Savoir lire la route

vendredi 7 août 2020, par Piwi

Voici un article de Passion Moto Sécurité très bien écrit qui explique clairement comment "savoir lire la route".

Préambule

Cet article est le premier d'une série consacrée à des techniques de comportement routier pour une conduite de sécurité à moto sur route ouverte. Ces conseils sont applicables par tous les usagers de deux-roues motorisés, quelle que soit leur expérience ou leur compétence.

Route américaine constellée de « tar snakes » (serpents de goudron), un vrai bonheur à moto…
Il est selon moi bien plus délicat de traiter de techniques de comportement routier que de techniques de maîtrise de son véhicule, moto ou scooter.

En termes de maîtrise, de maniement de sa machine, on parle de savoir-faire ccompétences), sous-tendu par quelques savoirs (connaissances). C'est concret, pratique, visible, observable.
Quand on traite de comportement, on parle surtout de savoir-être, d'état d'esprit.
L'avantage est qu'il n'est pas besoin d'entraînement : tout le monde peut mettre en oeuvre un comportement, sans pré-requis technique.
L'inconvénient est que la bonne application de ce comportement est plus difficile à observer, à valider.

Introduction

Le fondement de la conduite de sécurité, à moto comme en voiture, c'est l'anticipation.

Pour vous adapter rapidement et correctement à un environnement routier en constante évolution, vous devez pouvoir **an-ti-ci-per**, c'est-à-dire :

- détecter,
- identifier,
- prévoir,
- décider,
- exécuter.

Détecter suppose de pouvoir observer, donc de regarder loin, de libérer le regard de la machine, d'arrêter de regarder vos mains, le tableau de bord ou même juste devant votre roue.

Cela suppose un minimum d'aisance, de maîtrise technique de la machine. Si vous vous rendez compte que vous n'arrivez pas à dissocier votre regard de l'axe de la machine, que vous n'êtes pas capable de regarder à plus de 5-10 mètres devant la roue avant… il faut vous entraîner.
Pour en savoir plus, lire Devenir un meilleur motard.

Vous devez être capable d'observer à l'avance, là où votre machine sera dans les 5 à 10 secondes à venir.
Certains auteurs américains de guides de conduite moto estiment que pour rouler en sécurité, il faut être capable d'observer 12 secondes à l'avance. Si ce n'est pas possible, ils conseillent de ralentir…

Pour ma part, je ne vais pas jusque là. Mais il est certain qu'en prenant en compte un temps de réaction à un danger imprévu d'environ deux secondes, il faut pouvoir se montrer certain de son environnement **au moins cinq secondes à l'avance**.
Si ce n'est pas le cas, soit je ralentis, soit j'adapte mon placement pour mieux voir, soit je me prépare à un danger potentiel (vigilance accrue, doigts sur le frein, gaz stables).

Identifier et prévoir supposent de pouvoir analyser les dangers visibles et les dangers potentiels, donc de réfléchir, de ne pas être en panique, ni même en stress.
Cela implique d'être en pleine possession de ses moyens cognitifs : pas de fatigue, pas d'alcool, pas de stupéfiants, pas de médicaments.
Et pas non plus de préoccupations extérieures ! Vous devez vous concentrer à 100% sur votre conduite.
Si vous ne vous sentez pas capable de réfléchir vite et bien… ralentissez, voire arrêtez-vous !
Pour en savoir plus, lire Rouler au mieux de sa forme.

Décider implique également un processus cognitif, non plus basé sur la seule réflexion, mais aussi sur la mémoire et l'expérience. Il s'agit de prendre la bonne décision en fonction du contexte.
Ce sera plus facile et rapide si vous avez déjà vécu une situation similaire. Si ce n'est pas le cas, vous devrez soit réfléchir (ce qui prend du temps), soit utiliser l'expérience des autres, ce que vous avez lu, vu ou entendu sur le sujet.
Pour en savoir plus, lire S'instruire en lisant et Nos trucs pour "bien" conduire.

Agir veut dire exécuter vite et bien la manœuvre qui vous mettra en sécurité… comme se placer ou se replacer sur la route !

Principe de base

En tant que conducteurs d'un deux-roues motorisé, nous devons en permanence garder à l'esprit deux critères de sécurité, qui constituent les principaux paramètres de notre conduite :

1. l'adhérence,
2. la visibilité.
   Ce sont eux qui guident notre placement.

