



Conduire AVEC méthode

Fiches pratiques pour apprendre
la conduite pas à pas

Explications
Procédures
Conseils

Par l'équipe des formateurs de l'Unité de Formation Itinérante
du Centre de Formation Professionnelle pour Adultes

Nous vous proposons un outil pratique et pédagogique qui a pour but de vous accompagner dans l'apprentissage de la conduite.

Que vous souhaitiez vous former ou vous perfectionner, vous y trouverez des repères clairs et structurés qui vous permettront d'acquérir les bons réflexes et de progresser à votre rythme.



POURQUOI respecter les procédures de conduite ?

Dans chaque fiche, vous trouverez des explications claires sur l'importance de respecter les procédures de conduite et surtout, "**pourquoi**" il est essentiel de les comprendre.

Connaître les règles, c'est une chose. Mais savoir "**pourquoi**" on les applique, c'est ce qui fait la différence entre suivre un automatisme et adopter une conduite responsable. *Par exemple, vérifier les rétroviseurs ou l'angle mort n'est pas juste une étape à cocher : c'est ce qui peut éviter un accident et donc devenir acteur d'une route plus sûre.*

Comprendre "**pourquoi**" c'est donner du sens à chaque geste appris, pour devenir non seulement un conducteur compétent, mais aussi conscient et vigilant.



COMMENT appliquer les bonnes procédures de conduite ?

Vous trouverez également les **procédures concrètes** à suivre pour bien conduire dans différentes situations : "**Comment**" démarrer, changer de voie, prendre un rond-point, s'insérer sur l'autoroute, etc.

L'objectif est simple : vous donner des étapes claires, précises et faciles à retenir pour que vous sachiez **quoi faire et dans quel ordre**.

En maîtrisant le "**Comment**", vous construirez des réflexes solides qui vous permettront de conduire avec assurance et efficacité.



Et enfin QUELQUES CONSEILS concrets et avisés.

Nos **recommandations utiles et concrètes**, issues de l'expérience de professionnels de la conduite vous guideront dans des situations plus spécifiques ou délicates.

L'objectif est de vous aider à **développer des réflexes intelligents**, à anticiper les imprévus et à rester calme et maître de vous, même dans les moments de tension. Ce sont des **petits plus** qui, souvent, font une grande différence sur la route.

Prenez le temps de les lire : ce sont des conseils d'experts, pensés pour vous accompagner vers une conduite plus sereine, plus sûre, et plus confiante.

TABLE DES MATIERES

SITUER LES PRINCIPALES COMMANDES ET LES PRINCIPAUX VOYANTS SUR LE TABLEAU DE BORD	4
MONTER ET DESCENDRE DU VEHICULE EN TOUTE SECURITE	7
S'INSTALLER AU POSTE DE CONDUITE AFIN D'AVOIR UN ACCES OPTIMAL AUX COMMANDES	8
REGARDER AUTOUR DE SOI ET AVERTIR LES AUTRES USAGERS	11
TENIR ET MANIPULER LE VOLANT POUR SE DIRIGER EN LIGNE DROITE, EN COURBE, EN VIRAGE ET EN TOURNANT	13
DOSER L'ACCELERATEUR ET LE FREINAGE A DIVERSES ALLURES	16
MANIPULER LA BOITE DE VITESSES ET CHOISIR LE RAPPORT DE VITESSE CONVENABLE EN FONCTION DU COMPTE TOURS ET/OU DU BRUIT DU MOTEUR	17
DEMARRER EN PLAT AVEC ACCELERATEUR ET SANS ACCELERATEUR POUR LES SITUATIONS QUI LE NECESSITENT	20
REDEMARRER RAPIDEMENT APRES UN CALAGE.....	22
DEMARRER EN DESCENTE.....	23
DEMARRER EN COTE, AVEC ET SANS FREIN A MAIN, EN SACHANT UTILISER LA TECHNIQUE ADEQUATE EN FONCTION DES SITUATIONS RENCONTREES	24
S'ARRETER À UN ENDROITS PRECIS	26
MONTER LES VITESSES JUSQU'EN 3EME PUIS RETROGRADER 3/2 POUR RALENTIR ET POUR S'ARRETER...27	
MONTER LES VITESSES JUSQU'EN 5EME ET RETROGRADER EN DOSANT LE FREINAGE.....	30
RETROGRADER DE LA 2EME EN 1ERE EN ADAPTANT L'ALLURE	32
DIRIGER LE VEHICULE EN AVANT, EN LIGNE DROITE ET EN COURBE EN ADAPTANT L'ALLURE	34
TOURNER A DROITE ET A GAUCHE EN ADAPTANT L'ALLURE ET LA TRAJECTOIRE	35
EFFECTUER UNE MARCHE ARRIERE EN LIGNE DROITE EN TOUTE SECURITE	36
EFFECTUER UNE MARCHE ARRIERE EN ANGLE EN TOUTE SECURITE	39
EFFECTUER UN DEMI TOUR EN TOUTE SECURITE	41
TENIR COMPTE DE LA SIGNALISATION VERTICALE ET HORIZONTALE, RECHERCHER LES INDICES UTILES AFIN D'ADAPTER SON ALLURE ET SA TRAJECTOIRE.....	43
MANIPULER LES DIFFERENTES COMMANDES DU TABLEAU DE BORD EN CIRCULANT	45
ADAPTER SON ALLURE EN FONCTION DE LA VISIBILITE ET DES RELIEFS (RUES ETROITES, VIRAGES, SOMMET DE COTE, ETC.)	46
ADAPTER SON ALLURE EN FONCTION DES LIEUX (ECOLES, STADES, CENTRES-VILLES, ETC)	48
ADAPTER SON ALLURE EN PRESENCE D'AUTRES USAGERS (BUS, POIDS-LOURDS, PIETONS, ETC.).....	50
CHOISIR CONVENABLEMENT SA VOIE DE CIRCULATION EN FONCTION DE LA DIRECTION CHOISIE, EFFECTUER LES CHANGEMENTS DE VOIES EN TOUTE SECURITE.....	52
ADAPTER L'ALLURE EN FONCTION DE LA VISIBILITE ET DU REGIME DE PRIORITE LORS DU FRANCHISSEMENT DES INTERSECTIONS	53
FRANCHIR UN CARREFOUR A SENS GIRATOIRE POUR ALLER TOUT DROIT OU A DROITE	54
FRANCHIR UN CARREFOUR A SENS GIRATOIRE POUR ALLER A GAUCHE OU FAIRE DEMI TOUR	56
FRANCHIR UN ROND POINT EN FONCTION DE LA DIRECTION CHOISIE ET DU REGIME DE PRIORITE	59
EVALUER ET MAINTENIR LES DISTANCES DE SECURITE LONGITUDINALES ET LATERALES	61

TABLE DES MATIERES

EFFECTUER UN RANGEMENT EN EPI A GAUCHE ET A DROITE, EN MARCHE AVANT ET EN MARCHE ARRIERE.....	62
EFFECTUER UN RANGEMENT EN BATAILLE AVEC ET SANS VEHICULE, EN MARCHE ARRIERE, A GAUCHE ET A DROITE.....	64
EFFECTUER UN RANGEMENT EN CRENEAU À DROITE ET À GAUCHE.....	66
CROISER LES AUTRES VEHICULES EN RESPECTANT LES REGLES DE CIRCULATION	68
DEPASSER LES AUTRES VEHICULES EN ADAPTANT L'ALLURE	70
ADAPTER SON COMPORTEMENT LORSQU'ON EST DEPASSÉ.....	72
PASSER UN VIRAGE EN ADAPTANT SON ALLURE ET SA TRAJECTOIRE	73
SUIVRE UN ITINERAIRE DE MANIERE AUTONOME	74
S'INSERER SUR LA VOIE RAPIDE EN TOUTE SECURITE, EN ADAPTANT SON ALLURE ET SA TRAJECTOIRE ..	75
SORTIR DE LA VOIE RAPIDE EN TOUTE SECURITE, EN ADAPTANT SON ALLURE ET SA TRAJECTOIRE	76
ADAPTER SA CONDUITE AUX CONDITIONS DE VISIBILITE ET D'ADHERENCE REDUITE	77
CROISER DES USAGERS DANS DES CONDITIONS DIFFICILES	78



Pourquoi ?

Pour utiliser les bonnes commandes et accessoires **au bon moment**

Pour **agir rapidement et avec précision** sur les commandes et accessoires.

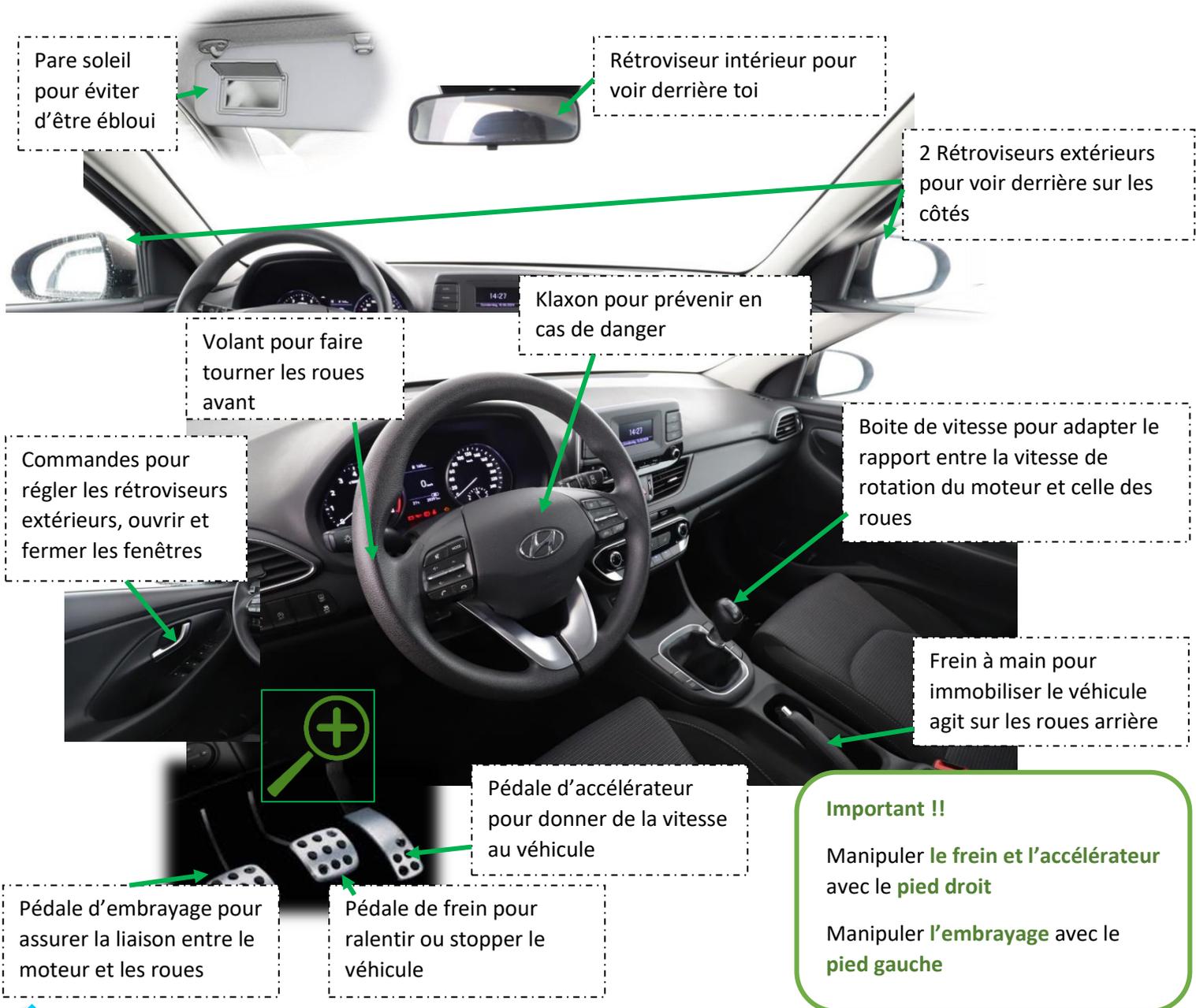
Pour **éviter de paniquer** à la vue d'un voyant qui s'allume.

Détecter et anticiper les pannes éventuelles.



Comment ?

Situer les éléments suivants et connaître leur rôle pour les utiliser de manière efficace



SITUER LES PRINCIPALES COMMANDES ET LES PRINCIPAUX VOYANTS SUR LE TABLEAU DE BORD



Important !!

Rappel des différentes couleurs de voyants et de la conduite à tenir s'ils sont allumés :



FEUX ALLUMÉS



ALERTE IMPORTANTE



PROBLÈME GRAVE



Quelques conseils

Lorsque l'on **utilise un nouveau véhicule** (emprunt, acquisition, etc...) il est recommandé de :

- Prendre le temps de **repérer les différentes commandes et accessoires** principaux avant de circuler
- Prendre le temps de **lire le manuel d'utilisation** pour s'informer des différentes options de la voiture et manipuler les commandes à l'arrêt.

