

Slalomer

Une fois que l'instructeur a démontré comment faire un slalom, il doit s'assurer que le motard comprenne que les compétences abordées sont essentielles pour maîtriser la machine en toute sécurité dans le trafic. Après avoir vérifié derrière lui, engagé la transmission, mis la moto en mouvement, accéléré dans la voie définie jusqu'à environ 15 km/h, le motard doit passer entre le premier et le deuxième cône, changer de direction à la sortie pour pouvoir faire passer la machine entre le deuxième et le troisième cônes, et ainsi de suite.

Les changements de direction doivent être effectués en braquant, en se penchant et en commandant les légers changements d'allure requis à l'aide du papillon des gaz. Le regard du motard doit se déplacer avec souplesse et progressivement depuis la sortie des cônes où il va entrer, jusqu'à l'entrée de la paire de cônes suivante au moment où il quitte les cônes précédents. Au moment de sortir entre l'avant-dernier et les derniers cônes, le motard doit amener la machine à un arrêt en souplesse.

L'exercice doit être répété et au fur et à mesure qu'il gagne en confiance et en compétence, le motard doit revenir au point de départ et s'y arrêter après avoir quitté les derniers cônes. Après cela, l'allure de la moto à travers les cônes doit progressivement être augmentée afin que le motard contrôle la direction en se penchant, puis en se penchant et en contre-braquant simultanément.

Rouler en cercle

Le motard doit commencer à rouler dans le sens contraire des aiguilles d'une montre en restant à un demi-mètre à l'extérieur d'un cercle de cônes d'environ 20 mètres de diamètre.

Après avoir mis la moto en mouvement, le motard, tout en conservant ses distances par rapport aux cônes, doit atteindre une vitesse d'environ 15 km/h. Il doit regarder un point situé au moins à un tiers de la circonférence du cercle devant sa position actuelle. Au début, le motard pilote avec le guidon et au fur et à mesure que la vitesse augmente, il se penche dans le tournant.



Au fur et à mesure que le motard gagne en compétence et en confiance, il doit progressivement augmenter son allure jusqu'à atteindre 40 km/h au maximum. Plus l'allure de la moto s'accroît, plus il doit appliquer un effet de contre-braquage et porter son regard plus au loin, jusqu'à un point situé devant lui à une distance représentant environ la moitié du cercle.

Le motard doit répéter l'exercice en roulant dans le sens des aiguilles d'une montre.

Faire un huit

Pour cet exercice, les cônes sont disposés en deux cercles d'environ 20 mètres de diamètre et espacés d'environ 10 mètres. Le motard doit commencer l'exercice à partir d'une position située à 90 degrés vers l'extérieur, et rouler dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Lorsqu'il atteint le point où le deuxième cercle peut être atteint en pivotant d'environ 45 degrés, le motard doit longer le deuxième cercle à environ un demi-mètre à l'extérieur de ses cônes dans le sens des aiguilles d'une montre.

Pour les quelques premiers circuits, le motard doit rouler à environ 15 km/h, puis augmenter progressivement son allure au fur et à mesure qu'il gagne en confiance et en compétence.

Dans les cercles parcourus à faible allure, le motard doit porter son regard devant lui à une distance représentant au moins le tiers du cercle, et lorsque le point de sortie du deuxième cercle est visible, son regard doit se porter sur le point d'entrée dans le deuxième cercle.

Au fur et à mesure que son allure augmente, le motard doit éloigner le point où il porte son regard devant la machine jusqu'à ce qu'il se trouve à une distance représentant environ la moitié du cercle.

Lorsque le motard tourne alternativement vers la gauche et la droite, sa tête doit être à niveau avec la surface, et non pas faire un angle avec la moto. L'instructeur peut varier la distance entre les cercles, afin que le motard change de direction en un ou deux mouvements fluides distincts.

En parcourant les cercles, le motard doit adapter son allure à l'aide du papillon des gaz, en utilisant le freinage moteur pour rouler moins vite. Cela exige que la vitesse engagée soit la bonne. Le motard doit comprendre que si la vitesse engagée est trop élevée, le moteur n'aura pratiquement pas d'effet de freinage. Si le motard a besoin de réduire son allure en actionnant les freins, il doit le faire entre les cercles lorsque la machine est droite ou bien en redressant la machine en s'écartant du cercle, puis en freinant une fois que la machine est droite.



Tourner à 180 degrés

Cet exercice, où les cônes sont disposés en huit, exige que le motard fasse des demi-tours. En commençant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, depuis une position située à un demi-mètre en dehors des cercles de cônes, après avoir vérifié derrière lui, le motard doit mettre la moto en mouvement et accélérer progressivement jusqu'à atteindre environ 15 km/h. Une fois qu'il a parcouru le tournant à 180 degrés et qu'il est en ligne avec sa position initiale sur le deuxième cercle, le motard doit se redresser et vérifier derrière lui juste avant d'atteindre ce point sur le deuxième cercle, puis entrer dans le tournant.

Au moment d'entrer dans un tournant, le regard du motard doit se porter sur le point de sortie et passer en souplesse vers le point d'entrée dans le deuxième cercle au moment où il atteint le point médian.

Au fur et à mesure que sa compétence et sa confiance augmentent, le motard peut rouler progressivement plus vite jusqu'à environ 30 km/h dans les tournants; à la sortie du tournant, l'allure peut être augmentée en souplesse sur la ligne droite jusqu'à un maximum de 50 km/h, puis réduite avant d'aborder le tournant suivant.

L'exercice peut alors être répété dans le sens des aiguilles d'une montre.



Risques, attitude et comportement

Ce que le motard doit surtout comprendre à ce stade de la formation, où il doit avoir atteint une maîtrise moyenne de sa machine, c'est que ces compétences ne représentent qu'une partie de ce qu'il doit savoir pour pouvoir rouler convenablement et en toute sécurité. Elles sont essentiellement requises pour permettre au motard de se concentrer pleinement sur les conditions du trafic et évaluer les événements qui risquent de se produire.

Le motard doit se rendre compte que son attitude dans ce processus est cruciale. Si, au moment d'entrer dans un virage sans visibilité, le motard estime que la sortie est dégagée, ou qu'il a été vu par un véhicule qui s'approche et qui signale son intention de traverser devant lui, alors les perspectives pour le motard d'obtenir, sans incident, l'expérience nécessaire pendant les dix-huit premiers mois de circulation seront sensiblement réduites.

Dans ces exercices, les règles en matière de regard doivent avoir été renforcées, en accordant une importance particulière à la nécessité de s'assurer que la voie est libre derrière soi avant d'exécuter les importants changements de direction requis pour ces manœuvres.

Le motard doit savoir qu'il ne faut pas actionner les freins dans les tournants et se rendre compte qu'il est crucial d'avoir engagé la bonne vitesse à la bonne allure pour arriver en toute sécurité.

Évaluation

Les compétences de maîtrise de la machine enseignées au volet 4 sont sans doute les plus importantes pour circuler convenablement et en toute sécurité à moto. Il est de la plus haute importance que le motard parvienne à un niveau de compétence lui permettant d'effectuer ces exercices en souplesse et en maîtrisant bien sa machine.

Le motard doit être en mesure de démarrer, d'arrêter, d'utiliser le papillon des gaz et l'embrayage et de changer de vitesse, d'accélérer et de décélérer en faisant preuve d'une bonne coordination entre les freins et les vitesses.

Il doit être en mesure de changer de direction en souplesse, de progresser à travers le braquage à faible allure, de commencer à se pencher lorsqu'il roule plus vite et de provoquer un contre-braquage à des allures plus élevées.

Il doit porter son regard au bon endroit et toujours vérifier derrière lui lorsqu'il commence une manœuvre et qu'il change de

direction. Si le motard se montre exagérément sûr de lui et enclin à prendre des risques, l'instructeur doit veiller à ce qu'il comprenne les conséquences probables d'un tel comportement et le modifie en conséquence.

Le motard ne doit être autorisé à passer au volet suivant que lorsque l'instructeur s'est assuré que tous les points ci-dessus sont satisfaits.

5. Manœuvrer à faible vitesse

Risques, attitude et comportement

Bien que le fait de manœuvrer à faible vitesse ne soit pas considéré comme particulièrement dangereux, le motard doit comprendre que ces compétences seront utiles au moment de garer sa moto, lorsque des piétons sont présents et dans les cas où les automobilistes se concentrent sur la recherche et l'occupation d'une place de parking.

Il faut également comprendre que si elle tombe, la moto peut blesser le motard ou toute autre personne se trouvant sur le chemin et peut être gravement endommagée.

Connaissances préalables du motard

Le motard doit posséder la gamme des compétences en matière de maîtrise de la machine couvertes dans les volets précédents pour garantir que la machine se pliera aux intentions du motard.

Il doit comprendre que toutes les connaissances et compétences en cours d'acquisition sont pertinentes pour rouler en toute sécurité sur les routes publiques et que son attitude et son comportement sont des facteurs cruciaux pour assurer sa sécurité.

Il doit connaître ses limites, comprendre que les compétences en cours d'acquisition pour maîtriser sa machine ne sont qu'une partie des exigences nécessaires pour rouler en toute sécurité sur les routes publiques.

Le motard doit apprécier de mieux en mieux la gamme des risques qu'il rencontrera lorsqu'il circulera dans le trafic.



Exigences de l'instructeur

- * Réviser les notes de l'instructeur.
- * Évaluer l'étendue des connaissances préalables du motard.
- * Planifier la structure des exercices.
- * Expliquer et démontrer l'importance de l'équilibre dans les manœuvres à faible allure.
- * Expliquer et démontrer l'importance particulière du contrôle du papillon des gaz et de l'embrayage à faible allure.
- * Souligner la nécessité de tenir compte des piétons et des autres usagers de la route.
- * Évaluer constamment l'attitude du motard.

Exercices

- * Rouler en ligne droite à des allures inférieures à 3 km/h.
- * Tourner à des allures inférieures à 5 km/h.
- * Franchir les obstacles à faible allure.

Évaluation

- * Le motard doit avoir développé un bon niveau d'équilibre et être en mesure de garder le contrôle de sa machine lorsqu'il manœuvre à faible allure.
- * Le motard doit bien posséder les techniques d'embrayage et de gaz requises en roulant lentement et pour franchir des obstacles à faible allure.
- * Le motard doit porter son regard au bon endroit, ce qui doit contribuer à son bon équilibre et lui permettre d'être sensibilisé aux risques potentiels et réels.
- * Le motard doit se rendre compte que l'aptitude à rouler en toute sécurité est une compétence importante en matière de maîtrise de la machine.

Notes de l'instructeur

Préparation et planification

Du fait que les exercices du volet 5 portent sur l'aptitude du motard à maîtriser la machine à faible allure, l'instructeur dispose d'une plus grande flexibilité pour planifier l'aménagement du terrain d'entraînement ainsi que la succession et la combinaison des exercices. Ainsi, l'exercice consistant à tourner à faible vitesse peut utiliser les aménagements destinés au slalom, au huit ou au cercle utilisés dans le volet 4 ou bien l'instructeur peut en préparer d'autres.

Surtout, le motard doit commencer par des manœuvres distinctes et séparées; au fur et à mesure que sa confiance et sa compétence se développent, ces manœuvres peuvent être combinées, tout comme d'ailleurs les exercices des derniers stades de formation du volet 4.

L'instructeur doit se rendre compte que le motard peut juger le volet 4 moins important parce qu'il est moins dynamique; il ne doit pas sous-estimer l'avantage de rendre la session intéressante en adoptant une approche flexible.

Explication et démonstration

L'instructeur doit expliquer au motard la dynamique de la machine à faible allure et l'importance du contrôle du papillon des gaz et de l'embrayage pour parvenir à un bon équilibre et le conserver.

L'instructeur peut démontrer les limites de la maîtrise à faible vitesse par la technique de «l'arrêt trial», où la moto est momentanément à l'arrêt alors que celui qui la chevauche a les deux pieds sur le repose-pied, mais cette technique ne doit être tentée par le motard que lorsque l'instructeur s'est assuré de ses capacités et sait que le défi que cela va poser ne portera pas atteinte à sa confiance en soi.

Une attention particulière doit être donnée à l'importance d'une posture correcte et d'une bonne concentration du regard.

Initialement, chaque manœuvre dans le cadre des exercices doit faire l'objet d'une explication et d'une démonstration séparées. Au fur et à mesure que la compétence et la confiance augmentent et que le motard peut combiner les manœuvres dans le cadre de l'exercice, l'instructeur doit soigneusement expliquer ce que le motard doit faire et, si nécessaire, en faire la démonstration.



Exercices

Rouler lentement en ligne droite

Cet exercice demande au motard de rouler sur 30 mètres en ligne droite à des vitesses inférieures à 3 km/h, sans mettre le pied à terre ni dévier sensiblement.

Au moment de mettre la machine en mouvement, le motard doit être assis au centre de sa moto, les mains et les avant-bras de niveau, le pied sur les repose-pieds et le dos droit. En regardant devant lui vers un point qui sera atteint en six secondes environ, le motard doit garder son allure aussi faible que possible, à l'aide de l'embrayage et du papillon des gaz. La vitesse engagée doit toujours être la plus basse et les freins ne doivent pas être utilisés si ce n'est lorsque l'allure a sensiblement dépassé celle requise pour l'exercice.

Bien qu'il soit nécessaire de déplacer le guidon pour aider à conserver l'équilibre, la roue avant ne doit pas s'écarter du centre de la voie de plus de 15 cm de part et d'autre.

Lorsque le motard peut conserver au moins une allure au pas constante sans perdre à aucun moment le contrôle de la machine, l'instructeur peut passer à l'exercice suivant.

Changer de direction à faible allure

Les techniques de maîtrise de la machine appliquées pour rouler lentement en ligne droite doivent également s'appliquer lors de changements de direction à faible allure, à une seule exception près, concernant le regard du motard. Ici, les pratiques à appliquer sont celles établies dans les exercices des volets 3 et 4.

Trois manœuvres distinctes doivent être entreprises dans le cadre de cet exercice: passer successivement d'une direction à une autre sans dépasser 45 degrés; tourner à 180 degrés départ arrêté, et tourner à 180 ou 360 degrés départ en mouvement. La première peut utiliser les figures de slalom ou de huit utilisées au volet 4 et la deuxième et la troisième peuvent utiliser les cercles ou les huit. Vu la faible allure requise, si le motard utilise les tracés en cercle ou en huit, il doit se trouver à l'intérieur plutôt qu'à l'extérieur du parcours.

Initialement, chacune des manœuvres doit être pratiquée séparément. Mais au fur et à mesure que le motard gagne en compétence et en confiance, il est possible de les combiner les unes aux autres.

Lorsque l'instructeur s'est assuré que le motard est en mesure de changer de direction à faible allure tout en conservant à tout moment le contrôle de sa machine, il peut passer à l'exercice suivant.

Franchir des obstacles à faible allure

Cet exercice reproduit une manœuvre que le motard sera souvent appelé à effectuer sur les routes publiques, ou plus précisément lorsqu'il y arrive ou les quitte, c'est-à-dire qu'il doit monter ou descendre d'un trottoir.

Alors que les autres exercices à faible allure exigeaient des réglages de gaz minimaux, cet exercice exige davantage de puissance de la part du moteur, et donc des réglages de gaz plus élevés, qui devront être finement équilibrés avec l'embrayage.

L'instructeur doit expliquer et démontrer cette technique et le motard doit commencer l'exercice en explorant l'équilibre entre le papillon des gaz et l'embrayage afin de surmonter la résistance. Assis sur la machine, les deux pieds sur le sol et la roue avant à angle droit contre un mur, le motard doit sélectionner la première vitesse, lâcher l'embrayage progressivement et sentir le point où le moteur est sur le point de caler à une gamme de réglages de gaz allant jusqu'à une ouverture d'environ un tiers.

Lorsque le motard a développé le sens de l'équilibre entre papillon des gaz et embrayage contre la résistance à des vitesses de moteur plus élevées, il peut passer à l'étape suivante de l'exercice. En utilisant un trottoir avec une bordure d'environ 10 cm de haut, ou une plateforme fixe spécialement construite, le motard doit positionner sa machine à angle droit par rapport à lui, avec la roue avant qui touche juste la bordure du trottoir.

Les deux pieds au sol, le motard doit sélectionner la première vitesse, en lâchant progressivement l'embrayage et en augmentant les gaz jusqu'au point où la roue commence à monter sur trottoir. Dès que la résistance est surmontée, le papillon des gaz doit être ramené en arrière et lorsque la roue avant se trouve totalement sur le trottoir, le levier d'embrayage doit être entièrement retiré. Le motard doit avancer jusqu'à ce que la roue arrière touche le trottoir.

Le motard doit se rendre compte qu'une moindre puissance sera requise pour soulever la roue arrière étant donné qu'une partie importante du poids de la machine se trouve déjà sur le trottoir; de même, s'il utilise un réglage des gaz plus élevé, il est possible que la roue arrière dérape et glisse sur le côté. Cette situation doit être évitée car elle peut être très dangereuse.



Bien que n'étant pas aussi exigeante pour le motard, la descente d'un trottoir doit également être pratiquée. Comme pour la montée, les pieds du motard doivent se trouver sur les repose-pieds. Le papillon des gaz doit être fermé lorsque les roues descendent du trottoir. L'utilisation précautionneuse du frein avant garantit que les roues descendent progressivement.

Risques, attitude et comportement

Le motard doit se rendre compte qu'en tombant, une moto peut blesser le motard ou toute personne se trouvant sur son chemin, et subir des dommages graves et coûteux.

Évaluation

Le motard doit être en mesure d'effectuer les exercices de manière compétente et assurée, et l'instructeur doit s'assurer que le motard comprenne que la machine reste potentiellement dangereuse, même si elle avance lentement.