Cet article traite de la partie adhérence.
Un autre viendra traiter de la partie visibilité.

Notre véhicule n'est pas en équilibre statique et stable sur quatre roues, mais en équilibre dynamique instable sur deux (ou trois) roues.
La préservation de l'adhérence est donc fondamentale pour éviter la chute, la glissade, le dérapage, l'élargissement de trajectoire… et toute autre conséquence d'une perte d'adhérence.

L’adhérence dépend en bonne partie des pneumatiques.
Ce point a déjà été traité dans plusieurs autres articles.
Pour en savoir plus, lire :

- Choisir ses pneus,
- Bien gonfler ses pneus,
- Gaffe aux pneus froids !
  L’adhérence des pneus de votre machine dépend également de la surface sur laquelle vous roulez, autrement dit de la qualité du revêtement.

Un principe de base : roulez là où c’est le plus propre possible !

Tout est évidemment dans le « possible »…
Il n’existe pas de recette-miracle, de règle immuable qui dirait « roulez toujours à tel endroit de la route et il ne vous arrivera rien ».
Il faut savoir s’adapter en permanence à l’état de la route, qui varie dans le temps et dans l’espace.

Comme nombre de mes autres articles, cela peut paraître évident, limite « naturel », à certains motards expérimentés, ceux qui ont complètement oublié ce que c’est que de débuter avec un véhicule que vous connaissez mal et surtout qui n’a RIEN A VOIR avec une voiture !

Les zones à risques

Revue de détail des zones à risques, du plus risqué au moins risqué, et quelques conseils pour s’adapter, réagir, rester en sécurité.

Les zones de travaux

Il est déjà assez difficile pour nous de devoir réagir aux dangers imprévus (ou difficiles à prédire). Alors pourquoi négliger ceux qui nous sont signalés, annoncés ?
Un panneau « attention travaux » ou une signalisation temporaire (sur fond jaune) doivent vous alerter !

Il vaut mieux ralentir et s’apercevoir ensuite que les travaux sont déjà finis ou n’ont pas encore commencé, plutôt que de ne rien changer et foncer dans une nappe de gravillons, une dénivellation brutale, une chaussée décaissée et rainurée, ou encore un nuage de poussière soulevée par le camion que vous suivez de trop près…

Sans oublier que, sur une zone de travaux, le bitume peut être recouvert de terre ou autres saletés laissées par les camions de matériaux ou les grosses roues des engins de chantier.

Déjà que les zones de travaux sont de moins en moins bien signalées, souvent trop tard, parfois avec des panneaux un peu cachés, pas toujours visibles de nuit…
Il arrive hélas que la signalisation des chantiers routiers soit améliorée en cours de route, à cause d'un accident causé par leur absence ou leur mauvaise qualité. Et devinez quoi ? Cet accident (parfois mortel) concerne le plus souvent un motard…

Nous ne pouvons pas demander au chef de chantier d'être un spécialiste de l'accidentologie motarde…
C'est à nous de prévoir le pire, d'anticiper l'imprévu, voire l'inimaginable.
Vous voyez un panneau qui annonce un danger potentiel : agissez en conséquence.

Beaucoup de motards « flippent » sur une chaussée rainurée car ils ressentent une perte d'adhérence et des mouvements incontrôlés du guidon.
En vérité, le rainurage en lui-même n'est guère dangereux tant que vous maintenez la machine droite, pour une trajectoire en ligne droite. C'est plutôt la dénivellation avant et après le rainurage dont vous devez vous méfier.
Là où le rainurage peut poser problème, c'est en cas d'inclinaison de la machine ou de changement de direction, plus encore en cas de freinage puissant et surtout si la chaussée est mouillée et/ou gravillonnée !
Dans tous les cas : genoux serrés, bras souples, gaz constants, regard au loin. Évitez vraiment la crispation des mains sur le guidon.
N'empêche qu'à choisir, si vous avez la possibilité d'éviter la zone rainurée, il est préférable de rouler à côté.

Sauf que… bien plus dangereux que le rainurage, la « marche » créée par un décaissement de la route peut vite entraîner une chute si vous subissez « l'effet de rail » qu'elle entraîne quand votre roue avant se met dessus.
Si vous voyez un trait noir le long de votre voie de circulation (à droite sur la photo ci-dessus), une marche longitudinale dans le sens de circulation entre deux voies, c'est d'elle dont vous devez vraiment vous méfier !