Il est également **recommandé de** :

- Prendre le temps de **faire quelques vérifications d'usage de manière** régulière car cela permet d'éviter les mauvaises surprises et d'assurer sa **sécurité** et celle des autres





Pourquoi ?

L'usager qui monte et qui descend de son véhicule n'est **pas prioritaire**.

Prendre le temps de respecter la procédure permet **d'éviter de gêner ou de surprendre les autres usagers** ou d'être surpris.

Il est également important **d'assurer la sécurité des passagers** qui sont à bord de notre véhicule.



Comment ?

AVANT de MONTER :

Faire le tour de son véhicule afin **d'apprécier la marge de manœuvre** vers l'avant et vers l'arrière pour sortir de sa place et repérer d'éventuels obstacles

Vérifier **l'état des pneumatiques** (pas de hernie/pas de déchirure).

Vérifier les **distances latérales avec les autres véhicules** afin de ne pas endommager les carrosseries.

Analyser **la distance et la vitesse des autres usagers** afin d'ouvrir la portière en sécurité.

AVANT de DESCENDRE :

Vérifier dans le **rétroviseur extérieur et l'angle-mort**

l'absence d'usager avant d'ouvrir la portière.

Tirer la poignée de la portière avec la main droite

tout en retenant la portière avec la main gauche.



Quelques conseils

Dans la mesure du possible, il est préférable de faire monter et descendre les passagers du côté trottoir.

Afin **d'assurer la sécurité des passagers enfants**, veiller à faire monter les enfants dans le véhicule avant de monter soi-même et de les faire descendre du véhicule après être descendu soi-même.



Pourquoi ?

Pour bien voir, bien accéder aux commandes, ne pas fatiguer trop vite, limiter les douleurs musculaires et limiter les conséquences en cas d'accident, une bonne position est nécessaire.

Être bien installé veut donc dire que vous pouvez voir la route devant et derrière vous sans être gênés par les passagers ou les bagages. Mais elle ne réduit pas les angles morts.

Être bien installé veut aussi dire, se sentir bien dans ses vêtements et sur son siège, ainsi, vous serez plus à l'aise pour conduire !



Comment ?

Effectuer les réglages dans cet ordre

1 La hauteur du siège (option sur les véhicules)

Actionner la poignée jusqu'à avoir une bonne visibilité vers l'avant (*image 1 - poignée N°2*)

2 La profondeur du siège

Appuyer à fond sur la pédale d'embrayage avec la plante du pied en gardant le talon en contact avec le sol et maintenir cette position pendant le réglage.

Avancer ou reculer le siège en utilisant la commande qui se situe à l'avant et sous le siège (*image 1 - poignée N°1*) tout en tenant le volant afin d'atteindre la distance à laquelle la cuisse est en contact avec le siège

Voir *image 2*

3 Le dossier et le volant

Coller le dos en appui sur le dossier et tendre le bras droit au-dessus du volant avec le poignet soit au-dessus au milieu de la couronne.

En maintenant cette position, régler l'inclinaison du dossier en utilisant la main gauche (*image 1 - poignée N°3*)

Régler la hauteur et/ou la profondeur à l'aide de la commande (*image 3*) afin d'optimiser la position et de voir toutes les informations du tableau de bord

Mettre les mains en position 10h10 ou 9h15 sur le volant pour avoir les bras semi-fléchis (*image 4*), les bras doivent être semi-fléchis.

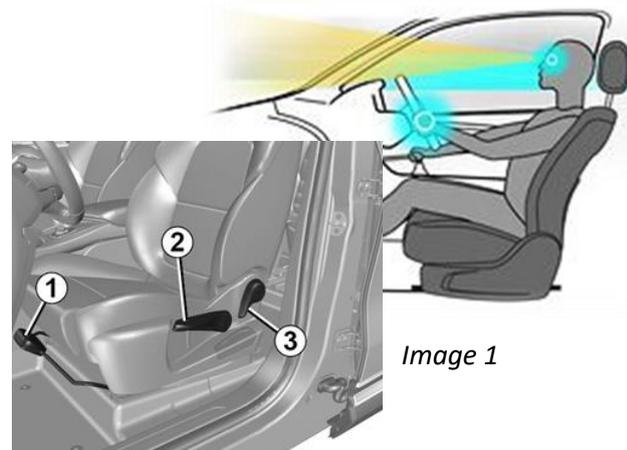


Image 1

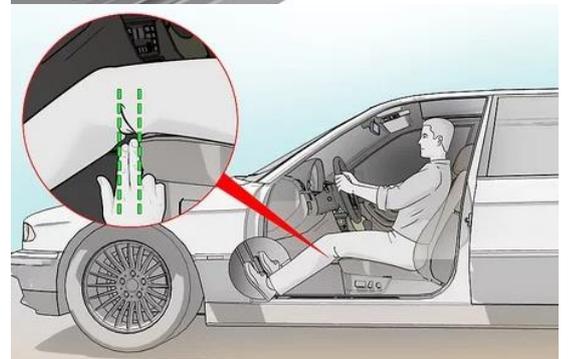


Image 2

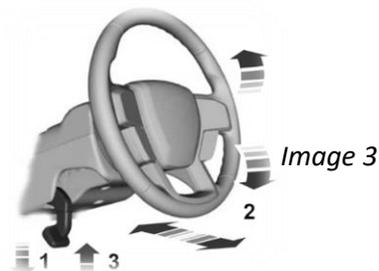


Image 3

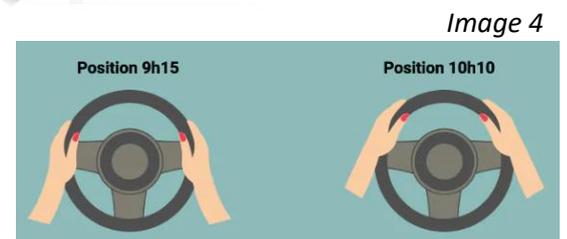


Image 4

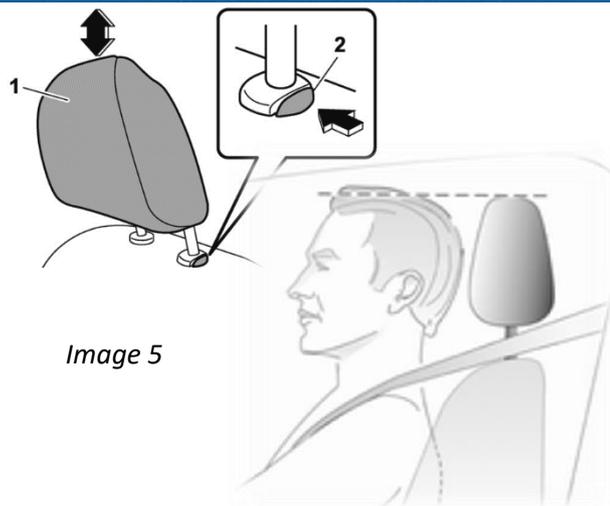
4 L'appui-tête

En maintenant la position de conduite :

Appuyer sur le bouton situé à la base de l'appui-tête et le maintenir enfoncé (*image 5 – bouton N°2*)

Régler la hauteur de l'appui-tête jusqu'à ce que le haut de la tête soit aligné à la partie supérieure de l'appui-tête- (*image 5*)

L'appui-tête est un élément de sécurité essentiel pour éviter les traumatismes en cas de choc arrière.

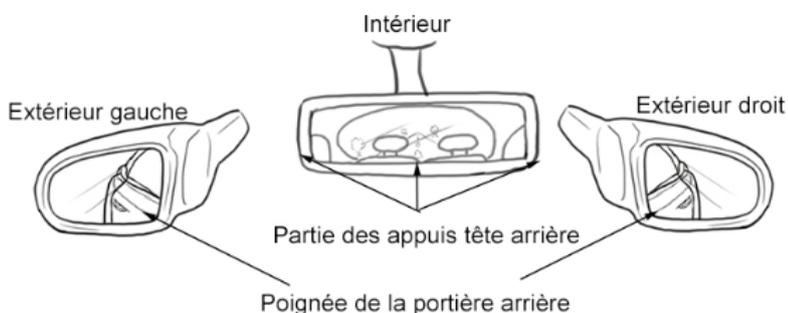


5 Les rétroviseurs

Régler le rétroviseur intérieur

Rester en position de conduite

Régler le rétroviseur avec la main droite de façon à voir toute la lunette (*fenêtre*) arrière sans bouger la tête.



Régler les rétroviseurs extérieurs

Rester en position de conduite

Régler les rétroviseurs extérieurs de façon à voir la poignée de la porte arrière dans l'angle inférieur gauche du rétroviseur droit et dans l'angle inférieur droit du rétroviseur gauche



6 La ceinture de sécurité

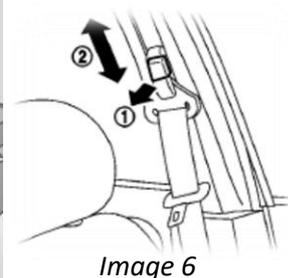
Rester en position de conduite

Tirer la ceinture de façon à ce qu'elle passe sur l'épaule gauche et sous le bras droit.

La sangle 1 doit être posée sur l'épaule et la sangle 2 sous l'abdomen

Régler la hauteur de la ceinture si le véhicule est équipé de la commande (*image 6*) afin que la sangle 1 soit bien positionnée

Veiller à ce que la ceinture ne soit pas vrillée



Eviter d'utiliser les clips de ceinture



ATTENTION !!

Une mauvaise utilisation de la ceinture de sécurité peut entraîner de graves conséquences en cas d'accident



Quelques conseils

Éviter de conduire avec des **chaussures qui ne tiennent pas le talon** (sandales, tongs, etc.) parce qu'elles risquent de glisser sous les pédales

Retirer les **capuches** pour éviter de se limiter le champ visuel nécessaire pour la conduite

Ne pas conduire en gardant la tête appuyée sur l'**appui-tête** pour avoir une mobilité de la tête et du regard

Pour éviter d'être ébloui, la nuit, tirer sur la languette en bas du **rétroviseur intérieur** pour passer en « mode nuit »



Ne pas oublier les **consignes de sécurité** fondamentales concernant la **ceinture de sécurité** !!



ATTENTION !!

Veiller à ce que **tous les passagers** soient correctement **attachés** avant de démarrer.



En cas de **grossesse**, la **ceinture reste obligatoire**.

Cependant, il est essentiel de bien positionner la ceinture en passant la sangle abdominale le plus bas possible sous le ventre de la future maman et la sangle diagonale bien entre la poitrine.



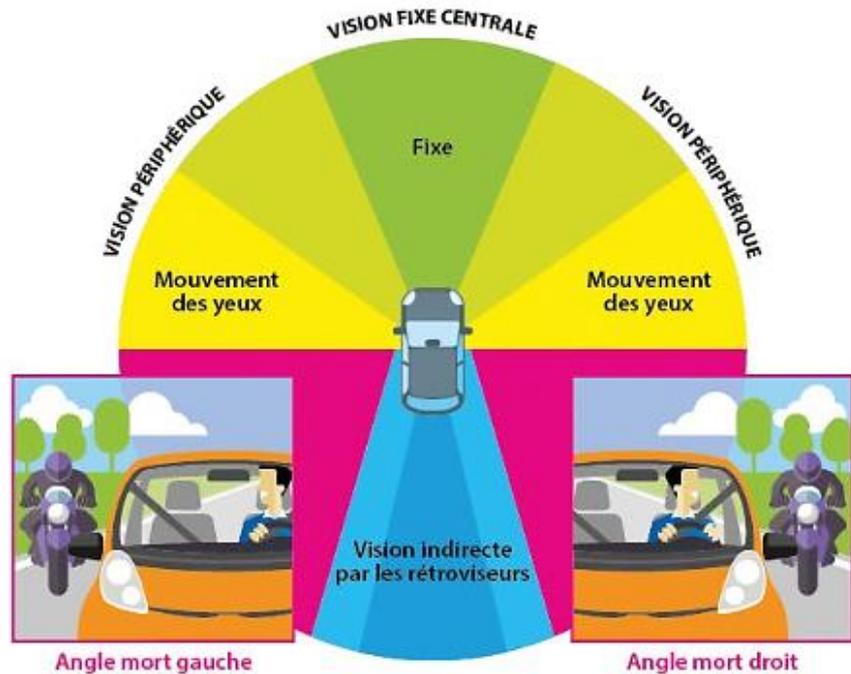
Pourquoi ?

"Ne pas gêner, ne pas surprendre, et ne pas être surpris : trois règles d'or pour une conduite responsable au travers de laquelle chaque regard et chaque geste comptent pour une sécurité partagée sur la route."



Comment ?

Voici un aperçu des zones visibles par le conducteur depuis son poste de conduite



PRENDRE L'INFORMATION

Vers l'avant

Pour prendre les informations, il est nécessaire d'avoir un regard mobile :

- Ne pas fixer un point (panneau/bord droit/véhicule)
- Adopter un balayage régulier loin/prés et gauche/droit

Vers l'arrière

Pour prendre les informations vers l'arrière, les contrôles rétroviseurs sont nécessaires. Ils permettent **d'évaluer la distance et la vitesse des véhicules**. Il est nécessaire de **prendre l'information au moins deux fois** dans les rétroviseurs afin d'évaluer la progression des autres usagers.