- * Le motard doit comprendre que les connaissances et compétences ainsi acquises sont essentielles pour pouvoir rouler dans le trafic et que son attitude et son comportement sont cruciaux pour rouler en toute sécurité.
- * Le motard doit comprendre que les autres usagers de la route ne se comporteront pas toujours comme il s'y attend et qu'il est nécessaire de rouler d'une manière permettant d'éviter les situations dangereuses, ou tout au moins de les gérer.

Exigences de l'instructeur

- * Réviser les notes de l'instructeur.
- * Évaluer les connaissances préalables du motard.
- * Planifier soigneusement la conception des Exercices.
- * Expliquer et démontrer comment franchir des obstacles à l'aide d'un contre-braquage extrême.
- * Expliquer et démontrer les techniques de freinage les plus efficaces en situations d'urgence.
- * Mettre l'accent sur l'importance de l'attitude et du comportement dans les situations d'évitement faisant appel aux capacités à zigzaguer et à effectuer un freinage d'urgence.
- * Évaluer constamment l'attitude du motard.

Exercices

- * Zigzaguer pour éviter un obstacle à moins de 30 km/h.
- * Freiner pour éviter une collision à moins de 50 km/h.

Évaluation

- * Le motard doit être en mesure de contourner un obstacle en utilisant un contre-braquage extrême.
- * Il doit être en mesure de s'arrêter sur la distance la plus courte possible à partir d'une vitesse donnée, sans perdre le contrôle de la machine et sans qu'une roue ne se bloque.
- * Le motard doit être en mesure de réagir rapidement à une situation exigeant d'appliquer ces techniques d'évitement de collisions.
- * Le motard doit comprendre que la nécessité et l'efficacité de ces techniques d'évitement de collisions sont influencées par son attitude et son comportement.

6. Gestion des risques

Risques, attitude et comportement

Alors que les compétences abordées au volet 6 sont sans doute les plus difficiles à maîtriser, le motard doit comprendre qu'elles sont essentielles pour éviter les collisions avec les autres usagers de la route.

L'aptitude du motard à anticiper l'inattendu est très importante parce que les deux tiers des accidents qui impliquent une moto et un autre véhicule se produisent lorsque l'automobiliste n'a pas vu le motard.

Connaissances préalables du motard

- * Le motard doit comprendre la technique du contre-braquage et être en mesure de l'utiliser consciemment pour procéder à des changements de direction à plus de 25 km/h.
- * Le motard doit comprendre les techniques de freinage requises dans la gamme des situations du trafic normal et être en mesure de les démontrer.



Notes de l'instructeur

Préparation et planification

Les exercices du volet 6 sont sans l'ombre d'un doute les plus exigeants à l'égard du motard. L'instructeur doit donc s'assurer que la sécurité de tous revête la plus haute priorité.

En préparant les exercices, l'instructeur doit être conscient des manières dont les techniques de freinage et de zigzag seront testées dans les examens nationaux du permis de catégorie A.

Bien que la mise à l'épreuve de la maîtrise de ces techniques soit désormais une exigence de l'Union européenne dans tous les Etats membres, les arrangements concrets varient considérablement, avec des différences au niveau des vitesses, des distances et de la dimension de l'obstacle que le motard doit éviter en zigzaguant. Dans certains pays, les techniques de freinage et de zigzag sont testées séparément alors que dans d'autres, elles sont combinées.

Si la dimension du terrain d'entraînement est suffisante et que l'état de la chaussée est bon, l'instructeur doit prévoir d'organiser les exercices d'une manière qui soit aussi proche que possible de la situation d'examen.

Ce faisant, l'instructeur doit désormais savoir qu'il est possible pour un motard d'être formé au freinage et au zigzagage d'urgence sur des surfaces plus petites et à des allures moins élevées que celles requises par certains examens nationaux.

Au niveau de la planification de ces exercices, il est important que le motard soit initié aux techniques de manière progressive. L'effet direct requis pour effectuer le contre-braquage nécessaire pour éviter un obstacle en zigzaguant peut être induit à partir de 20 km/h, et de bonnes techniques de freinage d'urgence à partir de 25 km/h.

L'instructeur doit toujours veiller à ce que le motard porte des vêtements adaptés lorsqu'il effectue ces exercices. Des gants, des chaussures, un blouson et un pantalon doivent assurer au motard une bonne protection au cas où il viendrait à tomber.

Explication et démonstration

L'aptitude à freiner rapidement et efficacement en situation d'urgence et à zigzaguer autour d'un véhicule ou d'une personne qui vient de surgir inopinément sur la trajectoire du motard, sont des compétences essentielles de maîtrise de la machine qui peuvent réellement sauver des vies.

En expliquant et en démontrant ces compétences, il est important que l'instructeur souligne que la probabilité que le motard soit appelé à en faire usage est très largement déterminée par son attitude et son comportement. Si le motard dangereuse, il pourra adapter son allure et/ou sa trajectoire, et la situation pourra devenir une situation de trafic normale.

L'instructeur doit être en mesure de démontrer avec compétence les techniques de zigzag et de freinage que ces exercices requièrent et doit être conscient qu'au début, elles pourront



intimider, voire effrayer le motard. L'instructeur doit soigneusement expliquer ce qui est attendu du motard et comment la machine réagira, et commencer par faire la démonstration de ces techniques à faible allure.

Comme toujours, l'endroit où se porte le regard du motard est très important; l'instructeur doit insister sur ce point et le surveiller de près.

Exercices

Zigzaguer pour éviter

Le motard doit commencer par explorer les caractéristiques de contre-braquage positives de la machine. Lorsqu'il roule en ligne droite à environ 20 km/h, il doit exercer un mouvement ferme et délibéré vers l'avant sur le guidon du côté opposé à la direction envisagée pour le tournant.

L'effet sur le guidon doit être exercé avec le bras et le torse, le poignet verrouillé, et en gardant la tête verticale par rapport à la route.

Le motard ne doit pas modifier la position du papillon des gaz ni utiliser l'embrayage ou les vitesses et doit regarder là où il veut aller, et non l'obstacle à éviter.

Après avoir fait un tournant, le motard doit s'arrêter. La manœuvre doit alors être répétée avec un effet croissant exercé sur le guidon et, de ce fait, des tournants de plus en plus serrés.

Lorsque le motard a gagné en compétence et en confiance, un deuxième effet de contre-braquage doit être introduit, cette fois sur le guidon opposé au premier. Lorsque la machine revient en position verticale, le motard doit s'arrêter. Lorsqu'il sait raisonnablement bien effectuer les deux zigzags consécutifs, le motard doit faire un tournant normal supplémentaire afin de se retrouver sur la trajectoire sur laquelle il circulait initialement, puis s'arrêter.

Lorsque l'instructeur s'est assuré que le motard peut entreprendre l'exercice sans jamais perdre le contrôle de la machine, il peut lui demander de faire passer l'effet de contre-braquage du guidon au repose-pied.

L'approche doit être la même que précédemment sauf qu'au lieu de pousser le guidon opposé à la direction du tournant envisagé, le pied du motard doit pousser fermement vers le bas sur le repose-pied opposé au tournant envisagé.

Lorsque l'instructeur s'est assuré que le motard a maîtrisé cette technique, il peut faire combiner l'effet venant du guidon et celui dû au repose-pied. L'instructeur doit expliquer que les caractéristiques d'une machine déterminent le contre-braquage le plus efficace.

À ce stade, le motard doit être invité à faire un zigzag initial vers la gauche ou vers la droite, sur un signal prédéfini donné par l'instructeur. Après le zigzag initial, le motard doit zigzaguer pour reprendre sa direction initiale, puis tourner afin de reprendre sa trajectoire initiale.

Lorsque l'instructeur s'est assuré que le motard a atteint un niveau de compétence raisonnable, il peut aménager le terrain d'entraînement de manière aussi proche que possible des exigences de l'examen national, et faire effectuer l'exercice en augmentant progressivement la vitesse jusqu'à 30 km/h. Si l'examen national exige que la manœuvre de zigzagage soit entreprise à des vitesses plus élevées, il ne faut en faire la pratique que sur un terrain d'entraînement de dimensions suffisantes et présentant une surface appropriée.

Freinage en cas d'urgence

En présentant cet exercice, l'instructeur doit souligner qu'utilisés convenablement, les freins d'une moto sont très efficaces et qu'un motard compétent peut généralement s'arrêter avant l'obstacle.

Le motard doit comprendre que l'objet de l'exercice est d'arrêter la machine sur la distance la plus courte possible à partir d'une vitesse donnée, sans que les roues ne se bloquent ni que la machine ne s'écarte de la ligne droite.

Le motard doit circuler en ligne droite à 20 km/h, puis, au moment d'atteindre un point marqué, actionner très fermement les deux freins ensemble, retirer le levier d'embrayage et ramener les gaz. Cela doit être répété jusqu'à ce que le motard ait pris la mesure de l'efficacité des freins et soit capable de s'arrêter régulièrement sans que les roues ne se bloquent.

À chaque occasion, la distance d'arrêt doit être marquée afin que le motard puisse se rendre compte qu'elle se raccourcit lorsque les roues ne se bloquent pas, et qu'il soit à même de juger de l'amélioration de sa performance.

À ce stade, la vitesse peut passer à 30 km/h et un signal visuel convenu à l'avance doit remplacer le point de freinage marqué. Les distances d'arrêt doivent être mesurées et comparées



à la performance précédente du motard. Cela lui donnera une perception du temps de réaction et de l'augmentation de la distance d'arrêt.

Lorsque l'instructeur s'est assuré que le motard est en mesure de procéder à un arrêt d'urgence efficace, sans perdre le contrôle de la machine, l'allure peut être augmentée par étapes, jusqu'à 50 km/h maximum si la dimension et la surface du terrain d'entraînement le permettent.

Freiner et zigzaguer

Normalement, le zigzag et le freinage d'urgence sont deux manœuvres distinctes auxquelles un motard peut recourir pour faire face à une situation grave.

L'instructeur doit expliquer au motard que si la distance d'arrêt n'est pas suffisante pour éviter de heurter un obstacle, tel qu'une voiture qui vient de faire irruption devant le motard, alors celui-ci doit éviter le véhicule en zigzaguant. De fait, il faudrait être un motard très chevronné pour prendre la décision, dans une telle situation, de remplacer la vitesse par la manœuvrabilité, en particulier étant donné que passer des commandes du freinage à celles du zigzagage prendrait du temps, et donc de la place.

L'organisation de certaines épreuves nationales du permis A a cependant choisi de combiner le freinage et les manœuvres de zigzagage.

Si la dimension et la surface du terrain d'entraînement le permettent en toute sécurité, l'instructeur peut aménager le terrain d'entraînement en conséquence, à condition que le motard puisse effectuer les exercices séparés de zigzag et de freinage d'urgence de manière compétente et cohérente.

Le motard doit recevoir des informations approfondies sur ce qui l'attend, et doit tout d'abord tenter la manœuvre combinée à des allures inférieures à celles requises à l'examen du permis A, en passant progressivement aux allures requises lors de l'examen lorsque l'instructeur s'est assuré qu'il peut le faire en toute sécurité.

Risques, attitude et comportement

Le volet 6 se concentre sur des situations extrêmement dangereuses. Au cours des exercices, l'instructeur doit s'assurer que le motard appréhende bien les risques et le comportement, au-delà du contexte immédiat d'une situation de freinage ou de zigzagage de crise.

Le regard du motard doit se porter là où cela lui permettra d'être averti le plus tôt possible de l'existence d'une situation dangereuse. S'il est nécessaire de zigzaguer ou de freiner très fort, le motard doit regarder là où il veut aller et non pas l'obstacle qu'il essaye d'éviter.

Le motard doit avoir une bonne compréhension de la relation entre allure et distance ainsi que de l'effet cumulatif du temps de réflexion et du temps de réaction. Cela doit se combiner également à une bonne perception de l'influence de l'état de la chaussée sur la capacité du motard à maîtriser la situation.

Le motard doit savoir que le freinage d'urgence ne doit être tenté qu'avec la machine redressée et en ligne droite. Si le motard a besoin de freiner fortement dans une courbe, il devra redresser la machine, freiner, puis incliner la machine, en exerçant un effet de contre-braquage ferme.

Évaluation

Le motard doit être en mesure de zigzaguer pour éviter un obstacle, vers la gauche et vers la droite, à des allures ne dépassant pas 30 km/h, de manière compétente et assurée sans jamais perdre le contrôle de la machine.

Les dimensions de l'obstacle doivent être au moins de 1,7 mètres sur 2,2 mètres et à une distance d'au moins 10 mètres à partir du point marqué pour le début de la manœuvre. Lorsque l'instructeur indique le point où la manœuvre doit commencer, la distance par rapport à l'obstacle doit être d'au moins 12 mètres.

Le motard doit être en mesure de freiner en toute sécurité en situation d'urgence, sans jamais perdre le contrôle de sa machine, à des vitesses allant entre 30 et 50 km/h.

Lorsque l'instructeur s'est assuré que les compétences du motard en matière de maîtrise de la machine lui permettent d'effectuer tous les exercices des volets 1 à 6 de manière sûre et compétente et que le motard comprend l'importance d'une attitude et d'un comportement convenables, le moment est venu de passer au véritable défi consistant à apprendre à rouler dans la circulation en toute sécurité.



Circuler sur la route en toute sécurité: l'élément Interface avec le trafic du programme IRT

Ce que le motard doit comprendre:

- * Avant de s'aventurer dans la circulation, il est de la plus haute importance que le motard comprenne qu'il est le premier responsable de la sécurité; en outre,
- * bien que les compétences de maîtrise de la machine soient essentielles, elles ne représentent qu'une partie de la gamme des compétences et connaissances requises pour rouler en toute sécurité à moto ou à scooter dans la circulation; en outre,
- * c'est l'attitude et le comportement qui déterminent en premier lieu la capacité à pouvoir rouler dans la circulation en toute sécurité; en outre,
- * la sensibilisation aux risques et l'anticipation sont des compétences cruciales.

Ce que l'instructeur doit comprendre:

- * Bien que les volets de l'élément Interface avec le trafic soient présentés dans un ordre donné, il ne sera pas possible de les suivre comme des sessions de formation distinctes sur la route. Il convient cependant de reconnaître leur logique pédagogique en leur accordant une importance appropriée, en planifiant soigneusement les itinéraires, et en n'accroissant leur complexité qu'en fonction de l'évolution de l'expérience et de la compétence du motard.
- * En outre, chacun des volets couvre des situations diverses qu'il n'est souvent pas possible de suivre en tant qu'exercices distincts. Là encore, la planification doit viser à ce que le motard en fasse l'expérience progressivement.

Théorie	Maîtrise de la moto	Interface avec le trafic
1 Code de la route	1 Se familiariser avec la machine	1 Positionnement dans le trafic
2 Signalisation et marquages	2 Premiers déplacements	2 Distance et vitesse
3 Mécanique et dynamique	3 Vitesses, freins et direction	3 Virages et courbes
4 Sensibilisation aux dangers	4 Braquage et contre-braquage	4 Intersections
5 Casques et vêtements adaptés	5 Manœuvres à faible allure	5 Dépassement
6 Responsabilités sociales	6 Gestion des risques	6 Autoroutes
7 Altération des réactions		7 Anticipation
8 Attitude et comportement		8 Rouler à plusieurs
		9 Planification de trajets



Avant de s'aventurer sur la route, le motard doit:

- * Se conformer à toutes les exigences légales.
- * Être convenablement habillé et avoir l'équipement de protection adapté.
- * Savoir maîtriser la machine de manière compétente.
- * Comprendre le code de la route en particulier eu égard aux situations du trafic et de configuration de la route qu'il est susceptible de rencontrer.
- * Accepter les souhaits de l'instructeur et s'y conformer lorsqu'il circule en groupe sur une route publique.
- * Comprendre et avoir pratiqué les dispositions prises pour communiquer avec l'instructeur.
- * Apprécier les dangers susceptibles d'être rencontrés dans le cadre de ce volet.
- * Apprécier le comportement probable des autres usagers de la route et la nécessité de l'anticiper.
- * Reconnaître que c'est son attitude et son comportement propres qui déterminent dans une large mesure sa sécurité.

Avant de s'aventurer sur la route, l'instructeur doit:

- * Planifier l'exercice à l'avance.
- * Identifier un itinéraire où le motard rencontrera les situations de trafic couvertes par le volet donné.
- * Vérifier que le motard est convenablement habillé et que lui et sa machine se conforment à toutes les exigences légales.
- * S'assurer que le motard possède les aptitudes nécessaires pour maîtriser la machine.
- * Développer les circuits à parcourir pour ce volet et les méthodes permettant de communiquer avec le motard.
- * Expliquer au motard de façon approfondie les trajets à parcourir et les dispositions prises pour communiquer.
- * Expliquer au motard les risques particuliers qui pourraient être rencontrés dans le cadre de ce volet.
- * Expliquer le comportement probable des autres usagers de la route et donner des exemples de la manière de l'anticiper.
- * Évaluer l'attitude et le comportement probable du motard et adapter l'approche en conséquence.





1. Positionnement dans le trafic

Ce volet étudie la position qu'un motard doit prendre sur la route lorsqu'il roule dans un environnement urbain, au milieu du trafic.

Préparation et planification

En préparant la première expérience du motard à moto ou en scooter sur une route publique, l'instructeur doit choisir un itinéraire comportant relativement peu d'intersections ainsi qu'une densité et une vitesse du trafic modérées.

Même si le motard possède le permis de conduire pour une autre catégorie de véhicule et a l'expérience du trafic, l'instructeur ne doit pas utiliser un trajet présentant des caractéristiques nombreuses ainsi qu'un volume et une vitesse de trafic élevés.