Comme toute « marche », si vous devez la franchir, il faut l'aborder de façon la plus perpendiculaire possible.
Si jamais votre roue avant se prend dedans, vous allez le sentir de suite : n'essayez surtout pas d'agir sur le guidon, cela vous ferait tomber. Penchez le corps pour vous éloigner de ce « edge trap » (comme disent les Américains), faites changer de direction la moto, mais lentement, avec le poids du corps en déporté intérieur et les appuis des pieds, **sans toucher au guidon et sans freiner**.

Si vous tombez sur **un chantier mobile de fauchage ou d'élagage**, prévoyez que le bord extérieur de la route peut être couvert d'herbe fraîchement fauchée, de feuilles mortes, de brindilles, voire de branches cassées.
Passez bien au large !

Si vous passez le long d'un chantier de réfection de la route, **évitez à tout prix de rouler dans l'enrobé tout frais**, bien noir, qui n'a pas encore eu le temps de sécher. Le goudron, encore liquide, risque de coller instantanément à vos pneus, formant des plaques qui vont durcir très vite au contact de la chaleur du pneu.
Et là, c'est fichu : votre pneu est isolé de la route, il n'adhère plus correctement, la machine devient très difficile à mettre et garder sur l'angle. Il ne vous reste plus qu'à vous arrêter et sortir un couteau pour

détacher les plaques de goudron, morceau par morceau, en faisant bien attention à ne pas abîmer le pneu…

Les zones d’arrêt

Un autre endroit où il est facile de prévoir des soucis d’adhérence du revêtement, ce sont toutes les zones où les autres véhicules freinent, ralentissent et s’arrêtent.

Comme les couloirs des cabines de péage sur autoroute, par exemple.
Ou les sorties de stations d’essence et de parkings à péage.
Ou les abords des stops et feux tricolores.

Vous y observerez facilement que le milieu de la voie de circulation est couvert d’impuretés, de dépôts d’hydrocarbures, de taches de gazole ou d’huile… A éviter absolument !
Roulez dans la trace des pneus des voitures.

Les changements de surface

En dehors des routes en chantier, tous les changements de surface doivent être soit évités, soit abordés avec prudence : tout ce qui n’est pas du bitume propre doit susciter votre vigilance.

Autant que possible, il est préférable d’éviter de rouler sur les marquages de peinture au sol, les plaques d’égout, les rails de tramway, les plaques métalliques, etc.
S’il n’y a pas moyen de faire autrement, passez dessus avec la moto droite, genoux bien serrés, bras souples, gaz constants (pas d’accélération, ni de freinage), avec le regard au loin.
Il vaut mieux rouler dessus en souplesse que de mettre un grand coup de frein ou d’effectuer un évitement brutal sans prévenir.

L’enrobé de la route est parfois dégradé par le passage des roues des véhicules lourds.
Si vous voyez que la bande de roulement est fissurée ou comporte des taches noires (caractéristiques du goudron fondu), évitez d’y rouler – même si ce serait la trajectoire idéale pour aborder un virage, par exemple.

1. Les plaques de goudron fondu

L’enrobé sur lequel nous roulons est (schématiquement) constitué de bitume (ou goudron) pour le liant et de gravillons pour l’adhérence. Quand il fait très chaud, quand le soleil tape droit sur l’asphalte noire, celle-ci chauffe, puis se ramollit.
Progressivement, les gravillons, plus lourds, descendent, tandis que le goudron remonte en surface, formant des plaques d’un coloris noir foncé.

Ces plaques de goudron fondu sont glissantes à deux moments :

- en été, par forte chaleur, quand le goudron est encore semi-liquide ;
- par temps de pluie, quand le goudron lisse est mouillé ou humide.
  Dans les deux cas, il faut vraiment éviter de rouler sur ces plaques de goudron fondu, surtout si elles sont étendues.
  Non seulement les pneus pourraient glisser, mais en cas de chaleur, le goudron risque de coller aux pneus (voir plus haut).
  Dans la mesure du possible, passez à côté.

Si ce n'est pas possible, roulez droit en passant dessus.
Encore une fois : genoux serrés, bras souples, gaz constants (pas d'accélération, ni de freinage), avec le regard au loin.