Le **rétroviseur intérieur** offre une vision de la circulation sur les voies situées derrière vous.

La fréquence du contrôle :

En ligne droite il est recommandé de prendre l'information régulièrement (*environ toutes les 5 secondes*)

Puis avant chaque changement d'allure, notamment au moment de démarrer, monter une vitesse, freiner, s'arrêter, ralentir (présence de piétons, d'intersection...)

Les **rétroviseurs extérieurs** offrent une vision de la circulation sur les voies latérales arrières. Il convient de prendre l'information dans les rétroviseurs extérieurs avant un changement de voie, un changement de direction, ou tout écart de trajectoire.

Un **angle mort** est une zone située autour du véhicule qui n'est pas directement visible par le conducteur ni par la vision périphérique, ni à travers les rétroviseurs.

Comment vérifier qu'il n'y a personne dans l'angle mort ? Il est essentiel de **tourner la tête** (menton/épaule) et de chercher l'information au travers de la vitre avant gauche (angle-mort gauche) et de la vitre arrière droite (angle-mort droit) pour s'assurer qu'aucun usager ne se trouve dans la zone des angles morts.

A quel moment vérifier les angles-morts ? Avant tout **écart de trajectoire sur la gauche ou la droite** comme quitter un stationnement, changer de voie ou direction, dépasser, faire un écart de trajectoire, etc.

AVERTIR

Il est important de comprendre les intentions des autres usagers et de communiquer nos intentions aux autres usagers pour ne pas gêner, ne pas surprendre et ne pas être surpris.

Comment et quand communiquer avec les autres usagers ?

Utiliser les clignotants lors des changements de direction, des écarts de trajectoire, des dépassements, des changements de voies, des départs et des arrêts, etc.

Les **feux** tels que les appels de feux de route (la nuit), les feux stop, les feux de détresse et les feux de recul permettent aussi d'indiquer nos intentions, ils conviennent donc qu'ils fonctionnent correctement

L'**avertisseur sonore** qui sera utilisé en cas de danger immédiat.

D'autres éléments tels que la **position sur la chaussée** ou des **échanges de regards** permettent également de communiquer avec les autres usagers.

PROCEDURE

En toute logique, il convient de prendre l'information en premier lieu avant d'indiquer nos intentions d'agir.

La procédure est donc la suivante (**CIA**) :

CONTROLER dans les rétroviseur intérieur, extérieur, et l'angle mort pour vérifier si et quand je peux agir

INDIQUER son intention en actionnant le clignotant pour prévenir les autres usagers

AGIR sans danger et sans surprendre

Certains utilisent aussi l'acronyme **VIF**
pour **V**érifier / **I**ndiquer / **F**aire



Quelques conseils

Prendre le temps de regarder en **vision binoculaire (avec les deux yeux)** est essentiel pour prendre correctement l'information. Il faut donc **tourner la tête** lorsque l'on cherche l'information pour éviter de regarder « du coin de l'œil »

Ne pas tourner le buste au risque d'entraîner le volant lors de la prise d'information dans les angles morts.

Utiliser les moyens de communication sans excès et à bon escient



Pourquoi ?

Avoir une bonne position des mains sur le volant et connaître les différentes techniques de manipulation du volant permet d'agir avec rapidité et précision. Cela permet également de gérer la force et la pression mise sur le volant afin d'éviter les écarts de trajectoire qui pourraient générer des dangers.



Comment ?

Voici les différentes techniques de manipulation du volant en fonction du tracé de la route

En ligne droite

Tenir le volant en position dite « dix heures dix » ou « neuf heures et quart »

Cette position permet de mieux maîtriser la trajectoire du véhicule en cas d'urgence, et d'agir plus rapidement sur les différentes commandes (clignotants, feux...).

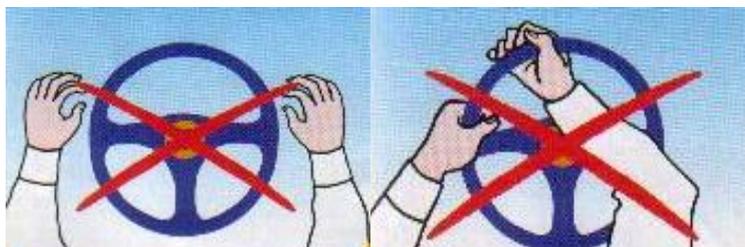


Mettre les **pouces en appui sur la couronne** et éviter de serrer le volant

ATTENTION !!

Ne jamais lâcher le volant – risque d'écarts

Ne jamais mettre les mains à l'intérieur de la couronne – risque de blessures.



En courbe

Maintenir la position dite « dix heures dix » ou « neuf heures et quart »

Tourner légèrement le volant vers la gauche ou vers la droite sans bouger les mains.



En virage

Pour un virage à droite, monter la main droite à midi (1)

Tirer le volant vers le bas avec la main droite (2),

la main gauche laisse glisser le volant.

Faire la même action avec la main gauche pour remettre le volant droit. (3)

Virage à droite (même logique à gauche)



En tournant

Cette technique s'appelle le « **chevauchement** ». On l'utilise pour sa grande rapidité de rotation.

Pour un tournant à droite :

Partir de la position « neuf heures et quart » ou « dix heures dix ».

Monter la main droite sur le volant à « midi » et **tirer vers la droite** jusqu'à « midi et quart ».

La main gauche accompagne et prend le relais en arrivant à midi et continue sa course jusqu'à « midi et quart ».

La main droite passe au-dessus de la main gauche pour attraper le volant à midi et tire vers la droite et ainsi de suite

Pour ramener le volant en position initiale (roues droites) :

Chevaucher les mains dans le sens opposé au tournant négocié pour raccompagner le volant.

Il est nécessaire de commencer à ramener le volant avant que la voiture ne soit en ligne droite (prévoir le temps de retour du volant).

*On peut aussi utiliser le « **macro-chevauchement** », qui permet de tourner encore plus vite le volant, notamment pour les manœuvres ou dans les toutes petites rues. Il suffit de chevaucher sur une zone plus importante.*

*Il est possible de travailler le « **micro-chevauchement** », c'est-à-dire un croisement des mains sur une toute petite zone. On l'utilise pour les tournants bien arrondis, les ronds-points (qui ne sont pas tout à fait des tournants ni des virages).*

La technique du retour de volant « semi-glissé »

On utilise cette méthode pour ramener le volant plus rapidement et avec moins de mouvement.

Desserrer légèrement les mains tout en les laissant sur la couronne afin que le volant glisse entre les mains et revienne à sa position initiale.

L'autre main laisse glisser le volant.

Le retour en « semi-glissé » ne peut pas s'utiliser à vitesse très lente, car le volant ne revient pas assez rapidement en position initiale (roues droites).

Le dosage de l'accélération à la sortie du tournant conditionne la vitesse de retour du volant.

Attention !! Il ne faut jamais lâcher complètement le volant !!



Quelques conseils

Voici les positions des mains à éviter car elles pourraient empêcher une bonne manipulation du volant voire avoir des conséquences graves en cas d'accident



IMPORTANT !! Les yeux pilotent les mains !!!

Pour gérer la **TRAJECTOIRE** du véhicule, il est essentiel de poser correctement son **REGARD**.

Balayer le regard loin/près (à environ 30 mètres du véhicule) pour maintenir la trajectoire, maintenir sa position dans sa voie et repérer les éventuels obstacles sur la chaussée comme les trous par exemple.

Balayer de gauche à droite. Si le regard est trop fixe sur les obstacles rencontrés (piétons, cyclistes, trottoir, etc.), le véhicule sera attiré vers cet obstacle.

Analyser le rayon des courbes et virages pour préparer la trajectoire.

Projeter son regard progressivement pour rester au centre de la voie. Avoir un regard mobile.



Pourquoi ?

Il est important de savoir doser l'accélérateur pour **gérer son allure** et respecter les règles comme les distances de sécurité et les limitations de vitesse. Doser le freinage permet d'**éviter** le freinage brutal et les **risques de collisions** vers l'avant ou par l'arrière.

Avoir un bon dosage des accélérations et des freinages permettra également d'assurer le **confort des passagers**.



Comment ?

Quels sont les rôles respectifs du frein et de l'accélérateur ?

Le frein agit sur les roues du véhicule et permet de réduire l'allure du véhicule voire de le stopper totalement. Il est donc primordial de savoir doser son freinage.

L'accélérateur quant à lui agit sur la vitesse de rotation du moteur et permet d'augmenter l'allure du véhicule.

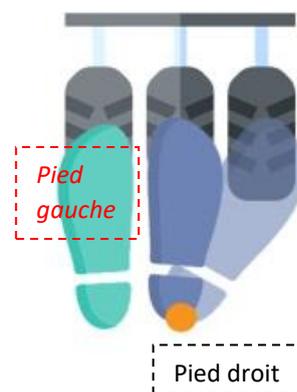
GÉRER LA PRESSION EXERCÉE SUR LES PÉDALES

Rappel de la position du pied droit par rapport aux deux pédales

Les mouvements doivent être précis et progressifs. Ne jamais appuyer vite, fort ou à fond sur l'une ou l'autre des pédales.

Dosage de l'accélérateur :

Talon au sol, appuyer doucement sur la pédale avec le bout du pied droit et **relâcher la pression progressivement** pour éviter les à-coups. L'accélération doit être fluide. *Le pied droit est comme une « plume » sur l'accélérateur.*



Se concentrer sur la réponse du moteur (bruit) et du véhicule (allure). **En fonction de la pression, écouter le moteur et ressentir les réactions du véhicule.** Ajuster la pression en fonction de ces réactions.

Pour éviter de gêner ou surprendre les autres usagers, **regarder loin devant** pour analyser les distances et les vitesses des autres, pour voir si la route est suffisamment dégagée ou au contraire si elle est encombrée. Et **balayer du regard de gauche à droite** pour identifier d'éventuels obstacles (piétons, cyclistes, etc.)

Dosage du frein :

Positionner tout de suite le pied **devant le frein** lorsque **la circulation ralentit** ou qu'un **risque est perçu**.

Talon au sol, freiner de manière légère et constante. Commencer par une **légère pression** puis augmenter progressivement le freinage si nécessaire, jusqu'à l'arrêt éventuel du véhicule.

Pour « casser l'allure » du véhicule, **à allure plus vive, freiner un peu plus fort en début de freinage et relâcher progressivement** la pression lorsque l'allure souhaitée est atteinte. On parle de **freinage « dégressif »**.



Quelques conseils

Il vaut mieux arriver trop lentement sur une situation, que l'inverse. Ne pas hésiter à ralentir un peu plus qu'il ne faut pour se laisser le temps d'analyser les situations.



Pourquoi ?

Savoir manipuler la boîte de vitesses est essentiel pour ne pas commettre d'erreur de boîte lors d'un passage de rapport. Cela pourrait avoir de lourdes conséquences. Il pourrait s'agir d'un calage (mettre une 5^{ème} au lieu d'une troisième). Cela pourrait entraîner un ralentissement incontrôlé dû à un frein moteur trop puissant (mettre une 2^{ème} au lieu d'une 4^{ème} ou une 1^{ère} au lieu d'une 3^{ème}).

Avoir un rapport de vitesse convenable permet de préserver le moteur et la boîte de vitesses du véhicule, d'éviter une surconsommation de carburant et d'optimiser les capacités du véhicule.

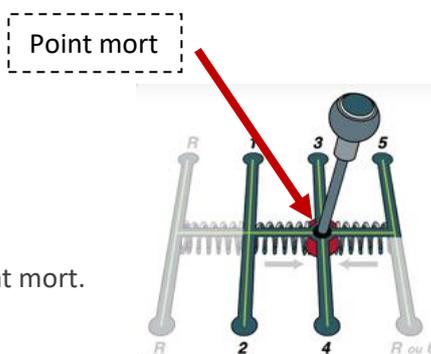


Comment ?

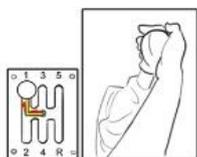
Manipuler la boîte de vitesse

La position « point mort » est la position du milieu.

La boîte de vitesses est composée de deux ressorts de part et d'autre du point mort.

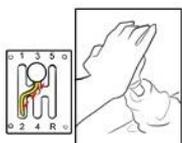
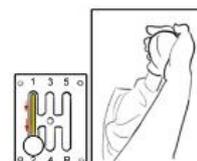


Position de la main pour monter les rapports de vitesse



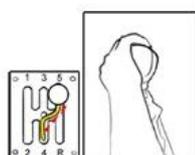
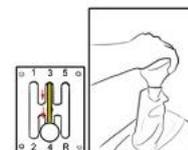
De la 0^{ème} à la 1^{ère} : la main droite se place à droite du levier. Avec la paume de la main, on exerce une pression sur le levier vers soi, en butée à gauche, puis on monte la 1^{ère}.

De la 1^{ère} à la 2^{ème} : on place la main à droite du levier, on le maintient en butée gauche et on le fait descendre jusqu'en bas.