Le trajet choisi doit toujours donner suffisamment d'occasions à l'instructeur et au motard de s'arrêter pour discuter en toute sécurité des situations rencontrées et des expériences faites.

Exigences légales et de sécurité

Avant de s'aventurer sur les routes, l'instructeur doit vérifier que le motard et la machine satisfont à toutes les exigences légales.

L'instructeur doit également s'assurer que le casque et les vêtements du motard sont adaptés, que le viseur du casque ou les lunettes sont propres et exempts de rayures et que le motard procède à un examen de sécurité de son engin, en contrôlant les points tels que la tension de la chaîne, l'état et la pression des pneus, l'éclairage, les plaquettes de freins, les niveaux d'huile, etc.

Préparation et mise au courant

Le motard doit comprendre qu'une position correcte dans le trafic est déterminée par un certain nombre de facteurs en constante évolution et qu'à ce titre, il doit constamment évaluer et s'adapter.

Bien qu'en règle générale, il soit correct de se trouver au milieu de la voie, le motard doit adapter sa position afin d'avoir le champ de vision le plus large possible et de s'assurer que les autres usagers de la route le voient. Le motard doit être constamment en train de balayer du regard ce qui l'entoure, regarder à la fois loin et large, et chercher à identifier et à éviter ou à gérer les situations potentiellement dangereuses.

Cela peut se résumer ainsi: être toujours en position de voir et d'être vu; regarder toujours loin et large; et rechercher toujours une issue sûre.

Les considérations essentielles sont la vitesse et la distance; elles doivent être variées en fonction de l'évolution de la place disponible en longueur et sur les côtés.

L'instructeur peut l'expliquer en disant que le motard se trouve au centre d'une bulle de sécurité ovale dont les dimensions diminuent en proportion de la proximité avec les autres usagers de la route, de la largeur et de l'état de la chaussée.

Au fur et à mesure que la distance par rapport au véhicule situé devant lui diminue, le motard doit réduire son allure.

De même, le motard doit réduire son allure lorsque la place entre le bord et le centre de la chaussée va se réduire, par exemple en raison d'un véhicule en stationnement ou d'un rétrécissement de la voie.

L'instructeur doit veiller à ce que le motard comprenne la position de circulation qu'il doit adopter par rapport à l'instructeur. Le motard doit être informé avant le début de l'exercice de l'intention de l'instructeur de s'arrêter pour discuter des performances du motard. Cependant, s'il s'avère nécessaire d'arrêter un exercice, le motard doit clairement comprendre le signal distinctif à utiliser et la procédure à suivre à ce moment-là.

Le motard doit également comprendre les dispositions prises pour transmettre des instructions. En cas d'utilisation d'équipements de communication, leur maniement doit avoir été exercé avant de s'aventurer sur la route.



Expérience

Rejoindre le trafic

L'instructeur et le motard doivent chercher à rejoindre le trafic circulant sur une chaussée unique à partir d'une position sûre, telle qu'un point d'arrêt ou une voie d'accès.

L'instructeur en tête, ils doivent signaler leur intention et se déplacer vers la chaussée en direction du trafic de leur côté de la route. Au début, la chaussée doit être dégagée et ne pas présenter de véhicules arrivant dans cette direction.

Ils doivent accélérer et atteindre une allure juste inférieure à la vitesse autorisée, ou une allure moins élevée si l'état du trafic ou de la surface de la route l'exige. Au bout d'un laps de temps jugé approprié par l'instructeur, ils doivent s'arrêter dans un emplacement convenable, après avoir signalé leur intention, puis répéter l'exercice.

Lorsque l'instructeur s'est assuré que le motard est suffisamment confiant, ils doivent rejoindre la chaussée dans la direction opposée à celle dans laquelle le trafic circule de leur côté de la route.

Après avoir vérifié que la voie est libre et ne présente aucun véhicule arrivant dans les deux sens, ils doivent signaler leur

intention. Là encore, l'instructeur en tête, ils doivent alors pénétrer sur la chaussée. Au bout d'une distance appropriée, ils doivent s'arrêter dans un emplacement convenable, après avoir signalé leur intention, pour ensuite répéter l'exercice.

Lorsque l'instructeur s'est assuré que le motard est suffisamment compétent et confiant, ils doivent chercher à rejoindre la chaussée alors que des véhicules y circulent.

Il est important que l'instructeur explique et démontre comment juger de la vitesse et de la distance des véhicules qui arrivent. L'instructeur en tête, ils doivent chercher à rejoindre la chaussée devant les véhicules qui arrivent.

Cela ne doit cependant être entrepris que lorsque ces véhicules se trouvent à une distance et circulent à une vitesse permettant à l'instructeur et au motard de rejoindre la chaussée et, moyennant une accélération modeste, d'atteindre l'allure correcte et la bonne position par rapport au véhicule arrivant et au reste du trafic, sans obliger le conducteur du véhicule qui arrive à réduire sa vitesse ou à prendre d'autres mesures d'évitement.

Lorsque l'instructeur s'est assuré que le motard a suffisamment gagné en compétence et en confiance, ces exercices doivent être progressivement répétés avec le motard en tête et l'instructeur derrière lui.



Se déplacer dans le trafic

L'instructeur doit chercher à s'assurer que le motard fasse progressivement l'expérience de la circulation dans le cadre d'un flux de trafic. Pour ce faire, l'instructeur doit identifier dans un premier temps une route raisonnablement longue et droite présentant une densité de trafic légère à modérée. Dans l'idéal, elle doit également avoir relativement peu de caractéristiques, telles que d'autres routes qui la rejoignent.

L'instructeur en tête, le motard doit prendre une position par rapport au véhicule situé devant lui qui lui permette de voir et d'être vu et de s'arrêter avec un freinage modéré si le véhicule devant lui s'immobilisait brutalement.

Cette position est influencée par la vitesse du véhicule précédent et par ses caractéristiques. S'il s'agit par exemple d'un grand véhicule utilitaire et non d'une petite voiture basse, le motard doit se positionner plus loin et plus en décalage afin non seulement de voir davantage la route et d'être vu par le trafic arrivant, mais aussi d'être vu dans les rétroviseurs arrière du conducteur du véhicule circulant devant lui.

La relation entre allure et distance est cruciale et doit être constamment surveillée et adaptée.

Au fur et à mesure que la vitesse du véhicule précédent augmente, la distance entre le motard et lui doit également augmenter. Le motard peut vérifier si cette distance est suffisante en appliquant la règle des deux secondes, selon laquelle le motard doit atteindre en deux bonnes secondes, ou trois si la route est mouillée, la position occupée par le véhicule précédent, marquée par exemple par le passage devant un réverbère.

Le motard doit augmenter la distance par rapport au véhicule qui le précède en réduisant sa vitesse s'il anticipe une situation qui l'obligera à ralentir ou à s'arrêter, par exemple, à l'approche d'un véhicule en stationnement ou d'un passage pour piétons ou lorsque les feux d'arrêt d'un véhicule précédent s'allument.

À l'approche d'un véhicule en stationnement ou d'un autre cas de figure entraînant un rétrécissement de la chaussée, le motard doit vérifier derrière lui et réduire son allure avant d'atteindre l'obstacle jusqu'à être en mesure de s'arrêter, si nécessaire, sans recourir à un freinage violent.

Là encore, la notion de bulle de sécurité est appropriée: plus la bulle est courte ou étroite, plus la vitesse du motard doit être faible.

Le motard doit surveiller sa position par rapport au véhicule qui le suit en utilisant les rétroviseurs et, si nécessaire, en regardant derrière lui. Cette distance doit être similaire à celle qui sépare le motard du véhicule qui le précède.

Dans le cas où le véhicule suivant se rapproche du motard, celui-ci doit permettre à la distance par rapport au véhicule devant lui d'augmenter afin que le véhicule suivant, s'il décide de dépasser, puisse reprendre place sur la voie sans que le motard n'ait à freiner ou à prendre d'autres mesures d'évitement. En règle générale, le motard ne doit pas accélérer pour maintenir une distance de sécurité devant un véhicule qui le suit.

En aucun cas les limites maximales de vitesse autorisée ne doivent être dépassées. L'instructeur doit s'assurer que le motard comprend qu'elles ont de bonnes raisons d'exister. Ainsi, un piéton heurté par un véhicule à 50 km/h a plus de 80 % de chances de survivre au choc. À 70 km/h, l'impact provoque presque inévitablement des blessures mortelles!

Lorsque l'instructeur s'est assuré que l'aptitude et la confiance du motard sont suffisantes, ces expériences doivent être progressivement répétées avec le motard en tête et l'instructeur derrière lui.

L'instructeur doit démontrer au motard les positions correctes à prendre dans un flux de trafic qui se déplace à vitesse lente mais constante et avec des arrêts et des redémarrages. Là encore, la notion de bulle de sécurité doit être appliquée.

Le motard doit rechercher une position qui lui donne une visibilité maximale sans quitter le flux de trafic, ce qui permet ainsi de voir le déplacement des véhicules en amont et d'anticiper raisonnablement le comportement probable du véhicule circulant devant lui.

La distance par rapport au véhicule circulant devant le motard doit varier en fonction de la vitesse à laquelle le trafic se déplace, moyennant une marge supplémentaire lorsque la vitesse n'est pas constante, mais connaît des accélérations et des diminutions.

À tout moment, la distance doit être suffisante pour permettre au motard de s'arrêter sans recourir à un freinage violent au cas où le véhicule devant lui pilerait sans prévenir.

À l'arrêt, le motard doit soit sélectionner le point mort, soit rester à l'arrêt alors que la machine est en marche et que l'embrayage est désengagé, selon que le véhicule situé devant lui est susceptible de redémarrer.

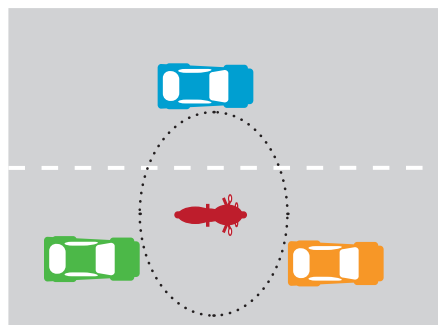


Positionnement à vitesse constante

En s'arrêtant derrière un véhicule qui s'est arrêté, le motard doit laisser une distance d'au moins un mètre et ne doit pas commencer à avancer tant que le véhicule devant lui n'a pas bougé. La distance d'avec ce véhicule doit alors être augmentée proportionnellement à l'accroissement de la vitesse du trafic.

Lorsqu'il s'arrête à proximité d'une intersection, le motard doit toujours laisser suffisamment de place pour un véhicule qui souhaite tourner en provenance ou à destination de l'autre route. Le motard n'a cependant pas à indiquer au conducteur d'un tel véhicule qu'il peut rejoindre le flux de trafic ou le traverser en toute sécurité.

À 25 km/h:



Évaluation

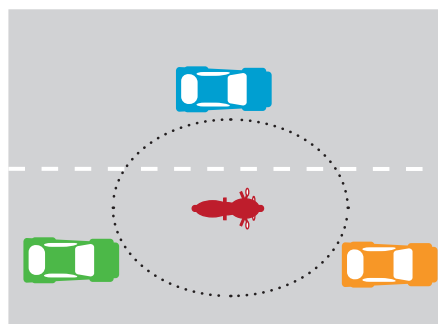
L'instructeur doit s'assurer que le motard peut en toute sécurité rejoindre un flux de trafic et se déplacer avec lui, est en mesure de maintenir une position sûre par rapport aux autres véhicules, et adapte ses distances en fonction de la vitesse du trafic, de la largeur de la chaussée et du rapprochement de certaines situations.

L'instructeur doit s'assurer que le motard est constamment en train de regarder au loin et en largeur, d'évaluer et d'anticiper les situations au fur et à mesure qu'elles se présentent et qu'elles évoluent, et d'adapter sa position et son allure en conséquence.

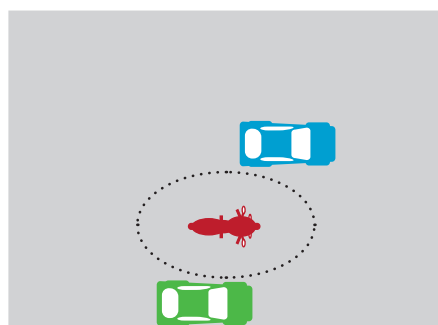
L'instructeur doit s'assurer que le motard occupe des positions qui lui donnent le meilleur champ de vision possible tout en lui permettant d'être vu par les autres usagers de la route.

Il faut aussi que le motard comprenne qu'en toute situation, il doit occuper une position telle qu'il puisse en sortir en toute sécurité, et rouler en conséquence.

À 50 km/h:



Dépassement d'une voiture garée:



La bulle de sécurité

Les illustrations ci-après montrent comment la taille de la bulle de sécurité change en fonction de l'allure du motard, de la proximité du reste du trafic et de la largeur de la chaussée.



2. Distance et vitesse

Ce volet étudie la position du motard sur la route lorsqu'il roule dans un environnement suburbain et rural, où la présence d'autres véhicules est moins susceptible de déterminer l'allure à laquelle il circule.

Préparation et planification

En planifiant ce volet, l'instructeur doit rechercher un trajet présentant relativement peu d'intersections et de virages et seulement un trafic léger. Au fur et à mesure que l'aptitude et la confiance du motard se développent, le trajet peut être allongé et rendu plus complexe. Le volume de trafic doit néanmoins rester léger.

Les trajets choisis doivent avoir des caractéristiques permettant à l'instructeur et au motard de s'arrêter en toute sécurité pour discuter de leurs expériences.

46

Exigences légales et de sécurité

Avant chaque session d'entraînement sur une route publique, l'instructeur doit s'assurer que le motard est vêtu de manière adaptée et que le motard et la machine satisfont à toutes les exigences légales.

Préparation et mise au courant

Le motard doit comprendre que lorsqu'il roule sur une route suburbaine ou rurale au trafic léger ou intermittent, il est le principal responsable du choix de l'allure de sa moto. Il en va différemment lorsqu'il doit rouler dans le trafic, où sa vitesse est influencée par celle du flux.

Cela exige que le motard se rende compte que son comportement visuel devra être différent. L'endroit où le motard regarde et la manière dont il évalue ce qu'il voit lui permettent de déterminer ce qu'est une allure sûre. L'instructeur doit souligner qu'à aucun moment le motard ne doit dépasser la vitesse maximale autorisée.

L'instructeur doit expliquer l'importance pour le motard de se concentrer sur le point le plus éloigné visible sur la route. Sur une route droite, il s'agit du point où les deux côtés de la route semblent se rejoindre. Lorsque la route tourne ou monte, c'est le point où la route disparaît de la vue du motard.

Il s'agit du point, souvent appelé limite, que le motard doit utiliser pour déterminer l'allure sûre à adopter. Celle-ci ne doit jamais être supérieure à la distance sur laquelle la machine peut être arrêtée sans avoir à recourir à un freinage violent.

La limite est un point mouvant et le regard du motard doit se déplacer avec ce point. Le motard ne doit jamais oublier qu'il est dangereux de focaliser son regard sur un point fixe.

Le motard doit également comprendre l'importance d'identifier les risques potentiels à la hauteur de ce point, en liaison avec la nécessité de surveiller et d'évaluer les situations au fur et à mesure qu'elles se présentent et, si nécessaire, en choisissant une nouvelle limite plus proche.

Les dispositions prises pour assurer la communication doivent être expliquées et comprises, tout comme les positions et arrangements de circulation pour s'arrêter afin de discuter de la performance du motard.

Expérience

Limite

En rejoignant la chaussée, le motard, précédé par l'instructeur, après avoir vérifié qu'il peut circuler en toute sécurité, clairement signalé son intention et pris position au milieu de la voie, doit chercher à identifier les limites utilisées par l'instructeur et comprendre la vitesse adoptée dans chaque contexte respectif. Une fois que plusieurs situations distinctes et différentes ont été rencontrées, l'instructeur et le motard doivent s'arrêter pour en discuter.

Le trajet doit alors se poursuivre avec les arrêts requis, jusqu'à ce que le motard ait suivi l'instructeur à travers la gamme de situations et leurs limites normalement rencontrées.

Lorsque l'instructeur s'est assuré que la compréhension du motard est suffisante, les trajets peuvent être parcourus avec le motard en tête.

Lorsque la route est droite et dégagée et que la limite se trouve là où les deux côtés de la route semblent se rejoindre, le motard doit adopter une allure ne dépassant pas la vitesse maximale autorisée et permettant d'arrêter la machine en n'utilisant pas plus qu'un freinage léger avant d'atteindre une marque, telle qu'un poteau de signalisation identifié coïncidant avec la limite.



À l'approche d'une courbe ou du sommet d'une côte, la limite doit être identifiée par le motard comme étant le point où la surface de la route disparaît de sa vue; l'allure de la machine doit ralentir en conséquence. La mesure dans laquelle le motard doit réduire son allure doit être en rapport avec le rythme auquel la limite semble se rapprocher du motard.

Lorsque la limite semble s'éloigner du motard, par exemple lorsqu'une courbe se redresse, le motard peut augmenter son allure. Là encore, l'allure doit toujours être déterminée par l'aptitude à s'arrêter sans franchir la distance par rapport à la limite.

À l'approche d'une courbe, le motard doit se rendre compte qu'il peut également avoir l'impression que la limite se déplace latéralement. Cela peut donner une indication de la direction et de l'intensité de la courbe, de sorte que le motard doit adapter son allure en conséquence.

Surveillance de la situation

Tout en se concentrant sur une limite, le motard doit identifier une situation au moment où elle survient pour la première fois. Si par exemple le motard voit une intersection apparaître à la limite, il doit commencer à évaluer le potentiel de risque qu'elle présente. Il doit étudier la question des priorités et surveiller le trafic susceptible de provenir ou provenant effectivement d'une route qui rejoint celle sur laquelle le motard circule, ou allant vers cette route.