Évitez si possible d'incliner la machine sur ces plaques.
Si vous devez le faire, utilisez de préférence une position de conduite en déporté intérieur pour avoir à incliner le moins possible.
Pour en savoir plus, lire Prendre un virage : la position.

2. Les cailloux, graviers et gravillons

Tous les conducteurs 2RM craignent les gravillons… Au point de parfois se crisper, voire d'entrer dans une peur panique à la vue du moindre gravier égaré sur le bitume.

Autant une nappe compacte et épaisse de gravillons va bien provoquer une perte d'adhérence et un grand risque de chute si la machine ne reste pas bien droite ou si vous freinez fort de l'avant… autant le fait de rouler sur quelques cailloux ou graviers épars, entre lesquels le pneu a la place et le temps de retrouver de l'adhérence, ne crée pas de danger grave en soi-même.

Bien des chutes de motards sur des graviers sont provoquées, non pas directement par une perte d'adhérence, mais indirectement par une réaction intempestive d'un conducteur crispé qui agit trop brusquement sur ses commandes.

Dans la mesure du possible, il reste évidemment préférable d'éviter les zones de route gravillonnées… exactement comme les plaques de goudron fondu (voir ci-dessus).

Si la route entière est gravillonnée, il faut tâcher de passer là où l'épaisseur de gravillons est la moins importante… c'est-à-dire dans la trace des pneus des autres véhicules.

À partir du moment où la machine entre sur la nappe de gravillons, il ne faut surtout pas freiner de l'avant, encore moins freiner fort, mais au contraire freiner de l'arrière, puis maintenir une accélération douce et constante, afin de générer un léger transfert de masse vers l'arrière et stabiliser la moto.

Il faut :

- maintenir un filet de gaz (pas trop fort, sinon c'est la roue arrière qui va patiner),
- regarder le plus loin possible (pas juste devant son pneu avant),
- ne pas se crisper au guidon,
- laisser vivre la machine, même si elle donne l'impression de « flotter ».

C'est l'accélération qui va stabiliser la machine. Si vous coupez les gaz, l'avant va se « planter » dans les gravillons.
Pour en savoir plus, lire Comprendre la dynamique moto (1/2).

En termes de trajectoire en virages, il faut tangenter, adopter une trajectoire la plus droite possible afin d'éviter de prendre de l'angle, en oubliant toute idée de trajectoire extérieure.
Si jamais il s'agit d'un virage en épingle, il ne faut pas hésiter à prendre le virage à basse vitesse, avec les pieds sortis.

Si ce n'est pas possible d'éviter les gravillons… il faudra ralentir AVANT, mais pas PENDANT !
Ne serait-ce que pour éviter de cribler votre machine d'impacts de gravillons sur toute sa partie basse.

Si vous apercevez la plaque de gravillons au dernier moment, juste avant le virage qui vient d'être refait, il va falloir :

- freiner de l'avant le plus fort possible avec la moto droite sur l'espace qui vous sépare de cette plaque ;
- relâcher le frein et mettre un peu de gaz pour délester l'avant au passage de la plaque de gravillons ;
- une fois celle-ci passée, incliner franchement la moto pour rattraper le virage ;
- le tout en ne lâchant pas du regard la sortie, là où vous voulez aller.

Dans tous les cas, les zones gravillonnées exigent de l'anticipation.
Il faut vérifier vos arrières, car les véhicules plus stables que les deux-roues peuvent arriver derrière vous bien plus vite que vous.
Il est également nécessaire de se protéger les yeux et de protéger la peinture de votre machine des éventuelles projections des véhicules que vous croisez ou que vous suivez.
Donc toujours garder une grande distance de sécurité, en longitudinal comme en latéral.

Pourquoi les gravillons ?
Sur le réseau secondaire français, les routes sont rarement structurées : elles ne comportent pas de fondation sous la route qui permet à l'eau de pluie de s'évacuer correctement. Du coup, l'eau reste piégée, ce qui déforme la route. Il faut alors étanchéifier le revêtement pour que l'eau s'évacue sur les côtés.
Pour ce faire, on utilise un ESU (Enduit Superficiel d'Usure) à base de bitume qui est très élastique. Le gravillon est une protection de cette couche d'ESU sur laquelle on ne peut pas rouler directement car elle est collante. C'est le compactage, puis le passage des véhicules lourds qui va permettre aux gravillons de bien s'imbriquer en mosaïque et de boucher les trous sur l'émulsion de bitume. Outre l'étanchéité, l'utilisation de l'ESU permet d'avoir une meilleure adhérence des pneus à la route… une fois que les gravillons ont été enlevés, bien sûr !