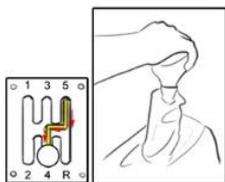
De la 2^{ème} à la 3^{ème} : on place la paume de la main à l'arrière du levier, on pousse légèrement vers le haut. Le ressort ramène seul le levier au point mort, puis on pousse à nouveau vers le haut pour enclencher la 3^{ème}.

De la 3^{ème} à la 4^{ème} : on place la paume de la main sur le levier et on tire (descend) le levier tout droit en bas jusqu'à la butée avec les doigts.

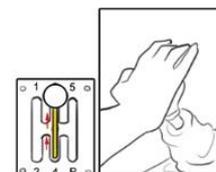


De la 4^{ème} à la 5^{ème} : La main posée à l'avant du levier, on pousse légèrement jusqu'au point mort. Ensuite paume inclinée à droite, on pousse le levier à droite en butée, puis on monte en butée.

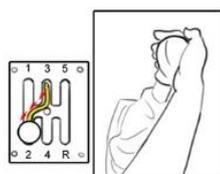
Position de la main pour descendre les rapports de vitesse : rétrogradage



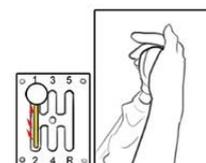
De la 5ème à la 4ème : on tire légèrement le levier vers le bas pour que le ressort ramène le levier au point mort. On tire ensuite droit vers le bas pour enclencher la 4ème.



De la 4ème à la 3ème : avec la paume de la main, on pousse le levier vers le haut jusqu'en butée.



De la 3ème à la 2ème : avec les doigts, on tire légèrement le levier vers le bas jusqu'au point mort. Ensuite, on place la main à droite du levier, on tire à gauche en butée et on descend en 2ème.



De la 2ème à la 1ère : paume de la main à droite du levier, on exerce une pression en butée à droite et on monte le levier jusqu'en haut.

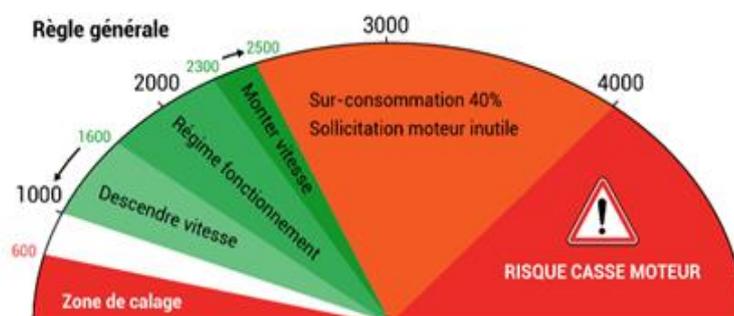
De la 1ère au point mort : tirer légèrement sur le levier, le ressort ramène le levier au point mort.

Choisir le rapport de vitesse

Les indicateurs de changement de vitesse :

A l'aide du COMPTE TOURS :

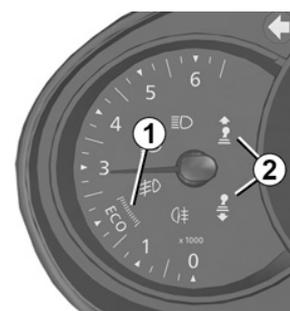
Qu'est-ce que le compte-tours ? mesure le régime moteur en tours par minute. L'aiguille du cadran indique la vitesse de rotation du moteur par minute en fonction du rapport passé sur la boîte de vitesses à l'instant T. Il indique à quel moment il est préférable de changer de rapport.



Bas régime (de 1000 à 1500 tours/min) : à **bas régime**, le moteur n'a pas assez de puissance pour accélérer correctement, surtout en montée ou en situation de reprise. Cette zone est idéale pour maintenir une vitesse constante ou pour les décélérations.

Sur régime (au-dessus de 2500 tours/min) : à **haut régime**, le moteur génère plus de puissance mais consomme plus de carburant. Ce régime est utile pour des accélérations rapides, comme lors d'un dépassement ou lors d'une insertion sur une voie rapide.

Zone optimale (2 000 à 2 500 tours/min) : cette plage offre un bon équilibre entre puissance et consommation de carburant. C'est le régime à privilégier pour un changement de rapport, car il permet une conduite fluide et économique. **Changer la vitesse à environ 2500 T/M pour un moteur essence et 2000 T/M pour un moteur diesel.**



A l'aide du BRUIT du moteur:

S'habituer au bruit du moteur est utile pour changer les vitesses. En effet, **le moteur fera un son différent en fonction du régime du moteur** :

En sous-régime (moins de 900 Tr/min) : le moteur fait un **bruit très sourd et le véhicule vibre**, il est temps, soit d'arrêter de freiner, soit de **rétrograder un rapport** de vitesse pour éviter de caler.

A bas régime : le moteur fait un **bruit sourd et lourd**, indiquant qu'il n'a pas assez de puissance pour accélérer efficacement. Il faut **rétrograder un rapport** pour redonner de la puissance au véhicule si besoin.

En sur régime : le **moteur devient bruyant** et peut donner l'impression de "forcer". Cela indique qu'il est temps de **monter le rapport** pour éviter une surconsommation de carburant.



Quelques conseils

En moyenne, il convient de passer un rapport de vitesse tous les 20 km/h.

On peut surveiller l'indicateur de vitesse et **se baser sur ces repères qui ne sont pas fixes** et qui peuvent évoluer en fonction des besoins en accélération et puissance.

De **0 à 20 km/h**, **1^{er}** rapport de vitesse

A partir de **20 à 40 km/h**, **2^{ème}** rapport de vitesse

A partir de **40 à 60 km/h**, **3^{ème}** rapport de vitesse

A partir de **60 à 80 km/h**, **4^{ème}** rapport de vitesse

Plus de **80** : **5^{ème}** rapport de vitesse

Il est préférable de passer le rapport de vitesse au bruit pour éviter d'avoir à quitter la route des yeux pour regarder le tableau de bord du véhicule.



Pourquoi ?

Démarrer la voiture doit devenir un acte machinal pour un conducteur. Il est essentiel de savoir le faire sans à-coups afin de garantir le confort des passagers et sans caler afin d'éviter de se mettre en danger (*calage au milieu d'une intersection par exemple*) et d'éviter de gêner la circulation.

Cette fiche propose deux techniques de démarrage qui pourront être utilisées dans des situations différentes. Le démarrage sans accélérateur (circulation ininterrompue, manœuvres, etc.) et le démarrage avec accélérateur pour un démarrage « franc » (intersections, circulation, etc.)

Une voiture est comme un « corps humain », chaque élément « organe » qui le constitue joue un rôle essentiel. Comprendre comment fonctionnent les différents organes de la voiture est important pour l'utiliser de manière efficace.



Comment ?

Comment fonctionne une voiture ?

L'ensemble des organes permettant le mouvement d'une voiture s'appelle la « **chaîne cinématique** ». Pour faire simple, cette chaîne est constituée du **moteur**, de **l'embrayage**, de **la boîte de vitesses** et des **roues**.

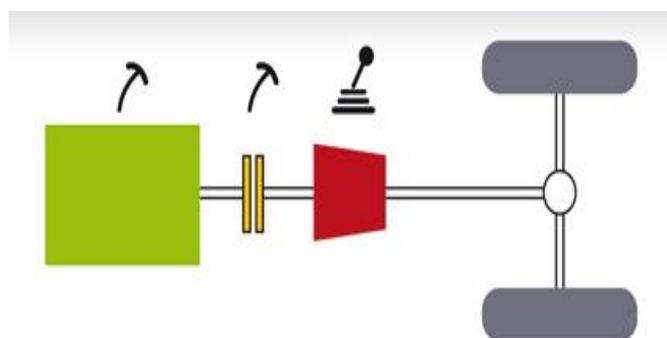
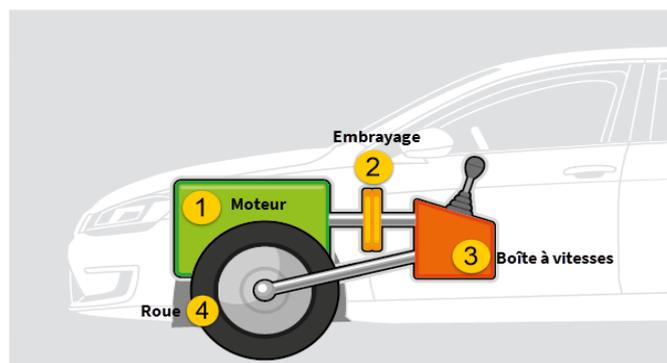
Le **moteur** génère un mouvement rotatif. Dès que l'on démarre le moteur, le mouvement est lancé et celui-ci tourne au « ralenti moteur ». Plus on accélère, plus le mouvement est rapide.

La **boîte de vitesses** soulage le moteur et permet de démultiplier la force du moteur. On adapte le rapport de boîte de vitesses à la vitesse de rotation du moteur. Plus on accélère, plus on monte les rapports de vitesse. A l'inverse, plus on ralentit, plus on descend les rapports de vitesse (*rétrograder*)

L'**embrayage** permet de transmettre le mouvement du moteur aux **roues** et ainsi de faire avancer le véhicule à allure très lente. Il n'y a pas besoin d'accélérer pour ça...

L'embrayage permet aussi de passer les rapports de vitesse. Pour cela il faut appuyer sur la pédale (débrayer), passer la vitesse souhaitée et relever doucement la pédale (embrayer) pour transmettre le mouvement et faire avancer le véhicule. Enfin, l'embrayage permet d'éviter de caler lorsque l'on veut immobiliser le véhicule à l'aide de la pédale de frein. Si l'on veut immobiliser la voiture, on doit appuyer sur l'embrayage (débrayer) pour dissocier le moteur et les **roues**.

Important !! L'accélérateur agit sur la vitesse de rotation du moteur alors que le frein agit sur la vitesse de rotation des roues. C'est pour cela qu'il faut lâcher l'accélérateur pour débrayer et passer un rapport de vitesse alors que l'on peut appuyer sur le frein et débrayer en même temps pour *rétrograder* (*descendre*) un rapport de vitesse.



DÉMARRER en plat SANS ACCÉLÉRATEUR

Vérifier que la boîte de vitesses est au **point mort** et **démarrer le moteur** en tournant la clé de contact.

Appuyer sur la pédale de **frein**.

Appuyer (**débrayer**) vite, fort et à fond sur la pédale d'embrayage pour enclencher la 1^{ère} vitesse.

Desserrer le frein à main.

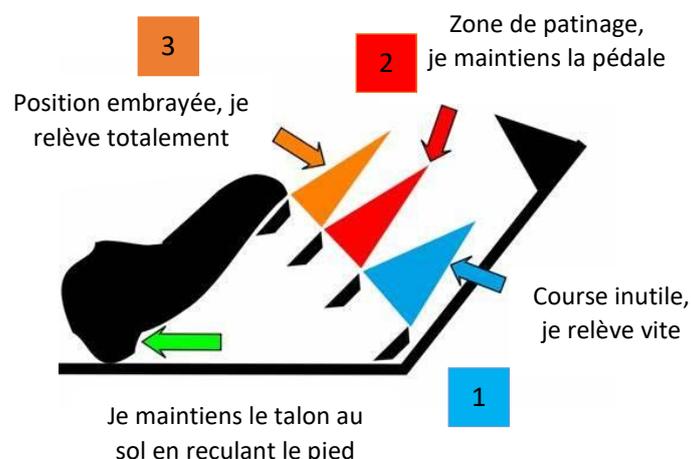
Relâcher la pédale de **frein**.

1 Laisser remonter la pédale d'**embrayage** jusqu'à la **zone de patinage**.

2 Dès que la voiture commence à rouler, **maintenir sans bouger** le pied sur l'embrayage.

On transmet progressivement le mouvement rotatif du MOTEUR aux ROUES.

3 **Relâcher** complètement l'embrayage



DÉMARRER en plat AVEC ACCÉLÉRATEUR

Appuyer (**débrayer**) à fond sur la pédale d'embrayage pour enclencher la 1^{ère} vitesse.

Relâcher le frein et accélérer jusqu'à environ 2000 tr/min afin d'acquérir de la puissance pour démarrer **et maintenir l'accélération**

1 Laisser remonter la pédale d'**embrayage** jusqu'à la **zone de patinage**.

2 Dès que la voiture commence à rouler, **maintenir sans bouger** le pied sur l'embrayage tout en maintenant l'accélération.

3 **Relâcher** complètement l'embrayage.



Quelques conseils

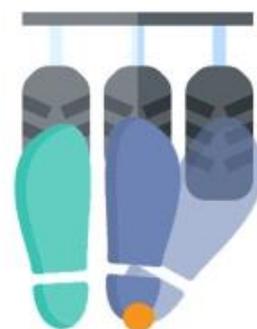
Pour arrêter le véhicule relâcher l'accélérateur (*si vous avez accéléré*), mettre le **pied devant le frein, débrayer vite fort et à fond et freiner légèrement**.