Lorsque la situation est identifiée, le motard doit se tenir prêt à réduire son allure. Lorsqu'il pense que la route qui rejoint la sienne a priorité ou que le trafic provenant de cette route ou la rejoignant est susceptible d'emprunter le chemin prévu par le motard ou l'empruntera effectivement, ce point devient alors la limite et le motard doit adapter son allure en conséquence.

Évaluation

L'instructeur doit s'assurer que le motard est capable d'identifier correctement les limites et d'adapter son allure en conséquence. Le motard doit avoir une bonne compréhension de la relation entre la vitesse, les distances d'arrêt, le temps de réaction nécessaire, et doit identifier les situations ainsi que les surveiller afin de prendre à temps les mesures appropriées.

Vitesse et distances d'arrêt moyennes

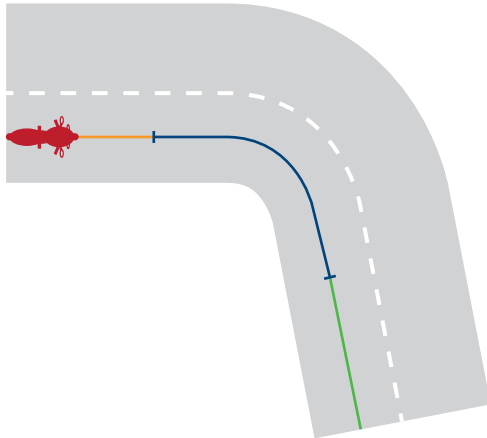
Freinage léger d'anticipation		
réaction	+sec	+mouillé
à 30 km/h: 5 m	15 m	15 m
à 60 km/h: 10 m	60 m	60 m
à 90 km/h: 15 m	130 m	130 m

Freinage ferme d'anticipation		
réaction	+sec	+mouillé
à 30 km/h: 5 m	9 m	12 m
à 60 km/h: 10 m	46 m	36 m
à 90 km/h: 15 m	81 m	81 m

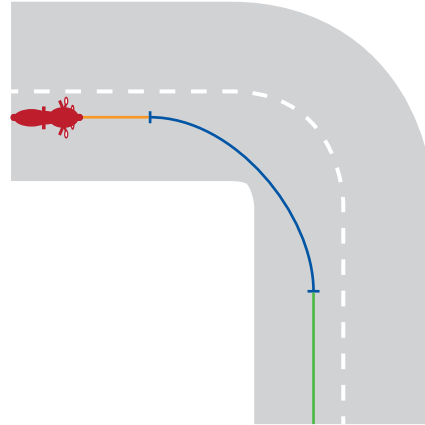
Freinage d'urgence non anticipé		
réaction	+sec	+mouillé
à 30 km/h: 10 m	4 m	8 m
à 60 km/h: 20 m	14 m	28 m
à 90 km/h: 30 m	32 m	64 m



La ligne du milieu:



À droite avec une meilleure vision:



48

3. Courbes et virages

Ce volet étudie la manière d'aborder et de prendre une courbe ou un virage.

Dans le contexte de ce volet, la différence entre une courbe et un virage est qu'une courbe n'exige pas une réduction de vitesse supérieure à 20 % alors qu'un virage est plus serré et exige de réduire davantage l'allure.

Préparation et planification

En préparant ce volet, l'instructeur doit commencer par identifier un trajet rural ou suburbain présentant un certain nombre de courbes distinctes et de virages modérés, ayant une bonne surface, des rayons constants ou présentant de faibles variations, et peu d'autres caractéristiques ainsi qu'un trafic léger.

Au fur et à mesure que l'aptitude et la confiance du motard se développent, le trajet peut être étendu pour inclure des courbes et des virages successifs, appelés virages en S, ainsi que des courbes et des virages présentant d'importantes variations de rayon. L'incidence des autres caractéristiques de la route ainsi que du volume de trafic doit rester faible. L'instructeur doit se rendre compte que des exigences importantes seront imposées au motard.

En conséquence, il doit constamment évaluer l'aptitude du motard à faire face à ces exigences et si nécessaire scinder l'expérience en unités plus faciles à gérer.

Les trajets choisis doivent donner à l'instructeur et au motard l'occasion de s'arrêter pour échanger des conseils et procéder à une évaluation en toute sécurité.

Exigences légales et de Sécurité

Le motard et sa machine doivent satisfaire à toutes les exigences légales et l'instructeur doit s'assurer que le motard a vérifié la machine et que son casque et ses vêtements sont adaptés.

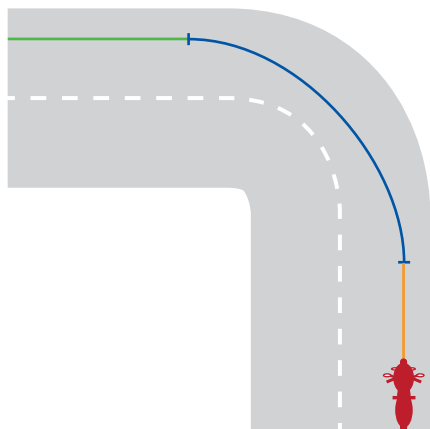
Préparation et mise au courant

L'instructeur doit expliquer que le concept de limite qui a été introduit et appliqué au volet 3 est également essentiel pour négocier en toute sécurité les courbes et les virages.

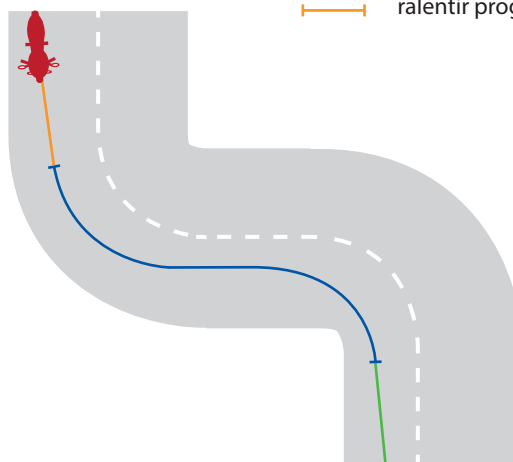
Cependant, le motard doit également comprendre que la bonne position sur la route et au moment de s'approcher d'un virage et de l'emprunter est également essentielle. La limite s'étend alors que la bonne position permet d'élargir ou d'allonger le champ de vision du motard.



À gauche avec une meilleure vision:



Virages en S:



-  accélérer progressivement
-  vitesse constante
-  ralentir progressivement

On ne saurait trop insister sur l'importance du fait que le regard du motard doit se déplacer constamment avec la limite.

La fixation du regard, c'est-à-dire le fait que l'attention du motard soit attirée et captée par une caractéristique, telle qu'un arbre à mi-chemin d'un virage, est une cause fréquente d'accidents de moto. Le motard ne doit donc jamais oublier la règle d'or: toujours regarder là où on veut aller!

L'instructeur doit également veiller à ce que le motard comprenne les limites de l'utilisation du papillon des gaz, de l'embrayage et des freins, qui sont cruciales pour pouvoir négocier une courbe ou un virage en toute sécurité.

Expérience

Maîtrise de la machine

Après que l'instructeur a expliqué et démontré la pratique correcte, le motard doit prendre la tête. À l'approche de la courbe ou du virage, en se concentrant sur la limite et en notant les éventuelles irrégularités de la surface routière telles que les couvercles d'inspection, le motard doit vérifier derrière lui et ralentir afin d'aborder le virage à une allure modérée et sûre.

Le freinage et la sélection de vitesse requis ont été entrepris avant d'arriver au virage, et la limite doit sembler constante pour le motard.

Au moment d'entrer dans le virage, il faut donner légèrement des gaz pour conserver à la machine son allure et son équilibre, jusqu'au moment où la sortie est visible. Dans les premières expériences de prise de virage, le motard doit adopter une trajectoire qui établisse sa position au milieu de la voie dans toute la courbe ou tout le virage.

En entrant dans le virage, le motard doit continuer à porter son regard sur la limite, le point visible le plus éloigné soit au centre, soit sur le côté de la route selon qu'il s'agit d'une courbe ou d'un virage vers la gauche ou vers la droite, et maintenir sa trajectoire au centre de la voie par un effet de contre-braquage suffisant.

Si le motard se trompe dans son appréciation de la vitesse d'entrée, il doit resserrer le rayon de sa trajectoire par le biais d'un effet de contre-braquage accru. S'il est vrai que des ajustements d'allure mineurs peuvent être apportés à l'aide du papillon des gaz, cette pratique est néanmoins à éviter parce qu'elle peut modifier l'équilibre de la machine. Il faut également éviter de changer de vitesses, tant pour accélérer que pour décélérer, pendant que la machine est dans le virage.



En aucune circonstance les freins ne doivent être actionnés pendant que la machine est inclinée dans la courbe.

S'il survient une situation d'urgence exigeant l'utilisation des freins, le motard doit redresser la machine, freiner puis, si possible, reprendre sa trajectoire par un effet de contre-braquage.

Lorsque la sortie du virage est en vue et que la limite semble s'éloigner, le motard doit prudemment ouvrir le papillon des gaz pour donner une accélération modérée, sans plus, en redressant progressivement la machine.

Le motard ne doit pas changer de vitesses tant que la machine n'est pas redressée et doit toujours utiliser l'embrayage et le papillon des gaz en souplesse.

Voir davantage

Lorsque l'instructeur s'est assuré que le motard a atteint un niveau de compétence et de confiance raisonnable, il peut lui expliquer la pratique consistant à étendre son champ de vision en élargissant la trajectoire, puis en faire la démonstration en circulant devant le motard.

Lorsque l'instructeur s'est assuré que la technique est comprise, le motard doit rouler en premier et, en entrant dans une courbe ou un virage vers la gauche, doit se positionner environ à un quart à l'intérieur depuis le bord droit de la voie.

Lorsque la sortie de la courbe ou du virage arrive dans le champ de vision, la machine doit avoir une trajectoire telle qu'au sommet de la courbe ou du virage, le motard sera à peu près un quart à l'intérieur depuis le centre de la route ou le côté gauche de la voie.

Au fur et à mesure que la route redevient droite, la trajectoire doit amener la machine vers le centre de la voie à la sortie de la courbe ou du virage.

Lorsqu'il entre dans une courbe ou un virage vers la droite, le motard doit avoir positionné sa machine environ à un quart à l'intérieur depuis le centre de la route ou le côté gauche de la voie.

Lorsque la limite est à la sortie de la courbe ou du virage, la trajectoire doit amener la machine à environ un quart à l'intérieur depuis le côté droit de la route. La trajectoire doit alors amener la machine au centre de la voie à la sortie de la courbe ou du virage dès que la route redevient droite.

Le motard se rendra immédiatement compte des avantages de cette technique car il sera en mesure de voir davantage et d'adopter une trajectoire présentant un rayon moins serré sur une partie de la courbe ou du virage.

Il doit cependant comprendre qu'il est dangereux de chercher à augmenter les avantages de cette technique en roulant plus près du bord ou du centre de la route. Au bord de la route, on rencontre inévitablement des débris et le risque est réel de rencontrer des véhicules venant en face au centre ou vers le centre de la route.



Virages multiples et changeants

L'instructeur doit expliquer au motard que l'un des plus grands plaisirs de la moto consiste à emprunter une série de courbes ou de virages, après avoir convenablement jugé de son allure et de sa trajectoire.

Le motard doit comprendre qu'il n'a pas à acquérir d'autres compétences que celles déjà pratiquées pour y parvenir.

La seule différence tient à ce que la position dans laquelle la machine doit se trouver sur la route à la sortie d'une courbe ou d'un virage doit être la bonne pour entrer dans le virage suivant.

En revanche, il est important que le motard comprenne que l'allure sûre pour le premier virage ne sera pas nécessairement la même pour négocier en toute sécurité les courbes ou virages qui suivent.

Le motard doit donc porter un jugement distinct quant à l'intensité de chaque virage et à l'allure sûre à adopter à chaque fois.

Pour cela, le déplacement latéral apparent de la limite est crucial. Si par exemple, à l'entrée dans un virage subséquent à droite, la limite semble se déplacer assez rapidement vers la droite, le motard peut estimer devoir ralentir. Dans ce cas, il doit actionner éventuellement les freins pour ralentir la machine tant que celle-ci est droite.

L'instructeur doit également expliquer au motard que, bien souvent, le rayon d'une courbe ou d'un virage ne reste pas forcément constant.

Là encore, le motard doit comprendre que la limite détient la clef permettant de se préparer à une telle éventualité. Si par exemple dans un virage vers la gauche, la limite qui semblait se déplacer vers la gauche à un rythme constant semble se déplacer plus vite, le motard peut en conclure que le virage se resserre.

Face à cette situation, le motard doit accroître l'effet de contre-braquage pour réduire le rayon de la trajectoire empruntée par la machine. Une nouvelle fois, l'utilisation du papillon des gaz pour réduire la vitesse doit être limitée et il faut éviter de changer de vitesse et d'actionner les freins.

Lecture du virage

L'instructeur doit expliquer au motard qu'il existe d'autres considérations à prendre en compte pour négocier des courbes et des virages.

Le motard doit toujours évaluer le revêtement de la route. S'il est en mauvais état, présente des réparations ou des traces luisantes ou des rainures provoquées par le trafic lourd, si sa surface est meuble ou si elle comporte des couvercles de regards en métal, le motard doit encore réduire son allure et modifier sa trajectoire pour franchir la courbe ou le virage.

Le motard doit également comprendre et savoir reconnaître que l'intensité d'un virage est souvent révélée par des indices supplémentaires.

Il faut toujours prendre dûment garde aux signalisations qui indiquent cette intensité par le biais d'un diagramme ou signalant en chiffres la vitesse sûre pour franchir le virage. À cet égard, le motard doit toujours pécher par excès de prudence. Une vitesse qui est sûre pour une voiture peut souvent être éprouvante en scooter ou à moto, surtout si le revêtement est en mauvais état ou mouillé.

La direction que la route est susceptible de prendre au-delà de la limite vue par le motard dans un virage peut parfois être indiquée par la direction prise par une rangée d'arbres ou de pylônes électriques. L'instructeur doit cependant souligner que ces éléments ne doivent être considérés qu'à titre indicatif parce qu'il est toujours possible qu'ils suivent l'ancien trajet de la route.

Évaluation

L'instructeur doit s'assurer que le motard est à même de juger de façon compétente de l'allure sûre et d'emprunter une trajectoire correcte et souple pour négocier les courbes et les virages.

Le motard doit maîtriser sa machine de façon compétente et être à même d'apporter en souplesse des ajustements à sa trajectoire.

L'instructeur doit s'assurer que le motard regarde la limite et en interprète correctement les déplacements.

Le motard doit également surveiller l'état du revêtement de la route et apporter en conséquence des ajustements à son allure et à sa trajectoire.



4. Intersections

Ce volet examine la manière d'aborder et de négocier les intersections.

Préparation et planification

En planifiant ce volet, l'instructeur doit tout d'abord choisir un trajet urbain présentant des exemples manifestes de deux ou trois intersections et un volume de trafic modéré.

Au fur et à mesure que le motard gagne en aptitude et en confiance, le trajet doit être étendu pour inclure d'autres types d'intersections, dont certaines doivent être plus complexes. Dans l'idéal, le volume de trafic doit rester modéré.

L'itinéraire doit permettre à l'instructeur et au motard de s'arrêter en toute sécurité pour échanger les conseils et procéder à une évaluation.

52

Exigences légales et de sécurité

Le motard doit toujours être habillé de manière appropriée et lui et sa machine doivent satisfaire à toutes les exigences légales. L'instructeur doit veiller à ce que le motard comprenne la signalisation routière, les marquages routiers et les contrôles du trafic qui seront rencontrés.

Préparation et mise au Courant

Le motard doit comprendre que pour négocier une intersection en toute sécurité, la première exigence consiste à savoir où il veut aller.

La deuxième exigence consiste à comprendre les règles de l'intersection: est-elle contrôlée? Qui a priorité? Que signifient les signaux et les marquages routiers?

La troisième exigence est que le motard voie et soit vu et donne suffisamment tôt aux autres usagers de la route des indications quant à ses intentions.

La quatrième exigence consiste à se trouver dans la bonne position à la bonne allure au moment d'entrer dans une intersection, de la franchir ou d'en sortir.

Pour satisfaire à ces exigences, il est essentiel que le motard regarde, pense et planifie à l'avance.

L'instructeur doit donner au motard des informations sur les divers types d'intersections qu'ils rencontreront, en expliquant les règles et pratiques particulières qui devront être appliquées pour les négocier en toute sécurité.

Expérience

Intersections en T

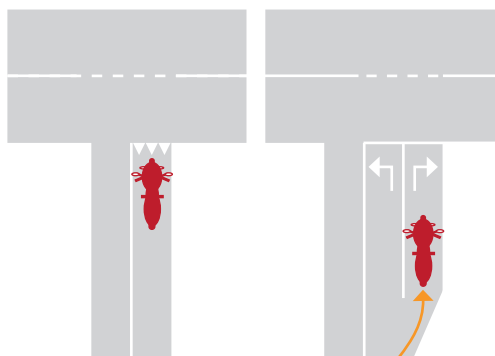
À l'approche d'une intersection en T, le motard doit tout d'abord vérifier derrière lui, signaler la direction dans laquelle il envisage de tourner à l'intersection, commencer à se mettre dans la bonne position sur la route et réduire progressivement son allure.

L'allure de la machine doit être progressivement réduite, en utilisant le frein moteur, en rétrogradant et si nécessaire en actionnant légèrement les freins. Dans l'idéal, ceux-ci ne doivent être utilisés que sur les 15 derniers mètres environ et pour faire stopper la machine.