Il s'agit d'une solution technique adaptée aux petites routes bombées, sauf quand la route est très déformée. C'est aussi une solution assez économique, quatre fois moins chère que la pose d'enrobé, ce qui

permet de réparer quatre fois plus de surface de route chaque année (à budget égal).
Notamment en montagne, où l'enrobé se fissure plus rapidement au fil des cycles de gel/dégel.

Si l'épandage de gravillons se fait surtout au printemps, c'est à cause de conditions de mise en œuvre particulières : la température doit être supérieure à 10°C, la chaussée doit être sèche, les matériaux doivent être secs également, il ne doit pas y avoir d'humidité dans l'air ni de brouillard.

Si les gravillons restent sur la route, c'est qu'on ne peut pas les enlever tout de suite pour qu'ils adhèrent bien à l'émulsion de bitume. Le délai est d'environ 48 heures avant de les aspirer… quand le budget du chantier prévoit cette opération !
Normalement, avec un trafic régulier, il n'y a plus de cailloux dans un délai d'environ 15 jours. Mais sur une petite route peu empruntée, les nappes de gravillons peuvent rester en place un mois.

3. Les raccords de bitume

Il s'agit de bandes de goudron, utilisées pour réparer des chaussées fissurées.

Si le temps est sec et frais, si ces raccords sont peu nombreux ou déjà bien abrasés par le temps et le passage des pneus… pas trop de souci à se faire !

Mais tout comme les plaques de goudron fondu, ces raccords peuvent provoquer une perte d'adhérence quand ils sont mous (à cause de la chaleur) ou mouillés ou quand ils sont tout neufs.

Un raccord de bitume épais et large, ramolli par la chaleur, peut vite provoquer une belle glissade du pneu avant. Si le raccord n'est pas trop large, le pneu va raccrocher juste après et vous en serez quittes pour une belle frayeur. Si la moto est très inclinée ou que le raccord est large… c'est la chute.

Si vous arrivez sur un tronçon rafistolé avec de nombreux raccords, **votre première réaction doit être de ralentir** pour vous laisser le temps d'observer la route et analyser la situation.
J'ai dit « ralentir », pas « planter un freinage de trappeur » ! Décélérez en souplesse et freinez de l'avant en douceur.

Dans un second temps, essayez de voir s'il y a moyen de contourner les plus gros raccords.
Souvent, ces raccords se concentrent sur une zone bien précise de la route et il est possible de ne pas rouler dessus tout en restant dans sa voie.

Si toute la voie ou toute la route est constellée de raccords, **il est préférable de rouler sur ceux qui sont perpendiculaires à votre trajectoire** et d'éviter ceux qui lui sont parallèles.

Si c'est en virage, il faut clairement privilégier une trajectoire qui évitera le plus possible les raccords et surtout ceux dans l'axe de la route. Même si cela se fait au détriment de la trajectoire optimale.

Si vous devez malgré tout rouler sur un raccord large et glissant… évitez toute action brutale sur les commandes de frein et d'accélération. Gardez les bras souples et maintenez du gaz pour éviter un transfert de masse sur l'avant.

4. Les marquages au sol

A peine moins glissants que les raccords de bitume : les marquages de peinture pour la signalisation horizontale sur le revêtement.

Leur dangerosité en termes de perte d'adhérence est considérablement augmentée quand ils sont mouillés ou juste humides.
Aucun pneu n'assure d'adhérence sur de la peinture mouillée…

Autant que possible, évitez toujours de rouler sur les marquages ! Heureusement, il est en général

assez facile de passer à côté. Cela n'a rien de compliqué, c'est juste une habitude à prendre. Au début, il faut y penser, faire attention, se concentrer. Très vite, cela devient un automatisme, on n'y pense même plus.

Là encore, rouler sur une bande étroite ne pose guère de problème, surtout avec une seule roue à la fois. Même si un pneu « décroche » pendant un quart de seconde, il va retrouver l'adhérence tout de suite après. La machine « bronche », ce n'est pas agréable, mais ce n'est pas dangereux.