Pour immobiliser le véhicule, mettre le **point mort** et **serrer le frein à main**.

Maintenir le **talon du pied gauche au sol** lors de l'utilisation de l'**embrayage** (le talon glisse sur le sol lorsqu'on relâche la pédale)

Maintenir le **talon du pied droit au sol** devant le **frein** et **pivoter vers l'accélérateur** sans bouger le talon (**comme un mouvement d'essuie-glace**). **Le pied droit est soit devant le frein, soit devant l'accélérateur, jamais au sol...**

Utiliser le tiers avant du pied pour avoir une meilleure sensibilité de la force exercée sur les pédales.



Pied gauche

Pied droit



Pourquoi ?

Le fait de redémarrer rapidement après calage permet d'éviter de bloquer la circulation ou de rester bloqué dans une intersection. Ces situations pourraient engendrer un danger. Cette **procédure** doit être **maîtrisée** afin d'être effectuée **le plus rapidement possible**.



Comment ?

Après avoir calé....

Débrayer vite fort et à fond afin de pouvoir remettre en route le moteur quelle que soit la position du levier de vitesse.

Appuyer sur le frein si nécessaire pour immobiliser le véhicule (descente ou côte)

Remettre le moteur en marche (sur certains véhicules penser à tourner la clé vers soi avant de la tourner vers l'avant)

Vérifier la position du levier de vitesse, une mauvaise sélection peut être la cause du calage (3^{ème} rapport de vitesse enclenché à la place de la 1^{ère}).

Un calage en 1^{ère} entraîne une secousse plus forte qu'en 3^{ème}.

La voiture est alors prête à repartir.

Appliquer de nouveau la procédure de démarrage



Quelques conseils

Une fois le démarrage effectué ne pas oublier de prendre les informations nécessaires pour s'intégrer à la circulation.

Avec le système start and stop, débrayer permet de mettre en route le moteur directement, vérifier la position du levier de vitesse, le véhicule peut repartir.

Ne pas paniquer en cas de calage, cela ne ferait qu'empirer les choses.

Rester zen, appliquer la procédure et éviter de caler à nouveau.





Pourquoi ?

Avoir les bons réflexes pour démarrer le véhicule dans une descente est essentiel pour ne pas se laisser surprendre par une mauvaise gestion de la vitesse due à la l'inclinaison de la pente. Une bonne gestion de l'embrayage permet de sécuriser les démarrages.

IMPORTANT !! Il est interdit de circuler au point mort ou en position débrayée dans les descentes.



Comment ?

Qu'est ce que le frein moteur ?

Le **frein moteur** est la réaction qu'a le véhicule lorsque l'on arrête d'accélérer et que le rapport de vitesse enclenché permet de faire ralentir le véhicule sans avoir à appuyer sur la pédale de frein. Le frein moteur est très utile dans les descentes car le véhicule prend naturellement de la vitesse s'il n'est pas « retenu » par le moteur. Cette prise de vitesse peut vite devenir incontrôlable...

Démarrer en descente

Vérifier que la boîte de vitesses est au **point mort** et **démarrer le moteur** en tournant la clé de contact.

Appuyer sur la pédale de **frein**.

Débrayer et passer la première vitesse, tout en gardant le pied sur le frein pour ne pas avancer.

Desserrer le frein à main.

Relâcher le frein, la voiture commence à avancer.

Remonter progressivement l'embrayage jusqu'à la zone de patinage. Le moteur et les roues sont couplées et le véhicule avance au « frein moteur ».

Relâcher complètement l'embrayage.

Dans les pentes à **faible inclinaison**, il est possible d'**accélérer légèrement** au moment du démarrage.

Dans les pentes à **forte inclinaison**, il vaut mieux éviter d'accélérer et **maintenir le pied devant le frein** pour gérer l'allure dans la descente.

Le **frein moteur** du **démarrage en première** permet de **retenir les roues du véhicule** et donc de **garder une bonne gestion de l'allure** en descente.



Quelques conseils

Il est parfois possible de **démarrer en deuxième** dans une descente si la **route** est bien **dégagée**. Dans ce cas, la procédure est la même, la seule différence est que l'allure du véhicule est plus élevée car il y a moins de frein moteur en 2^{ème}.

ATTENTION !! Dans tous les cas, **penser à bien relever l'embrayage** pour que les roues soient retenues par le moteur. L'absence de frein moteur oblige à faire appel davantage aux freins pour obtenir le même niveau d'efficacité de freinage. Par conséquent, les freins s'usent plus rapidement tout en augmentant la distance de freinage. De plus, la capacité de réagir rapidement et de pouvoir accélérer si nécessaire est perdue.



Pourquoi ?

Lors d'un démarrage en côte il faut **éviter** de caler et surtout.....de **reculer**. Si le véhicule recule, il y a un risque de collision. Cette collision pourrait, *dans le meilleur des cas*, endommager le véhicule (poteaux, arbres, etc.) mais le **risque de collision** peut être plus **important** si un usager est percuté. Il pourrait s'agir, par exemple, d'un piéton qui traverse derrière le véhicule ou d'un 2 roues à l'arrêt derrière le véhicule. Il est donc primordial de savoir effectuer un démarrage en côte en toute sécurité. Cette fiche propose **deux techniques** que le conducteur pourra choisir en fonction de **l'inclinaison de la côte** et de son aisance mécanique. Le **but** final étant que le **démarrage** soit **assuré**.



Comment ?

DÉMARRER en côte SANS FREIN à MAIN

Cette technique est utilisée dans les montées dites « légères ». Parfois, le conducteur ne verra même pas qu'il est en côte, il s'en rendra compte au moment du démarrage...

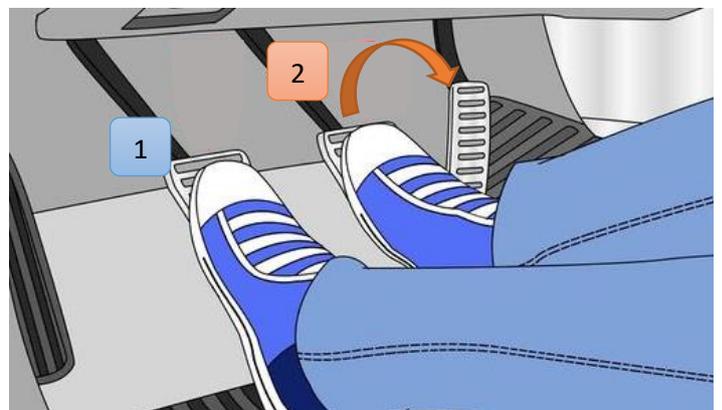
Moteur démarré, boîte de vitesses au point mort, pied sur le frein.

Maintenir le pied sur le frein de manière à ce que le véhicule ne recule pas.

Débrayer et enclencher la première vitesse.

1

Laisser remonter progressivement la pédale d'embrayage jusqu'à la zone de patinage tout en gardant une pression sur le frein pour garder la voiture immobile.



Bloquer le pied sur l'embrayage, talon au sol, dès que le son du moteur devient plus grave ou que l'on ressent quelques vibrations. (*Dans la zone de patinage*)

2

Faire passer le pied droit du frein à l'accélérateur tout en maintenant l'embrayage, tout en vérifiant que la voiture ne recule pas (*si cela arrive appuyer à nouveau sur le frein, remonter très légèrement et doucement l'embrayage et recommencer à partir de l'étape précédente*)

Accélérer progressivement et laisser remonter doucement l'embrayage jusqu'à pouvoir relâcher complètement l'embrayage.

DÉMARRER en côte AVEC FREIN à MAIN

Moteur démarré, boîte de vitesses au point mort, pied sur le frein.

Débrayer et enclencher la première vitesse.

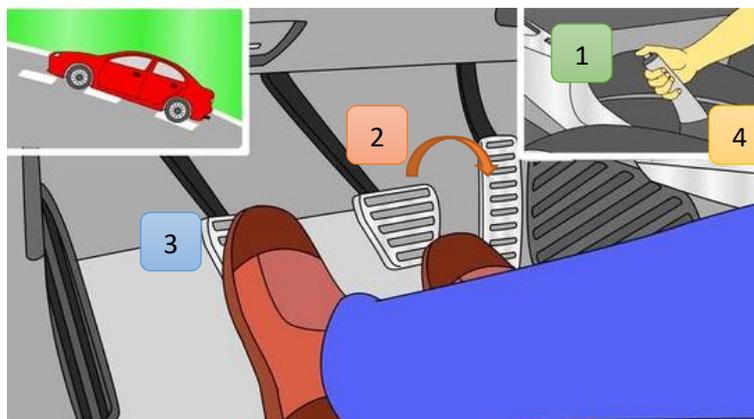
1 Serrer le frein à main en laissant la main dessus.

2 Lâcher le frein et accélérer jusqu'à environ 2000 à 2500 tr/min.

Maintenir l'accélération.

3 Laisser remonter la pédale d'embrayage en bloquant bien le talon au sol jusqu'à ce que le bruit du moteur soit plus grave.

L'avant du véhicule (*le capot*) se soulève un peu et la voiture vibre.



Maintenir les deux pieds fixes sur les pédales, *pied gauche- embrayage et pied droit- accélérateur*

4 Desserrer rapidement le frein à main. Le véhicule doit, soit tenir en équilibre soit avancer très légèrement. Si la voiture recule, soit reprendre la procédure du début, soit relever un peu plus l'embrayage pour stabiliser le démarrage.

Laisser remonter tout doucement la pédale d'embrayage en accélérant encore un peu plus.

Maintenir de nouveau l'embrayage quelques secondes dès que la voiture se met en mouvement.

Relâcher complètement l'embrayage et continuer à maintenir l'accélération.



Quelques conseils

Dans le cas où la montée est dite « légère » et qu'on ne voit pas que l'on est en côte, utiliser cette technique :

Relâcher légèrement la pointe du pied du frein. Dès que l'on sent que le véhicule à « envie » de reculer. Appuyer de nouveau tout de suite sur le frein pour ne pas reculer et débiter la procédure de « démarrage en côte sans frein à main »

En cas de doute sur la capacité à réussir son démarrage dans les fortes côtes, il vaut mieux assurer en utilisant la technique avec le frein à main.

En cas de calage, ne pas paniquer.... Appuyer rapidement sur le frein, appuyer sur l'embrayage, remettre le moteur en marche vérifier que l'on est bien en 1^{ère} et recommencer l'une des deux procédures.



Pourquoi ?

Il est primordial de savoir s'arrêter à un endroit précis lorsque l'on circule. Cela implique d'avoir une **bonne évaluation des distances de freinage**. Il ne faut **ni s'arrêter trop tôt** au risque de surprendre l'utilisateur qui circule derrière soi et de se faire **percuter par l'arrière**, **ni s'arrêter trop tard**, au risque, par exemple, de **percuter un usager** ou d'empiéter dans une intersection et de **se mettre en danger**.

Il faut être capable de s'arrêter correctement lorsque la situation l'impose comme par exemple à un signal stop, au feu rouge, pour laisser passer un piéton, etc.



Comment ?

Dans les conditions « normales » de circulation, les **arrêts se font en 2^{ème}**

Lorsque l'on **circule 1^{ère}** (file ininterrompue, parking, etc.) l'arrêt se fera en 1^{ère} et la procédure sera un peu différente.

Les arrêts en 3^{ème}, 4^{ème}, 5^{ème} sont des arrêts dits « d'urgence » pour lesquels la distance d'arrêt ne permet pas de rétrograder.

Voici la procédure à appliquer quel que soit le rapport engagé.

Définir un point d'arrêt : prendre un point de repère soit au sol (*par exemple un marquage au sol*), soit sur le côté (*par exemple un feu ou un poteau*)

Prendre l'information vers l'arrière pour vérifier la présence d'utilisateurs, leurs distances et leurs vitesses et **adapter le freinage**.

Relâcher l'accélérateur.

Mettre le pied devant le frein et freiner de manière dégressive (*du plus fort au moins fort*) pour accentuer la décélération si nécessaire (*pas nécessaire en 1^{ère} au ralenti moteur*)

Débrayer vite, fort et à fond jusqu'au plancher pour éviter de caler (*dès que le véhicule vibre*) **environ deux mètres avant votre point de repère**.

Soulager la pression sur le frein sans le relâcher totalement et appuyer dessus à nouveau pour l'arrêt complet du véhicule à l'endroit prévu.



Quelques conseils

Evaluer les distances de freinage peut s'avérer être compliqué lorsque l'on débute la conduite. **Il vaut mieux freiner un peu plus fort plus tôt que de freiner moins fort, trop tard...**

Une bonne position du pied devant le frein, talon au sol est essentielle pour adapter la pression exercée sur la pédale.



Pourquoi ?

Circuler en agglomération à 50km/h nécessite le rapport 3^{ème}. L'action de rétrograder 3/2 est la manipulation la plus fréquente au vu des multiples intersections à franchir pour adapter son allure voire s'arrêter.



Comment ?