En cours de décélération, le motard doit se déplacer afin de se retrouver dans la bonne position à l'intersection. S'il tourne à droite, il doit être à un tiers à l'intérieur depuis le côté de la route, et s'il tourne à gauche, à un tiers à l'intérieur depuis le centre de la route. Si la chaussée a deux voies, sa position doit être dans la voie de droite s'il tourne à droite et dans celle de gauche s'il tourne à gauche.

Lorsque la signalisation ou les marquages routiers indiquent qu'une voie est réservée à une direction particulière, le motard doit toujours s'y conformer. La position de la machine dans ces voies réservées doit généralement être conforme à ce qui est indiqué plus haut.

Intersections en T:





Tout en décélérant, le motard doit regarder la limite et également évaluer la route à rejoindre en balayant du regard vers la droite et vers la gauche. Surtout, il doit évaluer le volume et la vitesse du trafic circulant sur cette route.

Si des signalisations ou marquages routiers indiquent que le trafic qui s'approche doit s'arrêter à l'intersection, le motard doit toujours s'y conformer. En revanche, si une intersection n'exige pas nécessairement un arrêt obligatoire, le motard doit toujours l'aborder en s'attendant à devoir stopper totalement sa machine.

Lorsqu'il atteint l'intersection, le motard doit s'arrêter si nécessaire et soigneusement évaluer le trafic circulant dans les deux sens.

Il est de la plus haute importance que le motard comprenne que lorsque sa vision est limitée, par exemple par un virage de la route non loin de l'intersection, ou par des véhicules en stationnement, ce n'est pas parce qu'il ne voit pas de véhicules arriver qu'il n'y en a pas. Dans de telles circonstances, il doit faire preuve d'une prudence particulière.

Si le motard tourne à gauche, lorsque la voie est libre dans les deux sens, il doit accélérer en souplesse, en traversant la ou les voie(s) venant de la gauche, et tourner dans la voie opposée.

Au moment de mettre la machine redressée dans la bonne position, à mi-chemin entre le bord et le centre de la route ou de la voie, le motard doit continuer à accélérer en souplesse, puis changer de vitesse selon les besoins jusqu'à ce qu'il ait atteint la bonne allure sûre.

S'il tourne à droite, le motard doit s'assurer que la voie est libre avant de tourner en souplesse en étant dans la bonne position. Là encore, l'accélération doit être modérée et les changements de vitesses ne doivent être effectués que lorsque la machine est redressée.

Si l'intersection n'exige pas un arrêt obligatoire, le motard ne doit y entrer que lorsqu'il est absolument certain que la voie est libre et qu'il n'y a aucun risque pour la sécurité.

Lorsque l'instructeur s'est assuré que la compétence et la confiance du motard sont suffisamment développés, ces manœuvres peuvent être entreprises sans que la route soit totalement dégagée.

Le motard doit cependant comprendre que si des véhicules arrivent, ils doivent se trouver à une distance de l'intersection et circuler à une vitesse qui permettent au motard de rejoindre la chaussée en n'utilisant qu'une accélération modérée, et

d'atteindre la bonne allure et la bonne position sans obliger le conducteur du véhicule qui arrive à réduire sa vitesse ni à prendre d'autres mesures d'évitement.

Carrefours

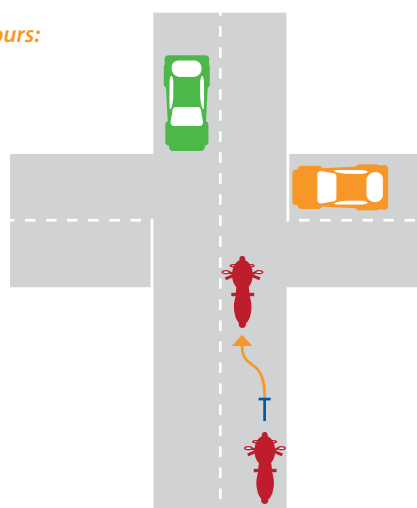
Les carrefours, surtout lorsque le motard venant d'une route secondaire s'approche d'une route principale, exigent une prudence particulière.

La manière dont la grande route doit être abordée et négociée lorsque le motard souhaite tourner à droite ou à gauche est la même que pour une intersection en T. En revanche, si le motard veut aller tout droit, des considérations supplémentaires s'imposent.

S'il y a deux voies, le motard doit se trouver au centre de la voie de droite. Lorsqu'il traverse des voies où des véhicules circulent dans les deux sens, le motard ne doit pas être tenté de les franchir devant des véhicules qui arrivent lorsque ceux-ci sont plus proches du carrefour qu'ils ne le seraient si le motard envisageait de rejoindre la chaussée dans la même direction.

Il ne faut jamais supposer qu'un véhicule qui arrive sans clignoter n'a jamais l'intention de quitter la grande route pour autant. S'il tourne pour emprunter la route d'où vient le motard, il peut s'arrêter au milieu de la route et bloquer la vision et la trajectoire du motard, et s'il tourne vers la route que le motard envisage de prendre, il peut se retrouver derrière le motard tout en circulant à une vitesse plus élevée.

Carrefours:





Le motard doit donc examiner le trafic venant de la direction opposée avant de déterminer s'il peut avancer en toute sécurité. Là encore, le fait qu'un véhicule ne signale pas son intention de tourner ne signifie pas qu'il ne va pas tourner à droite ou à gauche.

Giratoires

Le motard doit comprendre que la règle générale veut que les véhicules circulant sur un giratoire ont priorité sur ceux qui veulent y entrer.

Il peut cependant y avoir des exceptions à cette règle générale. Lorsque des feux de circulation, des agents de police, des signaux ou des marquages routiers indiquent le contraire, le motard doit toujours se conformer à leurs exigences.

Le motard doit aborder un giratoire de la même manière qu'une intersection en T ou qu'un carrefour. Il doit cependant se rendre compte que le trafic vient normalement de deux directions à la fois au maximum dans une intersection en T, et de trois directions dans le cas d'un carrefour. Sur un giratoire, il peut venir de quatre, voire de cinq autres directions.

Les giratoires comportent souvent des signaux, des monticules ou des arbustes, qui peuvent cacher une partie des routes ainsi que les véhicules qui entrent dans le giratoire. À ce titre, ils exigent donc une prudence particulière.

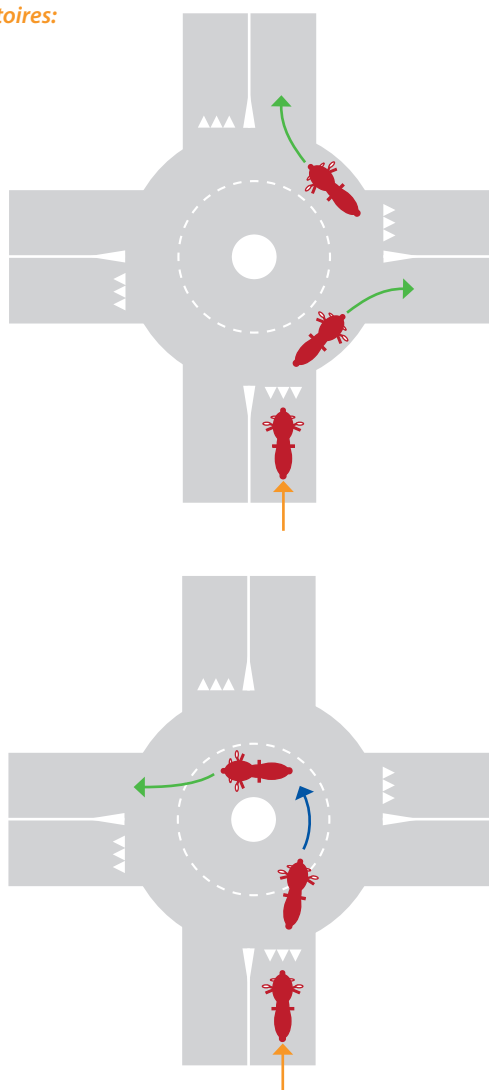
Ce qui est nettement différent des autres intersections en revanche, c'est que sur un giratoire, tout le trafic circule dans la même direction et que de ce fait, le potentiel de conflit se limite généralement au moment où les véhicules entrent et sortent du giratoire.

Le motard doit également se rendre compte qu'il existe un lien entre la taille d'un giratoire et la vitesse probable du trafic qui y circule. Lorsqu'un giratoire a été installé à la place d'un carrefour dans une zone urbaine, sa circonférence est souvent limitée et de ce fait, la vitesse du trafic y est faible.

En revanche, sur un grand giratoire aménagé sur une double chaussée à plusieurs voies, la vitesse du trafic peut être élevée, parfois de manière illégale, et donc là encore, une prudence particulière est de mise.

Des mini-giratoires peuvent être installés comme mesures dites «d'accalmie du trafic». Souvent, il ne s'agit de rien d'autre que de cercles peints sur la chaussée, si bien qu'il arrive aux véhicules qui y entrent de réduire à peine leur vitesse. De même,

Giratoires:



la peinture utilisée n'a pas toujours de bonnes propriétés adhésives. Enfin, leur construction parfois en surélévation exige une prudence particulière de la part des motos et des scooters.

La bonne position pour entrer dans un giratoire à une seule voie est au centre de cette voie. Sur le giratoire, cette position doit être conservée jusqu'à la sortie, et la trajectoire prise par le motard doit à peine s'aplatir à l'entrée et à la sortie.



S'il y a deux voies, le motard doit se trouver au centre de la voie de droite s'il tourne à droite ou s'il va tout droit, et au centre de la voie de gauche s'il tourne à gauche. Si le motard va à gauche et occupe la bonne position, il doit la conserver jusqu'à la sortie précédant celle qu'il veut emprunter, et sa trajectoire doit le mener en souplesse vers le côté droit et vers la sortie.

Très tôt dans l'approche du giratoire, le motard doit vérifier derrière lui puis signaler la direction qu'il envisage de prendre. S'il tourne à gauche, la signalisation doit être maintenue jusqu'à ce que la sortie souhaitée soit la prochaine; à ce moment-là, le motard doit vérifier derrière lui et activer le clignotant du côté droit.

Le motard doit regarder la limite et adopter une allure sûre appropriée. Les autres routes entrant sur le giratoire doivent également être balayées du regard, tout comme la surface de la route à la limite, et si nécessaire, la trajectoire doit être adaptée pour éviter par exemple les couvercles de regards, les mauvaises réparations et les fuites de diesel.

Intersections contrôlées

Les pratiques d'approche et de positionnement pour les autres intersections routières s'appliquent également aux intersections contrôlées par des feux de circulation, ainsi qu'aux autres situations où des feux de signalisation peuvent être employés, par exemple lors de chantiers ou de passages à niveau sur des rails de chemin de fer.

Cependant, lorsqu'il approche de feux de circulation, le motard doit vérifier leur séquence et le mouvement du trafic qui en découle. Les feux face au motard doivent avoir priorité, mais ceux qui règlent le trafic venant des autres directions ainsi que les piétons peuvent donner des indications sur les changements imminents des feux contrôlant la moto qui s'approche. Cela peut permettre au motard de coordonner son arrivée aux feux et d'éviter un freinage ou une accélération de dernière minute.

De même, en surveillant les autres feux pendant qu'il attend que le sien passe au vert, le motard peut se préparer à avancer. Cela ne doit cependant pas se faire au détriment de la surveillance plus vaste des autres véhicules et des piétons.

En aucune circonstance le motard ne doit franchir un feu qui vient de passer au rouge, ni un feu rouge qui est sur le point de passer au vert.

L'instructeur doit s'assurer que le motard connaît les règles nationales régissant les signaux donnés par un agent de police réglant la circulation. Face à une telle situation, le motard doit

toujours se conformer scrupuleusement et sans retard indu aux instructions données par l'agent de police.

Intersections latérales

L'instructeur doit expliquer au motard qu'une cause majeure d'accidents de moto vient de ce qu'un autre véhicule tournant depuis ou vers une route latérale brûle la priorité au motard.

Lorsqu'il identifie une intersection du côté gauche ou du côté droit à la limite, le motard doit l'évaluer et la surveiller. Il doit considérer la mesure dans laquelle le trafic qui y circule peut être vu et dans le cas où il y voit un véhicule, ce que celui-ci est susceptible de faire, et si nécessaire, adapter son allure et sa position.

Le motard ne doit jamais supposer que s'il a vu un autre véhicule, le conducteur de celui-ci a nécessairement vu son scooter ou sa moto, ou même si c'est le cas, qu'il en a apprécié l'allure correctement.

Des réflexions semblables doivent être faites dans les cas où le motard a identifié une route latérale sur la droite et que des véhicules circulent également en sens inverse. Le(s) véhicule(s) venant en face doit(ven)t être surveillé(s) pour tenir compte de la possibilité qu'il(s) tourne(nt) sur la route latérale devant le motard, en mettant leur clignotant ou non.

Le motard doit comprendre qu'en aucun cas il ne doit faire un appel de phares à titre d'avertissement lorsqu'il pense qu'il n'a pas été vu par le conducteur d'un autre véhicule. Un tel signal peut facilement être mal compris comme voulant dire que le motard cède sa priorité.

Lorsque le motard veut quitter une grande route pour une route secondaire, il doit vérifier derrière lui, signaler son intention de tourner et commencer à réduire son allure à une distance sûre de l'intersection.

S'il tourne à gauche, il doit soigneusement surveiller le trafic venant en face et ne réaliser la manœuvre que s'il est totalement sûr de pouvoir la mener à bien. Si le motard doit s'arrêter, la largeur totale de la route doit déterminer la position sûre où il doit se trouver. Si la route est assez large pour permettre au trafic de passer en toute sécurité de part et d'autre, le motard doit s'arrêter juste à droite du centre de la route. Si la route ne permet pas au trafic venant derrière le motard de passer en toute sécurité à l'intérieur, le motard doit s'arrêter dans une position située à peu près à un tiers du centre de la route.



Évaluation

L'instructeur doit s'assurer que le motard peut aborder et négocier de manière sûre et compétente toute la gamme de regard au bon endroit, qu'il recherche la limite et qu'il observe le reste du trafic ainsi que l'état de la route.

Il doit être apparent que le motard reconnaît suffisamment tôt la présence des autres usagers de la route, y compris des piétons, et qu'il apprécie convenablement leurs trajets probables.

Le jugement du motard quant à l'allure sûre à adopter, à la trajectoire et au bon positionnement sur la route doit satisfaire l'instructeur, tout comme l'aptitude du motard à identifier les situations potentiellement dangereuses et à surveiller leur évolution.

Surtout, l'instructeur doit être sûr que le motard possède la bonne attitude et que son comportement est responsable et fait toujours preuve des égards requis pour la sécurité des autres usagers de la route.

5. Dépassement

Ce volet étudie la manière dont un motard peut dépasser d'autres véhicules en toute sécurité.

Préparation et planification

Pour ce volet, l'instructeur doit rechercher des routes rurales ou suburbaines présentant des segments raisonnablement droits, dont certains à double voie, ainsi qu'un niveau de trafic modéré. Elles doivent donner l'occasion à l'instructeur et au motard de s'arrêter en toute sécurité pour échanger conseils et procéder à une évaluation.

Exigences légales et de sécurité

Le motard doit être convenablement habillé et satisfaire à toutes les exigences légales. L'instructeur doit veiller à ce que le motard comprenne les règles, signaux et marquages routiers qui régissent le dépassement.

Préparation et mise au courant

Pour dépasser un autre véhicule, le motard doit savoir ce qui est permis et ce qui peut être réalisé en toute sécurité sans excéder les vitesses autorisées.

Il est important que le motard comprenne qu'il doit être en mesure de voir au-delà du véhicule à dépasser tout en étant vu par le conducteur de ce véhicule, et que ces exigences influencent sa position et sa distance par rapport à cet autre véhicule.

L'instructeur doit informer le motard des possibilités telles que les véhicules émergeant de routes latérales ou de creux cachés de la route, ou l'effet des vents latéraux, de la turbulence et des embruns provoqués par le véhicule à dépasser.

Il faut également signaler au motard qu'il doit prendre en considération, lorsqu'il envisage de dépasser plusieurs véhicules, la possibilité qu'un de ces véhicules déboîte lui aussi.

Expérience

Approche, positionnement et distances

Dans l'idéal, les premières manœuvres de dépassement doivent être entreprises sur une double voie. Cela permettra au motard de développer l'approche correcte, la bonne position et les bonnes distances sans avoir à se soucier du trafic venant en sens inverse.

Le motard doit rester dans la voie de droite jusqu'au moment de la manœuvre de dépassement. En se rapprochant du véhicule, il est important qu'il vérifie derrière lui et continue à le faire à intervalles fréquents ainsi qu'avant de commencer à dépasser. Le motard doit également regarder en direction du véhicule à dépasser et balayer du regard l'espace situé au-delà.

Le motard ne doit jamais tenter de dépasser s'il a le sentiment, pour une raison quelconque, qu'il pourrait ne pas le faire en toute sécurité.

Le motard doit évaluer l'allure à laquelle il se rapproche du véhicule devant lui, et réduire progressivement sa vitesse pour la faire correspondre à celle du véhicule au moment d'arriver à la bonne distance et dans la bonne position par rapport à ce véhicule.

La distance ne doit jamais être inférieure à ce qui serait nécessaire pour s'arrêter à cette vitesse en n'utilisant qu'un freinage modéré (se souvenir de la règle des 2 secondes ou 3 secondes si la route est mouillée).



La position est bonne lorsque le motard peut être vu par le conducteur du véhicule à dépasser ainsi que par les autres véhicules et qu'il a une vision maximale de la route devant le véhicule à dépasser. Cette position est proche du côté gauche de la voie sans pour autant empiéter sur la voie extérieure.