Là où cela peut poser problème et entraîner une perte d'adhérence dangereuse, c'est quand on perd les deux pneus ou un seul pendant une seconde ou plus.
Concrètement, cela se produit soit sur un marquage large (30 cm de large et plus, type bande de passage piéton protégé), soit sur un marquage en longueur sur lequel on roule avec les deux pneus à la fois.

Le cas le plus fréquent restant le passage piéton en sortie de rond-point.
Il présente un triple inconvénient : bandes larges + bandes longues + machine inclinée. Le combo de la perte d'adhérence !
Comme nous ne pouvons rien changer aux dimensions des bandes, ni à la position du passage piéton… la seule solution est de ne pas rouler sur ces bandes ou de passer dessus avec la machine droite.
Dans les deux cas, cela suppose d'avoir redressé la machine avant le passage piéton, donc de ne pas couper le virage en sortie de rond-point, de prendre ce dernier avec une trajectoire large, d'arrondir le virage pour redresser la machine le plus tôt possible.
Là encore, cela demande de la vigilance et de la concentration au début. Puis avec l'habitude, cela se fait « tout seul ».

La route mouillée

Le principe de base de la conduite sur route mouillée consiste – paradoxalement – à rouler le plus possible sur le sec.
Il s'agit de trouver la partie la plus sèche de la chaussée.

Par exemple, en roulant dans les traces des pneus des voitures nous précédant puisque ceux-ci ont évacué une partie de l'eau qui était sur la route.

Attention, ce n'est pas toujours vrai !
Après une pluie, quand le bitume commence à sécher, il peut aussi arriver qu'à l'inverse, les pneus des autres véhicules transportent l'eau restante par endroits, alors que d'autres parties du bitume sont plus sèches, comme le milieu de la voie qui sèche plus rapidement grâce à la chaleur des moteurs.

Et bien sûr, on évite tout ce qui n'est pas du bitume : les marquages au sol, surfaces glissantes, pavés, bandes blanches, plaques d'égout, raccords de goudron, plaques en fonte de travaux, rails de voies ferrées, feuilles mortes, marrons écrasés, boue laissée par les véhicules agricoles, etc.

Méfiez-vous aussi de tous les endroits où l'eau s'accumule pour former des flaques.
La règle de base de la flaque est que vous ne voyez pas ce qui se cache en dessous…

Pour aller plus loin, lire Rouler en deux-roues en hiver.

Si vous observez des irisations ou de la mousse dans l'eau sur le sol, méfiance !
Cela ne veut pas dire que le bitume soit « gay friendly », mais qu'il y a des hydrocarbures en cours de dispersion : essence, gazole ou huile… donc risque accru de glissade !
Passez au large ou, si vous n'avez pas le choix, passez avec la moto bien droite, sans freiner ni accélérer.

Mais sachez aussi qu'un bitume propre, même mouillé, « tient » bien mieux que ce que vous croyez.
On peut pencher sur du mouillé, et même bien ! A condition que le revêtement soit bien propre sous le

film d’eau et de rouler avec des pneus récents, bien gonflés et chauds…
Pour en savoir plus, lire Conduire sur route mouillée.

Conclusion

Que retenir de tout cela ?

D’abord, que l’important est de prévenir le danger.
Un bon motard n’est pas tant celui qui sait se sortir de situations d’urgence, mais celui qui saura éviter ces situations piégeuses, les anticiper, éviter de se mettre en difficulté.
Lopette ? Peut-être, mais lopette vivante !

Ensuite, que cette prévention du danger s’appuie avant tout sur une conduite d’anticipation, donc sur l’observation.
J’y vois pas ? J’y vais pas ! Ou alors, avec précaution.

Enfin, que même si on y est allé comme un crétin, y a moyen de se rattraper.
Par contre, cela va demander une bonne maîtrise technique !
Alors que si on fait preuve d’anticipation, on évite d’avoir à recourir à des techniques d’urgence.

Autre point : vous aurez sans doute remarqué que les mêmes éléments reviennent dans presque tous les cas de figure en situation d’urgence.
Avant tout, ne pas se crisper (facile à dire !), serrer le bas du corps, relaxer le haut, agir sur les commandes avec souplesse, savoir doser son freinage…
D’où l’importance de s’entraîner en environnement sécurisé, de connaître sa machine et de pratiquer, de rouler, de se confronter à ces situations difficiles « en vrai », mais en s’y étant préparé mentalement.