MONTER DES VITESSES jusqu'en 3^{ème} :

Le véhicule est lancé et la 1^{ère} vitesse est enclenchée

Le pied gauche est resté devant l'embrayage (*bout du pied sur la pédale et talon au sol*) après le démarrage

La main droite est sur le volant

Accélérer jusqu'à environ 20 km/h

- 1 Placer la main sur le pommeau de vitesse
Lâcher l'accélérateur
- 2 **Débrayer** vite fort et à fond.
- 3 **Passer le 2^{ème} rapport** de vitesse (*image A*)
Placer la main sur le volant
- 4 **Embrayer** doucement
Reprendre l'accélération (*image D*)

5 **Accélérer** jusqu'à 40 km/h

- 1 Placer la main sur le pommeau de vitesse
Lâcher l'accélérateur
- 2 **Débrayer** vite fort et à fond.

3 **Passer le 3^{ème} rapport** de vitesse (*image C*)
Placer la main sur le volant

- 4 **Embrayer** doucement
Reprendre l'accélération (*image D*)
Positionner le pied sur le garde boue à gauche de l'embrayage (*image B*)

5 **Accélérer** pour atteindre la limite de la vitesse souhaitée

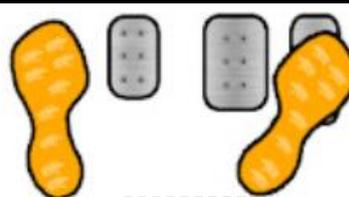
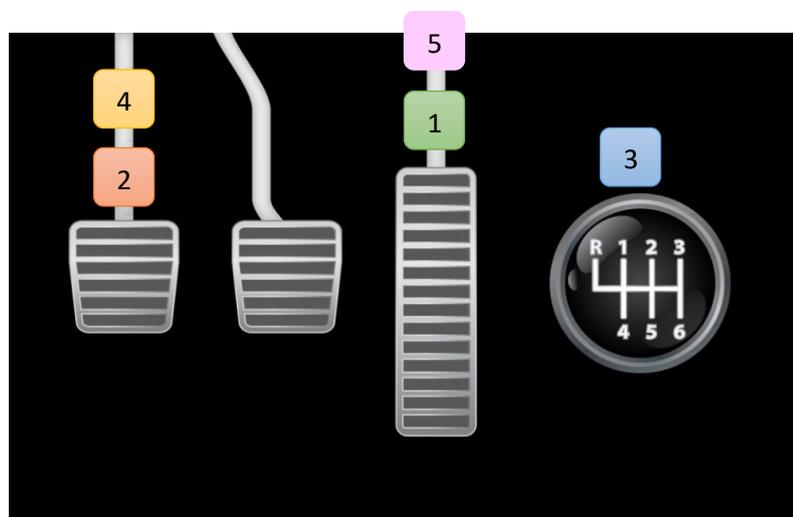


Image B

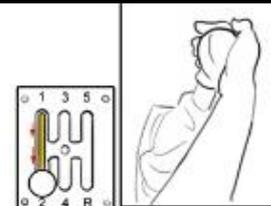


Image A

Lorsque mon embrayage est en fin de course (dans la zone orange, je peux commencer à accélérer)

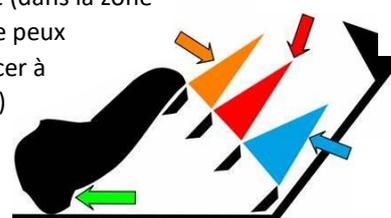


Image D

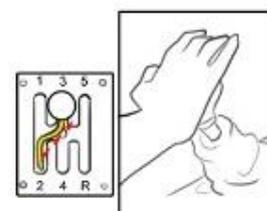


Image C

RETROGRADER 3/2 POUR RALENTIR :

Le véhicule est lancé et la 3^{ème} est enclenchée. L'allure est d'environ 50 km/h

1 Lâcher l'accélérateur

Placer le pied droit devant le frein et le gauche devant l'embrayage

2 Freiner jusqu'à sentir le ralentissement de la voiture (en dessous de 40 km/h) puis **maintenir le frein**

Placer la main sur le pommeau de vitesse

3 Débrayer vite, fort et à fond

4 Rétrograder la vitesse 3/2 (*image E*)

5 Embrayer doucement jusqu'au frein moteur

Ajuster le freinage si besoin pour descendre à l'allure souhaitée
Laisser la voiture avancer sur le régime moteur de la 2^{ème}

Garder les pieds devant le frein et l'embrayage pour préparer un éventuel arrêt
Ou

Reprenre l'accélération et positionner le pied sur le garde boue à gauche de l'embrayage

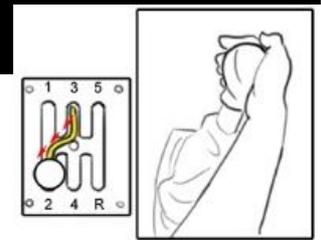
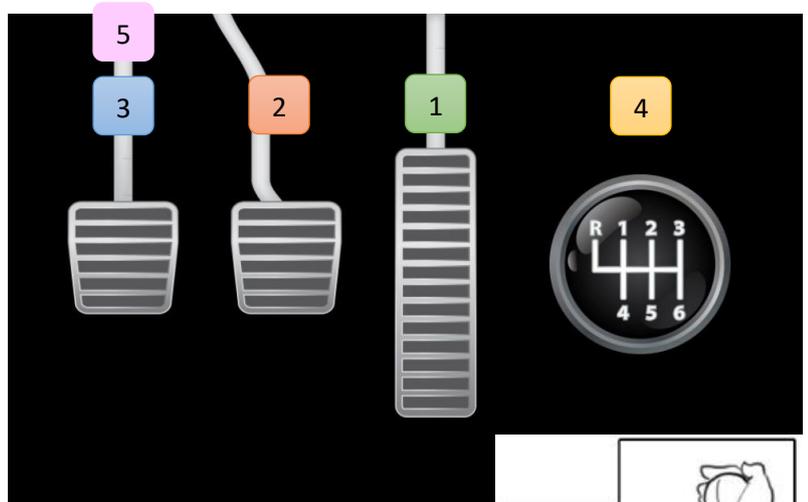


Image E

RETROGRADER 3/2 POUR S'ARRÊTER :

Le véhicule est lancé et la 3^{ème} est enclenchée. L'allure est d'environ 50 km/h

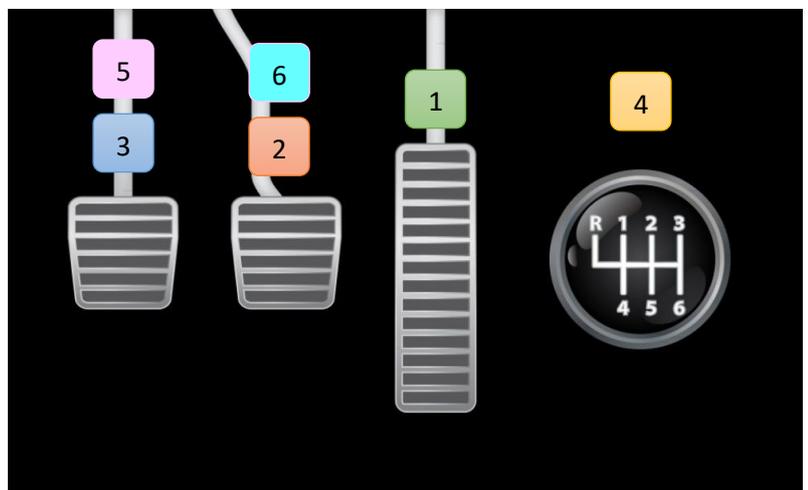
1 Lâcher l'accélérateur

Placer le pied droit devant le frein et le gauche devant l'embrayage

2 Freiner jusqu'à sentir le ralentissement de la voiture (en dessous de 40 km/h) puis **maintenir le frein**

Placer la main sur le pommeau de vitesse

3 Débrayer vite, fort et à fond



- 4 **Rétrograder** la vitesse 3/2 (*image E*)
- 5 **Embrayer** doucement jusqu'au frein moteur
- 6 **Maintenir le freinage** pour ralentir jusqu'à environ 15 km/h

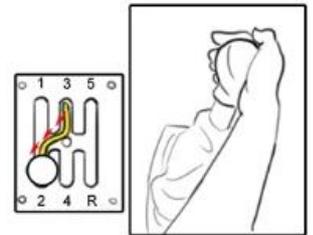


Image E

Débrayer pour ne pas caler le moteur tout en continuant de freiner

Soulager la pression sur le frein sans le relâcher totalement et **appuyer dessus à nouveau** pour **l'arrêt complet** du véhicule à l'endroit prévu.



Quelques conseils

D'une manière générale, **éviter de laisser le pied gauche sur l'embrayage** une fois que l'allure est stabilisée et que l'on a plus besoin de la pédale. *Cela peut provoquer une usure rapide et anormale des pièces mécaniques.*

En revanche, dans certaines « **situations à risque** », il est conseillé de venir positionner le pied devant l'embrayage lorsque l'on place le pied devant le frein. On parle alors de « **pied devant le frein-pied devant l'embrayage** »

Il est également conseillé de laisser le pied devant l'embrayage lorsque l'on doit monter ou rétrograder les rapports de vitesse successivement et rapidement.



Pourquoi ?

Pour préserver le moteur, il faut adapter la boîte de vitesses à l'allure du véhicule. Il est donc nécessaire de savoir monter les rapports jusqu'en 5^{ème} et de les rétrograder.



Comment ?

MONTER DES VITESSES jusqu'en 5^{ème} :

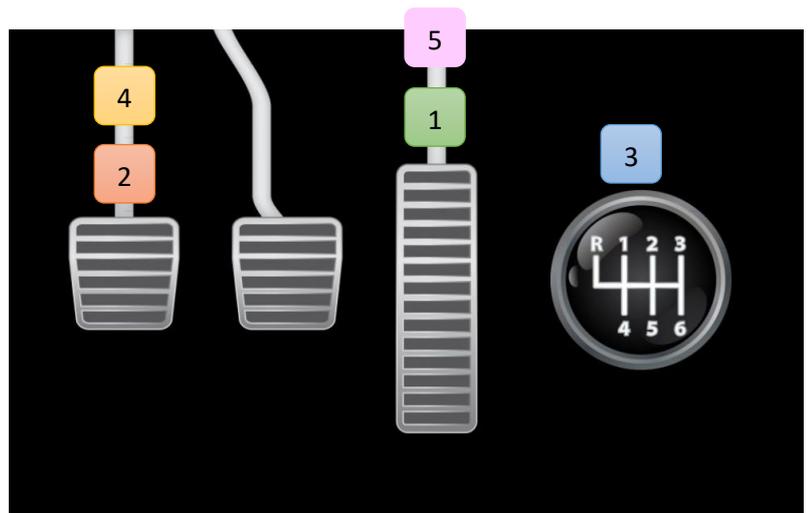
Se référer à la fiche « MONTER LES VITESSES JUSQU'EN 3^{ème} PUIS RETROGRADER 3/2 POUR RALENTIR ET POUR S'ARRETER » avant de continuer avec la procédure suivante.

MONTER LES VITESSES JUSQU'EN 3^{ème}

Le véhicule est lancé et la 3^{ème} est enclenchée. L'allure est d'environ 50 km/h.
Le pied gauche est au repos sur le garde boue à gauche de la pédale d'embrayage.
Les deux mains sont sur le volant.