Lorsque les vérifications effectuées derrière lui indiquent que le dépassement peut se faire en toute sécurité sans gêner un véhicule plus rapide dans l'une ou l'autre voie, le motard peut indiquer son intention et déboîter en souplesse, en utilisant une accélération modérée pour dépasser le véhicule sans trop tarder.

Dépasser en toute sécurité

Pour dépasser un autre véhicule, le motard doit être au milieu de la voie de gauche. Cependant, si elle est mouillée et que le véhicule dépassé provoque des embruns, le motard doit s'en écarter davantage.

La même réponse doit être faite si une turbulence importante est ressentie, et un soin particulier doit être mis au moment d'atteindre l'avant du véhicule s'il souffle un fort vent de côté.

Lorsque le véhicule a été dépassé, le motard doit rester dans la voie de gauche jusqu'à ce qu'il puisse reprendre la voie de droite avec une distance de sécurité suffisante entre le motard et le véhicule qui vient d'être doublé.

À ce moment-là, le motard doit à nouveau vérifier derrière lui, signaler son intention et reprendre en souplesse une position au milieu de la voie de droite.

Dépasser un certain nombre de véhicules qui se déplacent près les uns des autres exige une prudence particulière de la part du motard.

S'il y a suffisamment de place entre les véhicules pour permettre au motard de revenir en toute sécurité dans la voie de droite et conserver des distances correctes, alors il doit le faire. La bonne position est celle dans laquelle le motard peut être vu par le conducteur du prochain véhicule à dépasser.

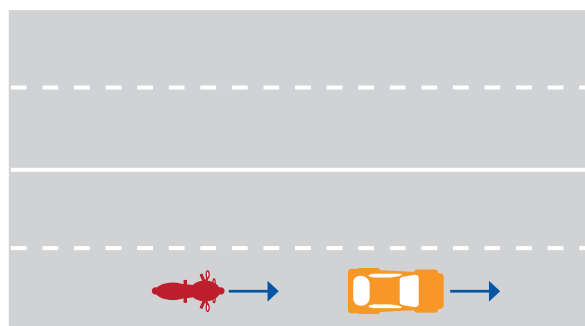
En revanche, s'il n'y a pas suffisamment de place entre les véhicules, le motard doit rester dans la voie de gauche jusqu'à ce que le véhicule de tête ait été dépassé.

Dans ces circonstances, le motard doit prêter particulièrement attention au risque qu'un des véhicules ne déboîte. Si tel devait être le cas, le motard ne devrait pas accélérer pour franchir un

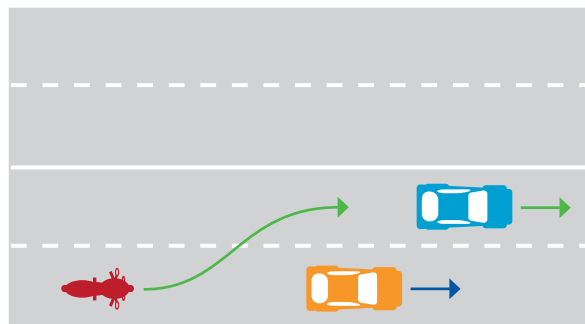
espace de plus en plus réduit, mais freiner puis adopter la bonne distance par rapport au véhicule venant de déboîter.

En aucune circonstance le motard ne doit excéder la vitesse maximale autorisée dans le but d'achever une manœuvre de dépassement.

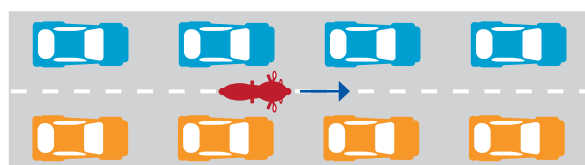
Positionnement et distances:



Dépasser en toute sécurité:



Remontée des files:



Motard < 15 km/h

Trafic < 10 km/h



Véhicules venant en sens inverse

Lorsque l'instructeur s'est assuré que le motard peut rouler de manière compétente et gérer en toute sécurité des situations de dépassement sur des doubles voies, l'expérience peut également être étendue aux cas où des véhicules circulent en sens inverse.

Le motard doit comprendre qu'en dépassant sur une double voie, son regard doit avant tout se porter sur le véhicule dépassé. En revanche, en cas de dépassement sur une route à double sens de circulation, c'est sur le trafic venant en sens inverse que doit se porter le regard.

Cela ne signifie pas que le motard puisse ignorer le véhicule qu'il souhaite dépasser. En fait, toutes les aptitudes et connaissances appliquées jusque là sont requises, en plus de l'exigence cruciale consistant à regarder s'il n'y a pas un véhicule qui arrive en face.

La bonne distance et la bonne position par rapport au véhicule à dépasser sont essentielles pour permettre au motard de voir le plus tôt possible le trafic arrivant en sens inverse.

Ainsi placé, le motard doit regarder la limite et n'envisager de dépasser que lorsque celle-ci est à une distance suffisante pour permettre un dépassement en toute sécurité et uniquement lorsque la voie opposée est totalement libre de véhicules venant en face.

Avant d'entamer la manœuvre, le motard doit avoir vérifié derrière lui et s'être à nouveau assuré qu'aucun véhicule n'arrive en face, en prêtant une attention particulière à la possibilité qu'un tel véhicule se trouve caché derrière une déclivité de la route ou arrive en provenance d'une route latérale.

Lorsqu'il s'est assuré que la route est dégagée et que le véhicule peut être dépassé en toute sécurité, le motard doit signaler son intention et déboîter en souplesse, en utilisant une accélération modérée pour dépasser le véhicule. À aucun moment il ne doit excéder la vitesse maximale autorisée ni cesser de respecter les signes ou marquages routiers.

Sur les longues routes droites, où la visibilité du motard est limitée, il est parfois possible de dépasser en toute sécurité un véhicule circulant à faible allure même si l'on peut voir au loin des véhicules arriver en sens inverse.

Le motard ne doit cependant envisager une telle manœuvre que s'il a soigneusement évalué la vitesse à laquelle se rapproche le véhicule arrivant en face et qu'il est sûr que la distance est suffisante pour lui permettre d'achever sa manœuvre avec une marge de sécurité importante.

En aucune circonstance le motard ne doit déboîter pour doubler s'il existe le moindre risque que cela oblige le conducteur du véhicule arrivant en face à réduire sa vitesse ou à prendre d'autres mesures d'évitement.

Sur les longues routes droites, le motard doit prêter une attention particulière à la possibilité que du trafic arrivant en face soit caché par une déclivité de la route, en prenant conscience qu'une telle déclivité peut aussi comporter une route latérale d'où des véhicules peuvent surgir.

Le motard doit également comprendre que les conditions météorologiques défavorables, par ex. la pluie et le brouillard, ainsi que l'aube et le crépuscule, peuvent rendre plus difficile de voir des véhicules arrivant en face, surtout s'ils n'ont pas enclenché leurs phares. Dans de telles circonstances, le motard doit faire preuve d'une prudence particulière et tenir compte de telles éventualités en prenant ses décisions.

Remontée des files

La remontée des files, c'est-à-dire le fait pour une moto ou un scooter de circuler à travers des files de véhicules à l'arrêt ou circulant à faible allure, n'est pas autorisé dans tous les pays. Lorsqu'elle est permise, par la loi ou par la pratique habituelle, il doit être expliqué et, si possible, pratiqué par le motard. Lorsque des règles ou directives nationales existent, elles doivent être suivies par l'instructeur et par le motard.

En revanche, si la remontée des files est permise mais que sa pratique n'est pas codifiée, le motard ne doit le faire qu'en prenant un soin extrême et en tenant dûment compte des autres véhicules.

Lorsque les lignes de trafic se déplacent à des vitesses de 10 km/h ou plus, le motard doit rester dans sa file. En revanche, si le trafic avance de manière intermittente et dans ce cas ne dépasse pas des vitesses de 10 km/h, le motard peut prudemment rouler entre les files. S'il y a plus de deux files de trafic, le motard doit rouler entre les deux files les plus éloignées vers la gauche.

Le motard doit avoir mis ses phares et enclenché son clignotant. Il ne doit jamais faire cinq km/h de plus que le trafic à travers lequel il circule.



Le motard doit toujours être conscient de la possibilité qu'un véhicule change de file sans vérifier derrière lui. Etant donné que cela signifie souvent que ce véhicule ne sera pas en mesure de rejoindre totalement la file envisagée, le motard doit toujours être en mesure de s'arrêter en toute sécurité en freinant si cela devait se produire.

Lorsque le conducteur d'un autre véhicule ayant vu le motard lui fait de la place, il est de coutume de l'en remercier en faisant un signe de la main ou du pied.

Évaluation

L'instructeur doit s'assurer que le motard sait dépasser en toute sécurité et de manière compétente, que le motard apprécie convenablement la vitesse du reste du trafic et qu'il occupe la bonne position dans le trafic, à des distances sûres.

Le motard doit rechercher et voir les véhicules venant en face, le véhicule à dépasser et les véhicules derrière lui, et prendre des décisions saines tenant dûment compte de sa sécurité et de celle des autres usagers de la route.

6. Autoroutes

Ce volet étudie les pratiques pour rejoindre, circuler et quitter une autoroute en toute sécurité.

Préparation et planification

Dans certains pays, l'accès aux autoroutes est interdit aux motards qui n'ont pas passé leur permis ou qui circulent sur des machines en dessous d'une taille ou d'une puissance de moteur spécifiées.

Si tel est le cas ou s'il n'y a pas d'autoroute à proximité, l'instructeur doit chercher un segment de route à double voie présentant des caractéristiques semblables à celles d'une autoroute, en particulier ayant des bretelles d'accès et de sortie dotées de voies d'accélération et de décélération.

Si cela n'est pas possible non plus, l'instructeur doit faire savoir dans le détail au motard ce à quoi il peut s'attendre et ce qui sera requis lorsqu'il pourra rouler sur une autoroute en toute légalité.

Dans ces circonstances, l'instructeur peut signaler au motard les avantages d'une session sur autoroute avec l'instructeur lorsque le motard aura réussi son examen de permis A.

Si le motard n'est pas en mesure de faire l'expérience de l'autoroute ou d'une route à double voie présentant des caractéristiques similaires, l'instructeur peut envisager de prendre le motard sur une autoroute en tant que passager.

Une telle expérience permettra au moins au motard de comprendre dans leur contexte les points couverts dans la séance d'information.

L'instructeur doit s'assurer qu'un tel arrangement est autorisé par son assurance et que le motard comprend ce qui est requis de la part du passager afin d'assurer la sécurité (voir volet 8).

L'instructeur ne doit pas oublier que ses compétences de circulation seront sans le moindre doute supérieures à celles du motard, et qu'à ce titre, il doit toujours rouler à une vitesse à laquelle le motard puisse se rapporter et d'une manière qui donne un bon exemple et présente les égards voulus pour les autres usagers de la route.

Exigences légales et de Sécurité

Le motard doit avoir un permis et se trouver sur une machine qui soit autorisée sur autoroute et satisfasse à toutes les autres exigences légales.

L'instructeur doit s'assurer que les règles et signaux routiers qui sont propres aux autoroutes sont compris par le motard.

Le motard, en effectuant les contrôles de sécurité usuels, doit prêter une attention particulière à l'état et à la pression des pneus.

Préparation et mise au courant

L'instructeur doit s'assurer que le motard comprend que la vitesse du trafic sur une autoroute est généralement plus élevée que sur les autres types de routes.

Cela signifie qu'un soin supplémentaire doit être apporté pour apprécier la vitesse des autres véhicules. Cela vaut en particulier pour ceux qui approchent le motard par l'arrière.

Cela signifie aussi que le motard doit penser à l'avance, planifier et initier ses manœuvres plus tôt qu'il ne le ferait sur une autre route.



Expérience

Monter sur l'autoroute

Au moment de monter sur la bretelle d'une autoroute, le motard doit s'attendre à rencontrer des virages et circuler à une allure modérée et sûre. Alors que certaines bretelles offrent une courbe progressive, d'autres peuvent être sinueuse et présenter des virages serrés dans les deux sens, souvent avec un rayon qui se rétrécit.

Dès que le motard peut voir la chaussée principale de l'autoroute, il doit commencer à évaluer l'allure et la densité du trafic qui y circule.

Dès que cela s'avère possible en toute sécurité et en tout cas au moment d'atteindre la voie d'accélération, le motard doit vérifier derrière lui, signaler son intention et augmenter ou diminuer son allure afin de rejoindre la voie intérieure de la chaussée principale en toute sécurité à peu près à la même vitesse que le trafic qui y circule, au moment où il s'y présente un écart suffisant entre deux véhicules.

Au cours de la manœuvre, le motard doit fréquemment vérifier derrière lui et ne rejoindre la chaussée principale que lorsque cela n'oblige aucun véhicule qui s'approche à freiner ou à prendre des mesures d'évitement.

Le motard doit rester sur la voie intérieure pendant un certain temps afin de s'adapter aux conditions de l'autoroute, en particulier aux vitesses plus élevées.

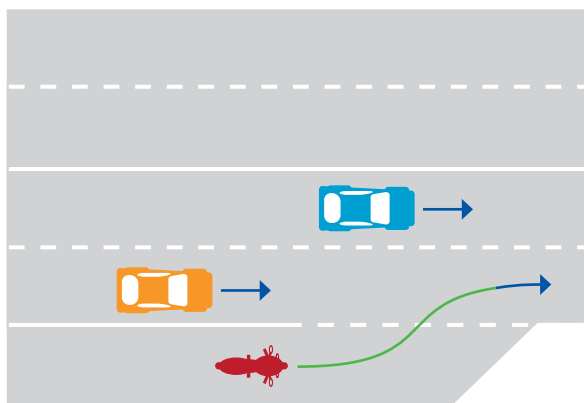
Dépasser

Le motard ne doit passer sur une voie extérieure que lorsque cela est nécessaire pour dépasser un véhicule plus lent, après avoir vérifié derrière lui et s'être assuré qu'il peut le dépasser en toute sécurité.

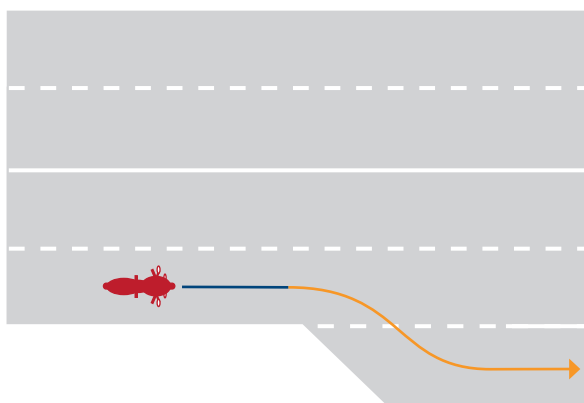
Les procédures pour dépasser sont celles décrites et expérimentées pour les routes à double voie aux sections Approche, position et distances et Dépasser en toute sécurité du volet 5. Cependant, un soin particulier doit être mis à tenir compte des vitesses plus élevées pratiquées sur autoroute.

Le motard doit soigneusement vérifier derrière lui et, si la voie est libre, signaler son intention et passer en souplesse dans la voie de gauche, si nécessaire en utilisant une accélération modérée pour doubler le véhicule, afin de revenir dans la voie à une distance sûre devant les véhicules doublés. Si la route

Monter sur l'autoroute:



Quitter l'autoroute:



n'est pas dégagée derrière le motard, celui-ci doit adapter son allure afin d'arriver à la bonne distance de sécurité par rapport au véhicule, à la même vitesse que lui.

Dans la bonne position, qui permet au motard de voir et d'être vu, celui-ci doit souvent vérifier derrière lui et lorsque la voie est libre, signaler son intention et passer en souplesse dans la voie de gauche afin de dépasser le véhicule en utilisant une accélération modérée.

Un soin particulier doit être pris en cas de vents de côté, de turbulences ou d'embruns, et en aucune circonstance la vitesse maximale autorisée ne doit être excédée.



Quitter l'autoroute

Une des premières choses qu'un motard doit savoir pour pouvoir quitter une autoroute en toute sécurité est là où il veut aller. Il est important de connaître le numéro de la sortie après avoir consulté la carte, plutôt que de se fier à un nom de lieu, qui peut souvent apparaître sur trois sorties ou plus. Le numéro de la sortie est également précieux parce qu'il permet au motard de faire un compte à rebours jusqu'à la sortie qu'il souhaite emprunter pour quitter l'autoroute.

Lorsque le motard sait que la prochaine sortie est la sienne et qu'il n'est pas dans la voie intérieure, il doit s'y mettre en souplesse après avoir d'abord vérifié derrière lui et signalé son intention.

Lorsqu'il est dans la voie intérieure, le motard doit faire concorder son allure à celle du trafic ou la réduire légèrement si, en ce faisant, il ne gêne aucun véhicule qui le suit.

L'instructeur doit s'assurer que le motard comprend que c'est sur la voie de décélération qu'il doit réduire son allure pour arriver au niveau de sécurité lui permettant de négocier n'importe quel virage ou courbe, afin de rejoindre le trafic hors autoroute.

En cas de virage ou de courbe, ceux-ci sont généralement indiqués par une série de flèches ainsi que par un panneau indiquant la vitesse maximale à laquelle circuler en toute sécurité.

Le motard doit toujours traiter la vitesse maximale indiquée avec prudence parce qu'il s'agit souvent d'une vitesse sûre pour une automobile, mais qui peut mettre à rude épreuve les motocyclistes ou utilisateurs de scooters inexpérimentés.

C'est particulièrement important du fait que le motard doit comprendre que son jugement continuera sans doute à être influencé par les vitesses plus élevées pratiquées sur l'autoroute; ayant décéléré pour atteindre une allure qui lui semble sûre, il se pourrait malgré tout que celle-ci soit trop élevée pour le virage qui s'annonce.