Accélérer jusqu'à environ 60 km/h

- 1 Placer la main sur le pommeau de vitesse
Lâcher l'accélérateur
- 2 **Débrayer** vite fort et à fond.
- 3 **Passer le 4^{ème} rapport** de vitesse (*image A*)
Placer la main sur le volant
- 4 **Embrayer** doucement
Reprendre l'accélération (*image D*)
- 5 **Accélérer** jusqu'à environ 80 km/h



- 1 Placer la main sur le pommeau de vitesse
Lâcher l'accélérateur
- 2 **Débrayer** vite fort et à fond.
- 3 **Passer le 5^{ème} rapport** de vitesse (*image C*)
Placer la main sur le volant
- 4 **Embrayer** doucement
Reprendre l'accélération (*image D*)
Positionner le pied sur le garde boue à gauche de l'embrayage (*image B*)
- 5 **Accélérer** pour atteindre la limite de la vitesse Souhaitée

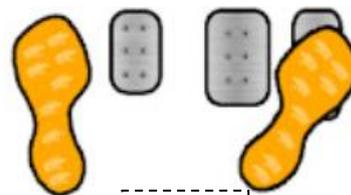


Image B

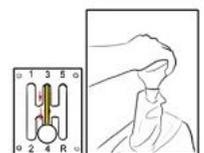


Image A

Lorsque mon embrayage est en fin de cours (dans la zone orange), je peux commencer à accélérer)

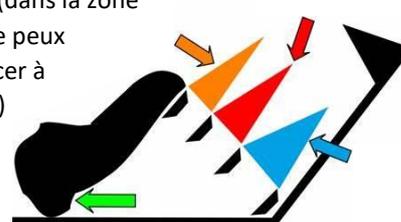


Image D

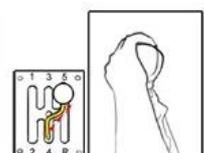


Image C

RETROGRADER jusqu'en 2^{ème} :

Le véhicule est lancé et la 5^{ème} est enclenchée. L'allure est d'environ 80 km/h

1 Lâcher l'accélérateur
Placer le pied droit devant le frein et le gauche devant l'embrayage

2 Freiner jusqu'à sentir le ralentissement de la voiture (en dessous de 80 km/h)
Maintenir le frein
Placer la main sur le pommeau de vitesse

3 Débrayer vite, fort et à fond

4 Rétrograder la vitesse 5/4 (*image E*)

5 Embrayer doucement jusqu'au frein moteur
Relever complètement l'embrayage tout en maintenant le freinage

2 Freiner jusqu'à sentir le ralentissement de la voiture (en dessous de 60 km/h)
Maintenir le frein
Placer la main sur le pommeau de vitesse

3 Débrayer vite, fort et à fond

4 Rétrograder la vitesse 4/3 (*image F*)

5 Embrayer doucement jusqu'au frein moteur
Relever complètement l'embrayage tout en maintenant le freinage

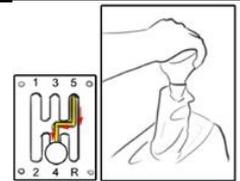
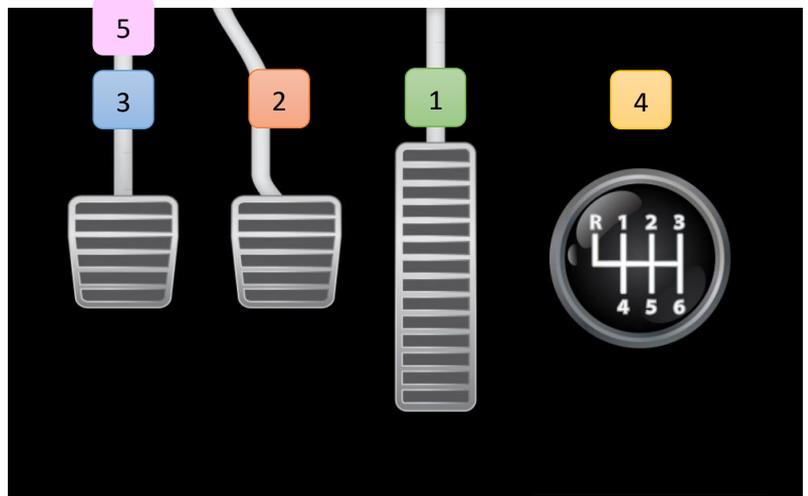


Image E

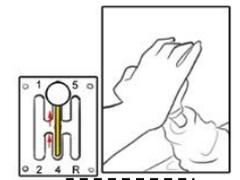


Image F

PUIS RETROGRADER 3/2 POUR RALENTIR OU POUR S'ARRETER



Quelques conseils

RAPPEL :

La pédale d'embrayage ne fait pas accélérer le véhicule. Le **véhicule gagne de la vitesse grâce à l'accélérateur.**

Ce n'est pas non plus la pédale d'embrayage qui fait ralentir le véhicule. **Le véhicule ralentit soit parce que l'on arrête d'accélérer (frein moteur), soit parce que l'on freine.**

Il faut donc **ACCÉLÉRER AVANT de monter une vitesse et RELENTIR AVANT de rétrograder.**

Penser à lire la fiche « **Manipuler la boîte de vitesses et choisir le rapport de vitesses convenable en fonction du compte tours et/ou du bruit du moteur** » afin de comprendre comment fonctionne le véhicule et savoir à quel moment monter ou rétrograder les rapports de vitesse.



Pourquoi ?

La reprise 1^{ère} sert à rouler au pas, dans une intersection sans visibilité, dans un espace restreint, dans un parking ou après un fort ralentissement (*moins de 20km/h*).

Lorsque l'on rétrograde en 1^{ère}, on ne doit ni ressentir de frein moteur ni d'à-coup. Il conviendra donc de ralentir avant de passer de la 2^{ème} vitesse à la 1^{ère} vitesse.

On ne rétrogradera pas toutes les vitesses 5-4-3-2-1 pour s'arrêter.



Comment ?

Qu'est-ce que le REGIME MOTEUR ?

IMPORTANT !!

On ne passe pas en 1^{ère} pour ralentir.

On ralentit donc on passe en 1^{ère}.

Rappelons que le régime moteur est la vitesse de rotation du moteur en fonction du rapport passé sur la boîte de vitesses et que c'est l'embrayage qui fait avancer la voiture.

Donc si on passe la 1^{ère} et que l'on embraye (*relève la pédale d'embrayage*) jusqu'au point de patinage sans accélérer, la voiture avance sur le régime moteur de la 1^{ère} à environ 10 km/h

En 2^{ème}, la voiture avance à environ 20 km/h sans accélérer.

Mais si on commence à freiner, le régime moteur va diminuer (*on parle de sous-régime*) et le véhicule risque de caler si on appuie plus fort sur le frein sans appuyer sur l'embrayage.

Dans ce cas, enclencher la reprise 1^{ère} pour garder le bon régime moteur, la vitesse réduite et éviter de caler.

Sur terrain PLAT et en DESCENTE

En 2^{ème}, freiner pour réduire la vitesse jusqu'à ce que le véhicule vibre légèrement

Engager la 1^{ère} à environ 10 km/h tout en maintenant le dosage de la pression sur le frein de façon à continuer d'avancer lentement.

Relever l'embrayage doucement pour ne pas avoir d'à-coup tout en relâchant la pression sur le frein.

Accélérer légèrement pour maintenir une allure constante ou plus franchement pour relancer et passer la 2^{ème}.

En CÔTE

La procédure est la même sauf qu'il n'y a pas besoin de freiner avant d'enclencher la 1^{ère}. Lâcher l'accélérateur suffit pour faire diminuer l'allure.



Quelques conseils

Lors d'une reprise 1^{ère}, si la vitesse s'enclenche mal, c'est que l'allure n'est pas assez réduite pour la passer.

Ne pas passer par le point mort pour passer de la 2^{ème} à la 1^{ère}. Attention à la position de la main sur le pommeau de vitesse.



Pourquoi ?

Il est important de savoir où poser son regard pour ne pas commettre d'écart de trajectoire, ne pas surprendre et être surpris. Le regard doit être mobile et il doit toujours avoir un temps d'avance sur la trajectoire.

Les yeux pilotent les mains !!!



Comment ?

Diriger en ligne droite :

Diriger le véhicule en regardant le plus loin possible à l'avant. **Regarder là où je veux aller.**

Un regard trop prêt (*devant le capot de la voiture*) ne permet pas de prendre les informations utiles pour garder la trajectoire (*courbure du virage, largeur de la chaussée, présence d'autres usagers, etc.*)

Balayer le regard loin/près (*à environ 30 mètres du véhicule*) pour voir maintenir la trajectoire, maintenir sa position dans sa voie et repérer les éventuels obstacles sur la chaussée comme les trous par exemple.

Balayer de gauche à droite. Si le regard est trop fixe sur les obstacles rencontrés (*piétons, cyclistes, trottoir, etc.*), le véhicule sera attiré vers cet obstacle.

Diriger en courbe :

Détecter à l'avance la courbe et **évaluer** son rayon.

Contrôler le rétroviseur intérieur (*voir extérieur si la courbe est à gauche*) et **adapter l'allure** en fonction de la visibilité et/ou de la signalisation car la limitation de vitesse peut être réduite dans certaines courbes.

Projeter son regard **progressivement** vers la sortie de la courbe pour rester au **centre de la voie**.

Tourner le volant en gardant une position des mains fixe sur le volant.

Reprendre progressivement une trajectoire rectiligne en ajustant la **rotation** du volant jusqu'à la sortie de la courbe, **contrôler dans le rétroviseur intérieur** et **accélérer progressivement**.

Gérer son allure

Même si la signalisation est une des indications vous permettant d'évaluer la vitesse à laquelle rouler, une grande partie de l'ajustement de celle-ci se fait au ressenti. Vous devez être capable de jauger la situation et d'évaluer les potentiels dangers pour réduire votre vitesse si nécessaire



Quelques conseils

Ne jamais sous-estimer une courbe. Il vaut mieux ralentir davantage avant la courbe et accélérer dans la courbe. Devoir freiner dans une courbe serait signe d'une mauvaise analyse et pourrait être dangereux.

En cas de situation délicate, privilégier la gestion de la trajectoire à celle de la boîte de vitesses car le risque d'un écart représente un danger beaucoup plus important qu'un changement de rapport de vitesse tardif.



Pourquoi ?

Savoir tourner à gauche et à droite permet d'adapter l'allure et la trajectoire en cas de changement de direction afin de rester dans sa voie de circulation ce qui permet de tourner en toute sécurité sans gêner et sans surprendre les autres usagers.



Comment ?

Pour tourner à droite

AVANT de tourner :

Repérer l'endroit où l'on veut tourner

Contrôler les rétroviseurs (intérieur, extérieur) et l'angle mort droit.

Activer le **clignotant droit**

Serrer le bord droit de la chaussée afin d'éviter qu'un usager 2 roues puisse dépasser par la droite

Freiner et rétrograder en 2^{ème} ou 1^{ère} suivant la situation (*rue étroite et/ou encombrée, manque de visibilité*)

Relâcher doucement l'embrayage et **maintenir le pied gauche devant l'embrayage et le pied droit devant le frein** pour anticiper sur un arrêt (feu qui passe à l'orange, piéton qui traverse, voie encombrée en sortie de tournant, véhicule qui sort d'un stationnement, etc.)

Balayer du regard l'environnement (gauche, en face, à droite)

Positionner le **regard dans le tournant** et tourner le volant une fois que les roues avant ont dépassé l'arrondi du trottoir.

AU MOMENT de tourner :

Balayer du regard l'environnement (gauche, en face, à droite)

Tourner en **chevauchant** le volant et **projeter son regard** vers la direction empruntée afin de vérifier la présence de piétons ou d'autres usagers.

Garder le pied face au frein

APRÈS avoir tourné :

Regarder loin devant et redresser les roues (retour glissé du volant et/ou chevauchement)

Prendre l'information dans le rétroviseur intérieur et accélérer progressivement.



Pour tourner à gauche

AVANT de tourner :

Repérer l'endroit où l'on veut tourner

Contrôler les rétroviseurs (intérieur, extérieur) et l'angle mort gauche.

Activer le **clignotant gauche**

Se placer le long de la **ligne axiale** (*ligne de gauche qui sépare les voies*)

Freiner et **rétrograder en 2^{ème} ou 1^{ère}** suivant la situation (*rue étroite et/ou encombrée, manque de visibilité, présence d'usagers en face*)

Relâcher doucement l'embrayage et **maintenir le pied gauche devant l'embrayage et le pied droit devant le frein** pour anticiper sur un arrêt (feu qui passe à l'orange, piéton qui traverse, voie encombrée en sortie de tournant, véhicule qui sort d'un stationnement, etc.)

Balayer du regard l'environnement (gauche, en face, à droite)

Positionner le **regard dans le tournant** et tourner le volant une fois que le rétroviseur gauche a dépassé le milieu de l'intersection (*point jaune sur l'image 1*)



Image 1

ATTENTION !!

Si un usager vient en face : **s'arrêter** les roues droites le long de la ligne axiale et **passer après** le passage du véhicule croisé. (*Image 1*)

Si l'intersection est à l'**indonésienne**, laisser la priorité aux véhicules venant d'en face et tourner devant ceux qui tournent aussi à gauche (*Image 2*)

A l'arrêt, garder les roues droites avant une intersection peut vous permettre de limiter les risques de projections du véhicule sur la voie en face en cas de choc

AU MOMENT de tourner :

Balayer du regard l'environnement (droite, en face, gauche)

Tourner en **chevauchant** le volant et **projeter son regard** vers la direction suivie

Garder le pied face au frein.

APRÈS avoir tourné :

Regarder loin devant et redresser les roues (retour glissé du volant et/ou chevauchement)

Prendre l'information dans le rétroviseur intérieur et accélérer progressivement



Image 2



Quelques conseils

Pour tourner à gauche en toute sécurité, **attendre d'avoir la visibilité nécessaire vers l'avant** pour ne pas surprendre ou être surpris par un usager arrivant d'en face.

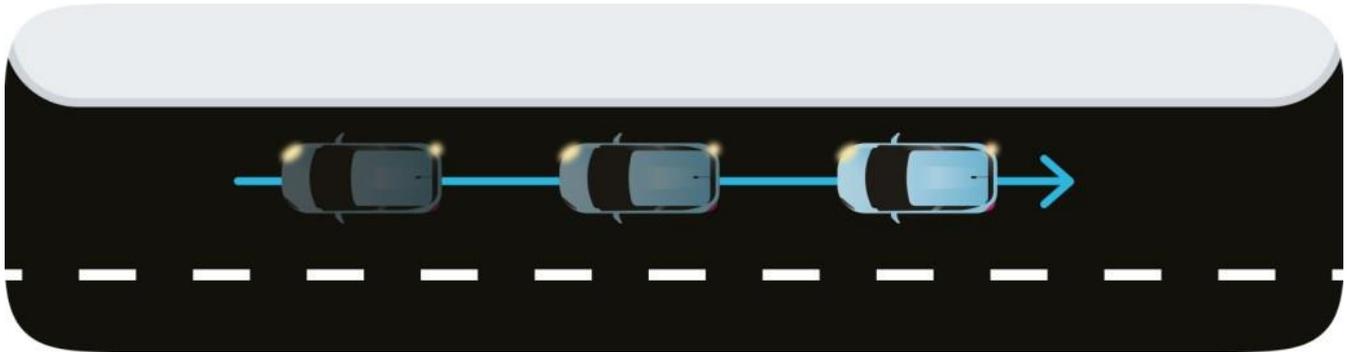
Eviter de caler dans l'intersection, cela pourrait être très dangereux.