Le motard doit également garder cela présent à l'esprit lorsqu'il retourne sur une route non autoroutière et à ce type de trafic. Il doit toujours faire preuve d'une prudence accrue et rouler prudemment jusqu'à ce que l'influence des vitesses plus élevées sur autoroute se soit dissipée.



Évaluation

Si le motard a pu rouler sur une autoroute, l'instructeur doit s'assurer qu'il est capable de monter en toute sécurité sur la chaussée principale et de la quitter, après avoir jugé de la vitesse et de la fréquence du trafic et avoir adapté son allure en conséquence.

Le motard doit être en mesure de s'adapter aux vitesses plus élevées du trafic, d'identifier suffisamment tôt les situations et d'en surveiller l'évolution, surtout eu égard aux véhicules arrivant derrière le motard.

L'instructeur doit être sûr que le motard se comporte toujours d'une manière sûre et avec une attitude responsable, en faisant preuve des égards requis pour sa sécurité et celle des autres usagers de la route.

Si l'instructeur n'a pu que transposer l'expérience de la circulation sur autoroute à des routes à double voie appropriées, ou transporter le motard comme passager sur sa machine, il doit alors s'assurer que le motard comprend pleinement les différences entre cette exposition limitée et la réalité.

Au cas où l'instructeur n'a été à même de traiter la circulation sur autoroute qu'en théorie, le motard doit être capable d'expliquer à l'instructeur qu'il comprend les aptitudes et les connaissances requises ainsi que les défis posés par la circulation sur autoroute.

7. Anticipation

Ce volet aborde la compréhension par le motard du comportement possible des autres usagers de la route ainsi que des piétons, la probabilité de situations dangereuses liées à la route et à la circulation routière ainsi que leurs conséquences.

Préparation et planification

En préparant ce volet, l'instructeur doit se rendre compte qu'il ne sera pas facile d'exposer effectivement le motard à des situations lui permettant réellement d'anticiper le comportement des autres usagers de la route ainsi qu'à des risques potentiels présentés par des situations de circulation.

Cela ne signifie cependant pas que ce volet doive principalement être abordé par le biais d'une séance d'information. L'instructeur doit choisir des itinéraires où la configuration de la route, le volume et la composition du trafic ainsi que l'interface avec les piétons permettront à ses informations d'être expliquées au motard et comprises par lui dans leur contexte.

Étant donné que cela exige d'aménager de nombreuses pauses pour explication et évaluation sur les itinéraires choisis, ceux-ci doivent présenter des caractéristiques qui en garantissent toute la sécurité.

Exigences légales et de sécurité

Comme d'habitude, l'instructeur doit vérifier que le motard et sa machine satisfont à toutes les exigences légales et s'assurer que le motard est convenablement vêtu et qu'il a procédé aux contrôles de sécurité sur sa machine.

Préparation et mise au courant

L'instructeur doit donner au motard des informations approfondies avant de commencer à effectuer ce volet. Le motard doit comprendre qu'anticiper les comportements et les situations est une aptitude essentielle pour rouler en toute sécurité et qu'elle ne peut être développée qu'en pensant au-delà de la situation immédiate et en la comprenant dans la perspective des autres usagers de la route et des piétons.

L'instructeur doit expliquer qu'il est très rare qu'une situation de crise se produise sans prévenir. Il existe généralement un certain nombre d'indications ou une combinaison de circonstances qui, si le motard en prend conscience, peuvent l'avertir qu'il doit faire particulièrement attention et modérer son comportement.

Le motard doit comprendre que lorsqu'une situation anticipée ne se concrétise pas ou que les autres usagers de la route ne se comportent pas comme prévu, cela ne nie pas la valeur de l'anticipation. Du fait qu'un enfant ne traverse pas la route en courant après un ballon ne signifie pas qu'un autre enfant ne le fera pas à une autre occasion. C'est seulement en étant sensibilisé au fait qu'une chose pourrait se produire que l'on peut gérer une telle situation en toute sécurité lorsqu'elle se produit bel et bien.



Expérience

L'instructeur et le motard doivent circuler ensemble dans une série de lieux et/ou de circonstances où l'instructeur peut expliquer le processus consistant à identifier les situations potentiellement dangereuses et à en anticiper les évolutions possibles.

Après avoir traversé un endroit ou expérimenté une situation, l'instructeur doit s'arrêter en lieu sûr pour en parler avec le motard. Dans ce débriefing, l'instructeur doit chercher à comprendre ce que le motard a vu et la mesure dans laquelle il a identifié les situations potentiellement dangereuses et apprécié leurs évolutions possibles. Des exemples de lieux et de situations sont donnés ci-dessous.

Circuler en ville

Bus et piétons

En suivant un bus, le motard doit faire attention à la distance qui l'en sépare ainsi qu'à son positionnement. Il doit non seulement pouvoir freiner en toute sécurité, mais aussi voir au-delà du bus afin d'identifier, par exemple, un arrêt de bus imminent, un passage piétons ou bien des feux tricolores.

En outre, le motard doit surveiller le bus lui-même et être conscient non seulement des indications évidentes, telles que les clignotants et les feux de freinage, mais aussi des indices de manœuvres probables.

Par exemple, s'il voit un passager se lever de son siège, cela peut être le signal que le bus va bientôt s'arrêter. Un autre exemple peut être lorsqu'un bus est à l'arrêt et que le motard envisage de le dépasser. Manifestement, les indicateurs de direction doivent être surveillés tout comme la roue avant, car on peut souvent la voir tourner avant que le chauffeur ne mette son clignotant ou ne redémarre.

À proximité d'un bus à l'arrêt ou s'approchant d'un arrêt, le motard doit également surveiller le comportement des piétons. Il pourrait en effet que le motard ne voie pas avant qu'ils ne surgissent devant lui les piétons pressés qui veulent attraper le bus sans faire attention, ou les personnes qui tentent de traverser la route. Il faut toujours faire preuve d'un soin particulier, et adapter la vitesse et la position, en particulier lorsque des écoliers sont à proximité.

Enfants

Les enfants doivent toujours être surveillés de près car il est possible qu'ils fassent quelque chose d'imprévisible. Une attention particulière doit être portée aux petits enfants; le jeune enfant qui accompagne sa mère et son petit frère ou sa petite sœur dans une poussette mérite toujours une attention particulière de la part du motard.

Les enfants à proximité des écoles doivent également être observés attentivement, et pas seulement dans la zone du passage pour piétons qui se trouve généralement juste devant l'école et est sans doute surveillé par un gardien.

Les intersections que les enfants doivent traverser pour se rendre à l'école ont moins de chances d'être gardées, et l'enfant qui est en retard ou se dépêche pour rentrer chez lui regarder son émission de télévision favorite oublie souvent les dangers qu'il est susceptible de rencontrer dès qu'il met le pied sur la route.

Les enfants en train de jouer, dans des aires de jeux ou en dehors, exigent une attention soutenue de la part du motard. Un ballon arrivant sur la route risque d'être suivi par un enfant qui ne pense qu'à le récupérer.

Trafic dense

Bien qu'il existe une relation entre la densité et la vitesse du trafic, et que le trafic se déplace d'ordinaire plus lentement plus il devient dense, le motard doit comprendre que cela peut souvent vouloir dire que les conducteurs d'autres véhicules soient prêts à prendre des risques et à ne pas respecter les règles de la circulation routière.

Le motard doit en être conscient, renforcer son attention et ajuster son comportement en conséquence.

Par exemple, le conducteur d'une automobile qui attend de rejoindre un flux de trafic pratiquement continu depuis un certain temps sera de plus en plus tenté de forcer le passage, surtout s'il considère que le motard qui s'approche n'occupe pas toute sa partie de la route.

Il est souvent dans l'intérêt du motard de réduire son allure et d'indiquer au conducteur de rejoindre le trafic devant lui. Une telle action non seulement désamorce la situation potentiellement dangereuse qui se développait, mais incitera également l'automobiliste à rendre la pareille aux autres motards.



Intersections contrôlées

Le motard doit faire particulièrement attention au moment d'entrer sur une intersection, surtout si des feux tricolores exigent que les automobilistes ou les piétons attendent jusqu'à ce que la séquence des feux leur permette d'avancer.

Malheureusement, ils ne sont pas toujours disposés à attendre, surtout si le feu vient juste de passer au rouge. Un tel comportement peut poser des problèmes à une moto avec son accélération plus rapide, et le motard doit en être conscient.

Dans le cadre de l'observation des véhicules présents dans l'intersection ou qui y pénètrent, l'instructeur doit s'assurer que le motard prête une attention particulière aux véhicules qui semblent ne pas modérer suffisamment leur vitesse au moment d'approcher de l'intersection.

Le motard doit faire attention aux véhicules qui se trouvent au milieu d'une intersection et attendent de tourner à travers un flux de trafic.

Les piétons qui ont moins de chances d'être familiarisés avec les séquences des feux doivent être observés étroitement. Même si la séquence prévoit un moment pour la traversée des piétons, ceux-ci peuvent souvent réagir au moment des changements de feux destinés aux véhicules.

Surveiller le revêtement

L'instructeur doit expliquer au motard que l'application des aptitudes d'anticipation s'étend également à la surveillance du revêtement afin d'y repérer les situations potentiellement dangereuses.

Parmi les exemples qui peuvent être montrés, citons les zones où les bus s'arrêtent et redémarrent fréquemment, laissant ainsi un résidu d'huile sur la route. Ces emplacements peuvent également présenter de profondes rainures dans la surface routière causés par le poids des véhicules.

Le motard doit faire attention aux routes qui ont besoin de réparations pour cause de nids-de-poule ou de surfaces inégales ainsi qu'à celles qui ont été mal réparées, par exemple avec du bitume lisse. De même, l'instructeur peut signaler les routes où les marquages se sont dégradés ou bien où une peinture brillante inadaptée a été utilisée.

Le motard doit comprendre qu'après avoir identifié une situation potentiellement dangereuse, il doit anticiper la possibilité de devoir freiner, prendre d'autres mesures d'évitement et ajuster sa vitesse ainsi que sa trajectoire.

Les giratoires empruntés par un grand nombre de véhicules lourds, en particulier ceux situés près d'une station service, exigent une attention particulière parce que l'on peut y trouver des fuites de carburant diesel. Si tel est le cas, le motard court le risque de perdre le contrôle. Mais s'il anticipe une telle possibilité et ajuste son allure et sa trajectoire en conséquence, il peut faire face en toute sécurité à de telles flaques lorsqu'il en rencontre effectivement.

Les routes mouillées exigent toujours de la prudence de la part du motard, qui doit anticiper des problèmes particuliers lorsque la pluie n'a pas été suffisante pour laver les résidus d'huile et de caoutchouc sur la route.

Rouler dans la campagne

L'anticipation est tout aussi importante lorsque le motard a le plaisir de circuler dans un environnement plus rural. Ce contexte peut confronter le motard à des situations et à des véhicules qu'il ne risque pas de rencontrer en ville.

Routes étroites et sinueuses

Les routes de campagne sont généralement plus étroites qu'en ville. Cela exige de la prudence du motard car il n'est pas rare que les véhicules venant en sens inverse empiètent sur le milieu de la route. Cela vaut surtout pour les véhicules commerciaux articulés.

Les routes de campagne présentent souvent de nombreuses courbes et virages; automobilistes et motards sont souvent tentés d'en profiter pour couper la courbe ou le virage en conséquence. Comme abordé au volet 3, l'élargissement de la trajectoire d'un virage peut avoir l'avantage d'étendre son champ de vision. Mais il peut aussi le restreindre lorsque la route est étroitement bordée de hautes haies ainsi que d'arbres et de talus.

L'instructeur doit s'assurer que le motard comprend ces considérations et aborde toute situation où la largeur est restreinte et la vision limitée en s'attendant à rencontrer un véhicule venant en face et empiétant sur son côté de la route.



Le motard doit également rechercher la plus précoce indication possible de véhicules arrivant en sens inverse. Lorsque le niveau d'une route sinueuse monte et descend également, il est parfois possible de voir au-delà de la limite immédiate; dans ce cas, le motard doit avoir un regard balayant afin de repérer le trafic en sens inverse ainsi que tout ce qui pourrait indiquer la direction que la route est susceptible de prendre.

Les informations que le motard a ainsi acquises ne doivent cependant pas être prises pour autre chose que des indications destinées à l'aider à anticiper les évolutions possibles.

Si la route a été vue comme dégagée, cela ne signifie pas qu'elle ne soit pas bloquée par un véhicule lourd articulé entre la position actuelle du motard et l'endroit où son regard a pu se porter; de même, bien que la route puisse aller à 90 degrés vers la gauche par rapport à la position actuelle du motard, cela ne signifie pas qu'il n'y ait pas une série de virages en S à négocier avant d'atteindre le point vu par le motard.

Fermes et véhicules agricoles

Le motard doit se rendre compte que les fermes et les véhicules agricoles exigent une prudence particulière de la part des autres véhicules et en particulier des deux-roues motorisés.

L'instructeur doit expliquer que l'entrée des champs que doivent emprunter les véhicules de ferme est généralement étroite et exige souvent qu'un tracteur avec remorque se déporte largement, en utilisant les deux côtés de la route.

Les remorques agricoles portent souvent des charges hautes et larges qui non seulement empêchent le fermier de voir le trafic derrière lui, mais peuvent aussi cacher les clignotants du tracteur; si, comme c'est parfois le cas, ces indicateurs ne fonctionnent pas sur la remorque, rien n'avertira le motard du fait que le véhicule tourne pour entrer dans un champ ou une cour de ferme.



Les véhicules de ferme laissent souvent d'importants dépôts de boue sur la route. S'il pleut, cela peut donner une surface très glissante rendant très dangereux le freinage et les autres manœuvres d'évitement. De même si la moto suit de près un autre véhicule, les embruns qu'il provoque peuvent fortement restreindre la vision du motard.

Même secs, les dépôts laissés sur la route par des véhicules de ferme peuvent poser des problèmes aux motocyclistes. Si le motard heurte une grande motte de terre solide tombée des profondes rainures des grands pneus d'un tracteur moderne, cela peut lui poser de véritables problèmes, même à faible allure.

L'instructeur doit souligner la nécessité d'être prudent à proximité des fermes. On ne doit dépasser un véhicule de ferme qu'en faisant preuve d'attention et en anticipant le risque de manœuvres non signalées; le motard doit apprécier les changements soudains de l'état des routes et adapter sa vitesse et sa position en conséquence.

66

Conditions météo et surface de la route

Alors que les routes de campagne subissent souvent les mêmes problèmes de maintenance et de réparation que ceux qui peuvent rendre la vie difficile aux motards dans les zones urbaines, elles sont aussi vulnérables à un certain nombre de risques particuliers découlant des conditions météorologiques.

Notamment, les plus importants peuvent provenir d'une pluie violente qui amène sur la route des graviers et des sédiments. La route elle-même peut parfois se transformer en cours d'eau à cause de l'absence de système de drainage.

À l'issue de tempêtes et de pluies violentes, même une fois que la route a séché, le motard doit surveiller la surface de la route et anticiper la possibilité de blocs de matériau instable susceptible d'entraver le freinage et la prise de virage.

Les vents violents peuvent également poser problème, et pas seulement lorsqu'ils balayent une route et au moment où le motard perd l'abri que lui donnait un talus ou une haie.

Les feuilles et les branches venant des arbres peuvent également s'avérer dangereuses. Le motard doit comprendre que ce problème peut notamment se poser en automne où les arbres perdent naturellement leurs feuilles.

Surtout humide, un tapis de feuilles sur la route présente autant d'adhérence que de la glace ou des fuites de diesel, et le motard doit faire preuve de prudence en s'approchant d'arbres qui surplombent la route, surtout lorsque celle-ci tourne.

Si les feuilles exigent une vigilance particulière en automne, c'est le verglas que le motard doit anticiper dans les mois qui suivent, surtout sous forme de glace noire qui, comme son nom l'indique, est difficile à voir et se forme souvent sur la route à proximité des arbres ou en dessous. Le verglas se forme également sur les ponts.

Lorsque la température est proche du point de congélation ou au-dessous, le motard doit anticiper la formation de verglas et reconnaître que celui-ci sera relativement probable sur les routes de campagne qui ont moins de chances d'être traitées que les routes en ville.

Évaluation

L'instructeur reconnaîtra que ce volet est l'un des plus difficiles sur lequel évaluer la performance du motard et son évolution. L'anticipation est autant un état d'esprit, presque une philosophie, qu'une manière de gérer une moto.

Le motard doit comprendre que ce volet vise à donner une assise solide aux aptitudes et connaissances d'anticipation basiques qui peuvent se développer avec l'expérience.

L'instructeur doit expliquer que la recherche sur les accidents montre en général que c'est dans les 18 premiers mois environ qui suivent l'obtention du permis de catégorie A que le motard est le plus vulnérable. Au cours de cette période, le motard gagne peu à peu en expérience pour gérer les situations potentiellement dangereuses.

Si le motard a acquis des aptitudes et connaissances d'anticipation de base, celles-ci auront pour effet de réduire sa vulnérabilité initiale pendant cette période et lui donneront une bien meilleure chance de mûrir en tant que motard tout en évitant de se blesser et de faire subir des dégâts à sa machine.

L'instructeur doit être en mesure de déduire de l'allure, du positionnement, de l'attitude et du comportement du motard s'il a ou non reconnu une situation potentiellement dangereuse, mais cela doit pouvoir être confirmé lors du débriefing.

Le motard doit être à même de parler à l'instructeur au travers d'une expérience récente. S'il vient de traverser un centre ville animé, le motard doit pouvoir se référer à des situations particulières, par exemple la mère et l'enfant qui attendaient pour traverser la route, ou le bus qui ralentissait pour permettre à un autre bus à l'arrêt de redémarrer.



Si le motard échoue régulièrement à identifier les situations potentiellement dangereuses, l'instructeur doit passer plus de temps à lui donner des informations, et ils doivent s'arrêter plus souvent pour procéder à un débriefing. Si un système efficace de communication entre instructeur et motard est disponible, l'instructeur peut donner un commentaire, en identifiant les situations à surveiller et les développements probables à anticiper.

Plus le motard gagne en expérience, plus il doit être en mesure d'identifier un certain nombre de risques potentiels au sein d'une situation. Par exemple à une intersection animée, où les véhicules et les piétons sont contrôlés par des feux, le motard doit être en mesure de décrire à la satisfaction de l'instructeur la composition du trafic venant de plusieurs directions, se souvenir dans le détail du type et du nombre de véhicules qui attendaient pour tourner à gauche au centre de l'intersection et dire si des piétons attendaient pour traverser ou traversaient effectivement.

8. Rouler à plusieurs

Ce volet étudie la manière de transporter un passager et de rouler en groupe en toute sécurité.

Préparation et planification

Ce volet n'exige pas beaucoup de planification de la part de l'instructeur.

Pour transporter un passager sur le siège arrière, il faut prévoir une explication approfondie et une démonstration suivie par un trajet sur une route assez peu fréquentée.

Cependant, si les règles nationales ou les restrictions imposées par les assurances ne permettent pas au motard de prendre un passager sur une route publique sans permis complet, l'instructeur doit envisager d'organiser une session appropriée sur un terrain d'entraînement.

Pour rouler en groupe, l'instructeur doit prévoir de donner des informations approfondies au motard. S'il juge souhaitable de lui faire expérimenter la circulation en groupe, le groupe ne doit pas compter plus de trois motards inexpérimentés et doit également comporter, dans l'idéal, un second instructeur ou motard chevronné.

Exigences légales et de sécurité

L'instructeur doit veiller à ce que toutes les réglementations nationales relatives au transport d'un passager et à la circulation en groupe soient comprises et respectées et que son assurance ainsi que celle du motard couvrent ces éventualités.

Comme toujours, le motard doit être convenablement vêtu et lui et sa machine doivent satisfaire à toutes les exigences légales.

Préparation et mise au courant

L'instructeur doit s'assurer que le motard a été parfaitement mis au courant et a compris les principes essentiels ainsi que les conséquences probables du transport d'un passager et de la circulation en groupe avant d'en faire effectivement l'expérience.

Il est important que le motard comprenne que le poids et le déplacement du passager peuvent avoir et ont une incidence sur le maniement de la machine, et qu'il est important que le passager comprenne lui aussi comment il doit se comporter.

Le motard doit également comprendre que rouler en groupe exige des aptitudes supplémentaires, et que la distance et la position sont cruciales lorsque l'on circule avec d'autres motocyclistes.

L'instructeur doit souligner qu'il importe que tous les motards connaissent les règles ainsi que ce qui est attendu d'eux, car cela est essentiel pour garantir que la circulation en groupe soit une expérience agréable et sûre.

Expérience

Transporter un passager

L'instructeur doit expliquer qu'en tout premier lieu, le passager doit être capable de monter et de descendre en toute sécurité de la machine, et en faire la démonstration.

La machine doit avoir les deux roues sur un terrain plat, moteur arrêté.

L'instructeur assis ou debout au-dessus de la machine doit avoir les deux pieds fermement sur le sol et tenir serré le levier de frein du guidon. La position assise ou debout de l'instructeur dépendra principalement de sa stature et de son aptitude à maintenir la machine stable lorsque le motard/passager montera dessus.



L'instructeur doit fermement maintenir la machine par les bras et jambes; lorsqu'il se sent sûr, le motard doit être enjoint à monter comme passager.

S'il fait face au côté droit de la machine, le motard/passager doit fermement saisir l'épaule droite de l'instructeur en mettant son pied droit sur le repose-pied arrière les orteils vers l'avant. Lorsque l'instructeur indique qu'il est prêt, le motard/passager doit se redresser et passer sa jambe gauche au-dessus de la selle, puis placer le pied gauche sur le repose-pied et s'asseoir sur la selle, près de l'instructeur.

S'il monte depuis la gauche de la machine, il doit saisir l'épaule gauche de l'instructeur et c'est la jambe droite que le motard/passager doit passer au-dessus de la selle.

Les mains du motard/passager doivent saisir les poignées de maintien du passager, le bord du siège ou un point de tenue similaire et, lorsqu'il est installé et à l'aise, indiquer à l'instructeur que celui-ci peut désormais se mettre en mouvement en toute sécurité.

Pour descendre, on adopte la procédure inverse. Il est cependant de la plus haute importance que le motard/passager ne descende que lorsque l'instructeur lui a indiqué qu'il peut le faire en toute sécurité.

Lorsque le motard/passager est monté et descendu un certain nombre de fois, des deux côtés de la machine, et que l'instructeur s'est assuré qu'il a maîtrisé la technique, ils peuvent inverser leurs positions.

Ensuite, lorsque l'instructeur s'est assuré que le motard a compris la procédure; peut l'appliquer et est à même de tenir la machine stable pendant que l'instructeur joue le rôle du passager en montant et en descendant, ils peuvent passer au transport d'un passager sur une machine en mouvement.

L'instructeur doit s'assurer que le motard comprend qu'il est important pour le passager de ne pas faire de mouvements ayant une incidence sur la direction et la stabilité de la machine lorsqu'elle se déplace. Il est important que le passager ne change pas de position par rapport à la machine et ne modifie pas la pression exercée sur les repose-pieds ou les poignées de maintien pendant que la machine effectue une manœuvre.

Avec le motard comme passager sur la machine, l'instructeur doit en faire la démonstration de manière contrôlée et modérée. Voyageant en ligne droite à moins de 25 km/h, le motard/passager, sur indication de l'instructeur, doit déplacer son séant vers la gauche ou la droite de la selle et en ressentir l'effet sur la machine.

Ensuite, deux autres situations peuvent être expérimentées. Là encore lorsque la machine roule en ligne droite à 25 km/h et sur indication de l'instructeur, le motard/passager peut pencher son buste vers la gauche ou vers la droite. À une autre occasion, le motard/passager peut exercer une pression supplémentaire vers le bas sur un côté de la poignée de maintien et du repose-pied.

Lorsque l'instructeur s'est assuré que le motard/passager comprend l'effet que ses mouvements peuvent avoir sur la machine, ils peuvent inverser leurs positions.

Avec l'instructeur comme passager, le motard doit apporter un certain nombre d'ajustements à la manière dont il roule d'ordinaire. L'équilibre de la machine est différent avec le poids supplémentaire du passager plus en arrière et plus en hauteur. De même, une puissance supplémentaire est requise pour démarrer et les vitesses doivent généralement être changées plus tard que si l'on roule seul. Les exigences en matière de freinage changent également, une plus grande pression devant être exercée pour ralentir ou arrêter la machine transportant le poids de deux personnes.

L'instructeur doit s'assurer que le motard comprend qu'en freinant fermement, des problèmes peuvent être dus au fait que le passager glisse vers l'avant sur le siège et heurte le motard. Cela doit être évité en veillant à ce que le passager soit assis près du motard et utilise les poignées de maintien et les repose-pieds pour se caler contre la décélération.

Le motard doit comprendre qu'en aucune circonstance, il ne doit transporter un passager sur une machine qui n'est pas dotée d'un siège ou de repose-pieds spécifiques pour le passager.



Rouler en groupe

L'instructeur doit expliquer au motard que rouler en compagnie d'autres motocyclistes exige des aptitudes et une prudence supplémentaires par rapport à celles exercées quand on roule seul.

Il est important que le motard continue à prendre des décisions sur la base de ses propres jugements en matière d'allure sûre à adopter ainsi que pour franchir des courbes et des virages et quant aux distances de freinage requises.

Bien que l'allure, la position et la distance par rapport aux motards situés devant doivent toujours être surveillées, le motard ne doit pas se concentrer sur eux et dépendre de la qualité de leurs décisions en matière d'allure et de position à adopter.

En aucune circonstance le motard ne doit passer le point où il se sent personnellement confiant, compétent et respectueux des performances globales de la machine. En cas de doute, le motard doit toujours ralentir et conserver son propre rythme.

À de très rares exceptions près, les motards s'occupent les uns des autres. Les motards roulant en groupe qui ne sont pas disposés à rouler à l'allure du plus lent d'entre eux ne valent pas la peine que l'on circule avec eux.

L'instructeur doit aussi expliquer que la question du nombre de motards requis pour constituer un groupe est importante, bien que n'ayant pas de réponse universelle.

Qu'ils circulent à deux ou à vingt, les motards doivent toujours observer certaines pratiques sûres.

Il faut convenir de la personne qui prendra la tête et des allures approximatives à adopter. Le chef de groupe doit connaître ou avoir planifié l'itinéraire.

Tous les motards doivent connaître le plan du trajet ou du moins ses principaux points, ainsi que les endroits où il est prévu de s'arrêter pour prendre du carburant.

Les motards les plus lents doivent se positionner après le chef de groupe et les motards les plus rapides doivent se trouver à l'arrière.

Si les motards se séparent, par exemple à cause de feux rouges ou dans un giratoire, le ou les motards en tête doivent s'arrêter et attendre les autres à l'endroit sûr le plus proche. Les motards suivants doivent savoir que cette pratique sera toujours suivie et qu'ils n'ont pas besoin de rouler plus vite pour rattraper les autres.

S'ils sont plus de quatre ou cinq dans le groupe, les motards doivent échelonner leurs positions de circulation les uns par rapport aux autres.

Le chef de groupe doit être à peu près aux deux tiers de la voie vers l'extérieur depuis le côté le plus proche de la chaussée, et le suivant doit se trouver un tiers à l'intérieur.

Le troisième motard doit être dans la même position que le chef de groupe, et ainsi de suite.

Alors que ces positions peuvent être maintenues sur des routes droites ou même des courbes progressives, le groupe ne doit en aucune circonstance tenter de maintenir sa formation dans des configurations de routes plus complexes, par exemple dans des virages ou des giratoires.

L'instructeur doit signaler au motard toute réglementation nationale ou émanant des autorités routières concernant les grands nombres de motocyclistes roulant ensemble. Si le groupe compte plus d'un certain nombre de motards, une autorisation officielle peut être requise. Ces exigences peuvent également inclure les dispositions en matière de signalisation.

Sauf si cela est expressément permis, les motards au sein du groupe ne doivent pas tenter de contrôler les autres usagers de la route.

Évaluation

L'instructeur doit être en mesure de démontrer qu'il peut être transporté comme passager en toute sécurité et que le motard peut contrôler la machine de manière compétente lorsqu'elle transporte un passager.

Le motard doit également être en mesure d'expliquer à l'instructeur qu'il connaît les besoins et contraintes de la circulation en groupe.



9. Planification des trajets

70

Ce volet aborde la nécessité de planifier et d'évaluer les besoins des trajets envisagés.

Préparation et planification

Alors que ce volet est considéré au sein de l'élément Interface avec le trafic, il ne peut en réalité pas être abordé dans le contexte de la préparation et de la réalisation d'un trajet sur une route publique ni même un circuit d'entraînement.

Alors que les étapes pratiques de la planification d'un trajet peuvent être couvertes par l'instructeur dans une séance d'information, les questions telles que celle de savoir si la moto ou le scooter doit être utilisé pour un but donné ou d'une manière particulière exigent une approche différente.

L'instructeur peut notamment discuter de ces considérations avec le motard, en commençant toujours par une question et en développant la discussion à la lumière de la réponse du motard.

Ce faisant, l'instructeur peut reconnaître que l'attitude du motard face à la vie et ses valeurs détermineront dans une large mesure sa réaction.

Planification de l'itinéraire

L'instructeur doit veiller à ce que le motard comprenne que lorsqu'il aura obtenu son permis de catégorie A, ses horizons s'élargiront de façon spectaculaire.

Le motard connaîtra sans doute sa ville d'origine et sera en mesure d'y retrouver son chemin, mais il se trouvera rapidement dans des lieux inconnus; sans préparation, il sera alors tributaire de signalisations routières souvent insuffisantes et devra s'arrêter pour demander son chemin.

Le motard doit se rendre compte du danger d'une telle situation. La recherche de signaux de direction ou de noms de rues peut détourner l'attention des exigences premières du trafic. Le fait de voir au dernier moment le nom de rue recherché ne doit jamais précipiter une manœuvre soudaine et inattendue pour les autres usagers de la route.

Ces problèmes peuvent être réduits et même évités avec de la prévoyance. En consultant une carte, on peut identifier la route et les intersections à emprunter pour parvenir à destination.

La consultation d'un plan des rues peut donner une bonne idée de l'emplacement de la destination finale, surtout par rapport à une caractéristique importante telle que la gare, qui sera signalisée, ce qui fera gagner du temps et évitera le stress, et surtout, permettra au motard de voyager plus en sécurité.

Les trajets relativement longs exigent une préparation similaire qui est complexe et difficile à mémoriser en raison des distances en jeu.

L'instructeur doit démontrer comment un tel trajet peut être planifié, en identifiant dans l'ordre les villes principales, en étudiant les options, telles que le fait d'emprunter une autoroute ou une route panoramique, de prendre un raccourci ou de traverser un centre ville.

Lorsque le plan a été identifié, le motard doit être en mesure de le mettre au point de manière à pouvoir s'y reporter rapidement et facilement pendant le déplacement. Il peut s'agir d'une liste présentant les informations essentielles à chaque stade, par exemple la direction à emprunter et le numéro de la route à prendre jusqu'à la prochaine ville, par exemple à gauche sur la N7 jusqu'à Avignon.

Cette liste séquentielle peut alors être mise au propre, déposée dans une enveloppe en plastique et scotchée sur le réservoir d'essence.



Décisions stratégiques

L'instructeur doit chercher à soulever avec le motard un certain nombre de questions portant sur la manière dont il pourra utiliser sa moto lorsqu'il aura obtenu le permis de catégorie A, et pour quelles raisons.

L'instructeur peut commencer par demander au motard comment il se voit lui-même. A-t-il une forte personnalité? Est-il prévenant et attentionné? Pense-t-il être réticent ou timide?

Si l'instructeur, à la lumière de l'attitude et du comportement du motard au cours du programme de formation initiale, a le sentiment que le motard n'a pas donné de réponses très précises, il peut en discuter au moyen d'exemples particuliers donnés par l'instructeur.

À un moment bien choisi, l'instructeur doit demander au motard s'il estime que sa personnalité aura une incidence sur la manière dont il se comportera sur la route et le cas échéant, s'il pense que cela le rendra plus ou moins susceptible d'avoir un accident.

S'il estime que la personnalité du motard pourrait avoir un effet négatif, l'instructeur doit discuter avec le motard de la manière de gérer ce risque. Une telle discussion peut avoir lieu dans le cadre d'un certain nombre de scénarios qui peuvent être suscités par d'autres questions posées par l'instructeur.

Ainsi, l'instructeur peut demander si le motard prendrait sa moto ou son scooter pour aller dans un bar ou un club rencontrer des amis, puis discuter des pressions sociales qui s'exerceraient sur lui pour qu'il consomme de l'alcool, et des conséquences éventuellement catastrophiques qui pourraient en découler.

Il est également possible de demander au motard s'il envisagerait d'autres moyens de transport s'il jugeait que sa moto ou son scooter ne convient pas pour effectuer un trajet prévu, par exemple à cause des distances à parcourir ou des intempéries.

L'instructeur doit comprendre que les questions telles que celles-ci toucheront aux valeurs de vie intrinsèques du motard. Celles-ci se seront formées pendant son enfance et il y a peu de chances qu'elles changent dans le cadre de l'apprentissage de l'utilisation sûre d'une moto.

Si le motard est par nature une personne agressive et égoïste ou au contraire est timide et hésitant, ces traits de caractère peuvent s'exprimer lorsqu'il est en train de circuler dans le trafic.

L'instructeur doit expliquer au motard que la compréhension des dangers inhérents à certaines attitudes et à certains comportements lui donne au moins l'occasion de s'y attaquer.

Il est judicieux de développer un style de conduite qui vise à maîtriser un tel comportement. Circuler à moto ou en scooter peut être autant une affaire d'habitude que d'émotions, et les bonnes habitudes peuvent juguler les émotions négatives.

Évaluation globale

Le volet Planification des trajets une fois traité, la formation initiale du motard est normalement achevée. L'instructeur ne doit être passé au volet ou à l'élément suivant qu'une fois qu'il a considéré que le motard a atteint un niveau de compétences et de confiance raisonnable.

À ce stade, l'instructeur doit être convaincu que le motard possède les compétences et les connaissances nécessaires pour utiliser en toute sécurité une moto ou un scooter sur les routes actuelles. En conséquence, il doit pouvoir recommander ou autoriser le motard à passer l'épreuve nationale de compétences en vue d'un permis de catégorie A.

Surtout, le motard doit non seulement pouvoir rouler à moto avec compétence, mais aussi être bien sensibilisé aux risques qu'il va rencontrer et à la manière de les éviter, de les réduire et de les gérer ainsi que comprendre que son attitude et son comportement seront essentiels pour garantir sa sécurité et celle des autres usagers de la route.



Remerciements

Ce projet a pu être mené à bien grâce à l'aimable soutien et à la collaboration de:



Remerciements particuliers à la FIM pour la traduction du manuel IRT en français et en espagnol.

Commission européenne

Le modèle IRT – Programme européen de formation initiale des motards

Luxembourg: Office des publications de l'Union européenne

2011 — 72 p. — 21 x 29,7 cm

ISBN 978-92-79-17360-8

doi:10.2832/2275