Si les autres usagers ne se placent pas correctement, **ne pas forcer le passage** mais attendre que la situation se débloque.



Pourquoi ?

La marche arrière en ligne droite peut être utile lorsqu'il est impossible de faire demi-tour dans une rue, lorsque deux usagers ne peuvent pas se croiser et que l'un d'eux doit reculer, si une chaussée est momentanément barrée, etc.



Comment ?

AVANT la manœuvre :

Repérer l'endroit où je veux et je peux m'arrêter car je ne dois pas gêner la circulation (intersection, passage piéton, bande cyclable, etc...)

Contrôler dans le rétroviseur intérieur afin d'évaluer la distance et la vitesse de l'usager qui me suit pour adapter mon allure.

Contrôler le rétroviseur extérieur et l'angle-mort pour vérifier qu'aucun usager me dépasse par la droite

Actionner le clignotant droit pour prévenir de son intention

S'arrêter à droite, serrer le long de la chaussée, en veillant à ce que les roues soient droites et le véhicule aligné au trottoir ou à l'accotement

Attention !!

Si un véhicule suit de trop près, s'assurer que celui-ci a bien compris la manœuvre afin d'éviter d'être percuté par l'arrière et de lui permettre d'adapter son comportement (vitesse, distance de sécurité, dépassement, arrêt)

PENDANT la manœuvre :

Enclencher rapidement la marche arrière pour indiquer notre intention à ceux qui nous suivent et **penser à maintenir le clignotant allumé pendant toute la manœuvre**

Vérifier la présence d'obstacle et usagers (piétons, cyclistes, voitures...) et **laisser passer les autres usagers** avant de reculer : Vous n'êtes pas prioritaire !

Position du corps et regard

Effectuer la manœuvre principalement **en vision directe**. **Se retourner pour visualiser** sa direction dans le pare-brise arrière. Le regard se porte là où l'on veut placer le véhicule. **Prendre un point de repère au niveau du pare-brise arrière et du trottoir**. (Cela peut être le point de fixation de l'essuie-glace arrière)

Prendre appui avec la main sur le siège conducteur ou le dossier passager (Cf mages ci-dessous)



La vision par les **rétroviseurs** ne sert qu'à **évaluer les distances**.

Les prises d'information dans le **rétroviseur extérieur droit** permet **d'évaluer la distance avec le trottoir** de rectifier votre trajectoire si nécessaire.

Tout au long du déplacement, il faut **renouveler le plus possible les prises d'information vers l'avant et sur les côtés** afin de **percevoir la présence des autres usagers** et d'anticiper leurs actions.



Gestion du volant et de la trajectoire

Tenir le volant en haut au milieu avec la main gauche.

Pour se diriger, il faut éviter au maximum de tourner le volant et exercer des petites corrections de trajectoire si nécessaire.

ATTENTION : tourner le volant du côté vers lequel on veut se diriger.

Pour maintenir la trajectoire en ligne droite, il suffira simplement d'ajuster très légèrement la trajectoire si besoin.



Gestion de l'allure

Reculer à allure lente en utilisant le point de patinage. Laisser le pied droit devant le frein en prévention le plus souvent possible. Cela permettra un arrêt immédiat en cas de danger soudain, ou de risque de collision.

Gestion des autres usagers

Stopper la manœuvre si un usager arrive de devant, de derrière ou des côtés pour leur céder le passage.



Quelques conseils

Ne pas prendre appui sur le volant au risque de dévier de trajectoire

Ne pas serrer trop fort le volant

Éviter les à-coups de volant qui risqueraient de faire dévier la trajectoire de manière trop importante.

Prendre son temps

Attention à **ne pas prendre appui sur l'avertisseur sonore !!**

Regarder tout autour du véhicule pendant toute la manœuvre (arrière, devant, côtés) Privilégier la vision directe, le rétroviseur ne sert qu'à estimer la distance avec le trottoir et ou l'approche des usagers

Conduire lentement : La marche arrière doit toujours être effectuée à une vitesse très lente pour avoir un contrôle maximal du véhicule.

Faire attention aux piétons et aux obstacles : Les piétons, les cyclistes et les objets bas peuvent ne pas être immédiatement visibles.

Utiliser les rétroviseurs pour une vision complète, **mais ne pas s'y fier uniquement.**

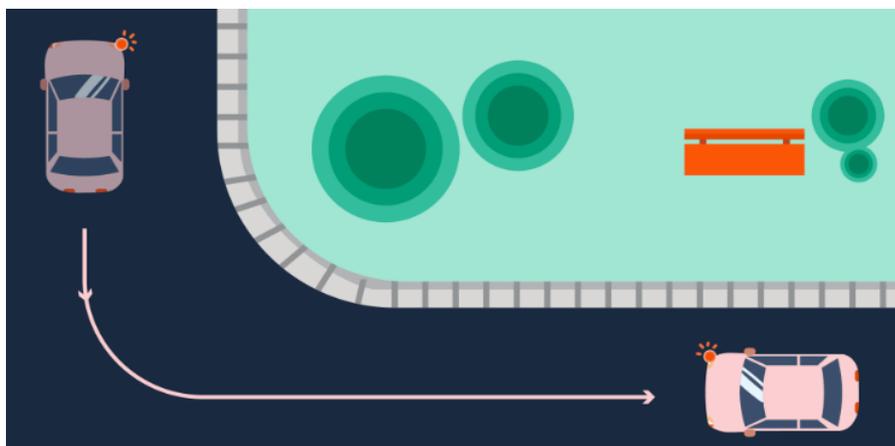
Pratiquer régulièrement car la marche arrière nécessite de la pratique pour être effectuée en toute sécurité et avec confiance.



Pourquoi ?

Une marche arrière en angle permet **d'effectuer un demi-tour** ou de **se stationner** (*dans une cour par exemple*)

Favoriser les manœuvres en marche arrière pour avoir une meilleure visibilité lors du départ.



Comment ?

AVANT la manœuvre :

Contrôler le rétroviseur intérieur afin d'évaluer la distance et la vitesse de l'usager qui me suit pour adapter mon allure.

Contrôler le rétroviseur extérieur et l'angle-mort droit pour vérifier qu'aucun usager ne dépasse par la droite

Actionner le clignotant droit pour prévenir de son intention

S'arrêter à droite le long du trottoir

Attention !!

Si un véhicule suit de trop près, s'assurer qu'il a bien compris la manœuvre afin d'éviter d'être percuté par l'arrière et de lui permettre d'adapter son comportement (vitesse, distance de sécurité, dépassement, arrêt)

PENDANT la manœuvre :

Actionner la marche arrière pour indiquer notre intention à ceux qui nous suivent et **penser à maintenir le clignotant allumé pendant toute la manœuvre.**

Vérifier la présence d'obstacle et usagers (piétons, cyclistes, voitures...) en vision directe ainsi que dans les rétroviseurs (intérieur et extérieur)

Important !! Laisser passer les autres usagers avant de reculer : **Vous n'êtes pas prioritaire !**

Position du corps et du regard

Il est conseillé au conducteur de **garder les 2 mains sur le volant pendant la manœuvre**, et de **regarder en vision directe dans la vitre arrière droite.**

Attendre de voir dans la vitre arrière droite que l'arrière du véhicule soit aligné à l'angle du trottoir avant d'engager les roues.

Gestion du volant et de la trajectoire

Tourner **plus ou moins le volant à droite** en suivant la courbure du trottoir.

Une fois parallèle au bord droit de la chaussée (*utiliser le rétroviseur extérieur droit pour le vérifier*), **remettre les roues droites et terminer la manœuvre** en marche arrière en ligne droite. (*Cf fiche E1/Objectif 18*)

Gestion de l'allure

Reculer à allure lente en utilisant le point de patinage et maintenir le plus possible le pied droit devant le frein. Cela permettra un arrêt immédiat en cas de danger, de risque de collision ou de heurt avec le trottoir.

Gestion des autres usagers

Stopper la manœuvre pour céder le passage aux autres usagers circulant sur la chaussée.

APRES la manœuvre :

Avant de repartir, contrôler à nouveau l'environnement pour éviter tout danger potentiel et signaler son intention en actionnant le clignotant gauche.



Quelques conseils

Effectuer toujours une marche arrière lorsque la **visibilité est suffisante et qu'il y a peu de circulation**.

Respecter la signalisation et les règles de circulation : il est interdit de faire une marche arrière en sens unique !



Pourquoi ?

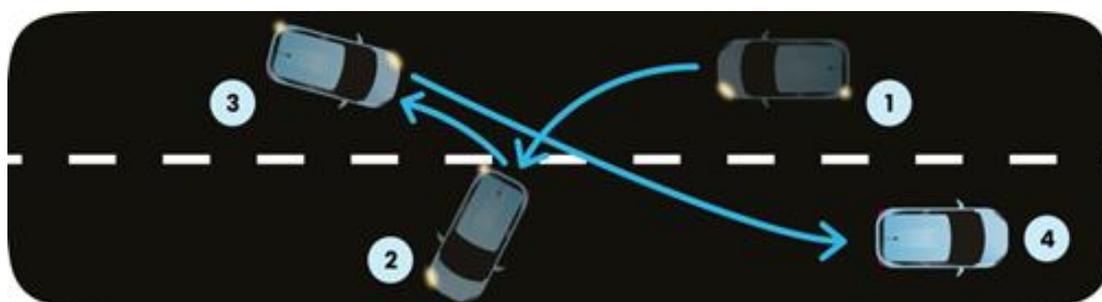
Effectuer un demi-tour ne veut pas dire tourner à gauche ou à droite, mais **changer de sens de circulation**. Cette situation de conduite arrive généralement lorsque le conducteur s'est trompé d'itinéraire et qu'il souhaite revenir en arrière.

Attention !! Il faut **respecter la signalisation** (interdit dans un sens unique), le marquage au sol (ne pas franchir une ligne continue), **ne pas gêner la circulation** des autres usagers (pas prioritaire durant la manœuvre)



Comment ?

Image A



AVANT la manœuvre

Repérer l'endroit où je veux et je peux m'arrêter car je ne dois pas gêner la circulation (intersection, passage piéton, bande cyclable, etc...)

Contrôler le rétroviseur intérieur afin d'évaluer la distance et la vitesse de l'usager qui me suit pour adapter mon allure.

Contrôler le rétroviseur extérieur et l'angle-mort pour vérifier qu'aucun usager me dépasse par la droite

Actionner le clignotant droit pour prévenir de son intention

Attention !!

Si un véhicule suit de trop près, s'assurer que celui-ci a bien compris la manœuvre afin d'éviter d'être percuté par l'arrière et de lui permettre d'adapter son comportement (vitesse, distance de sécurité, dépassement, arrêt)

S'arrêter à droite, serrer le long de la chaussée, en veillant à ce que les roues soient droites et le véhicule aligné au trottoir ou à l'accotement

PENDANT la manœuvre

1er temps du demi-tour (de la position 1 vers la 2 du schéma image A)

Effectuer les contrôles visuels tout autour du véhicule ainsi que l'angle mort avant d'actionner le clignotant gauche.

Démarrer lentement en utilisant uniquement l'embrayage et diriger le véhicule vers le trottoir de gauche en **braquant rapidement le volant vers la gauche**.

Éviter de tourner les roues sur place, si l'espace de manœuvre le permet

Appuyer sur l'embrayage et contre-braquer le volant à droite avant d'arriver au trottoir pour faciliter la manœuvre en marche arrière.

2ème temps du demi-tour (de la position 2 vers la 3 du schéma image A)

Enclencher la marche arrière.

Effectuer les contrôles visuels tout autour du véhicule ainsi que l'angle mort et **actionner le clignotant droit**

Reculer doucement et **contre-braquer totalement le volant vers la droite**. Le regard doit être majoritairement en **vision directe vers l'arrière** avec un contrôle périphérique tout autour du véhicule.

Rappel important !! Si un usager arrive pendant la manœuvre, s'arrêter immédiatement, communiquer avec lui et le laisser passer s'il a l'espace pour le faire.

Appuyer sur l'embrayage avant d'arriver au trottoir.

3ème temps du demi-tour (de la position 3 vers la 4 du schéma image A)

Enclencher la 1^{ère} vitesse

Effectuer les contrôles visuels tout autour du véhicule ainsi que l'angle mort et **actionner son clignotant gauche**.

Avancer le véhicule en tournant le volant à gauche pour se positionner sur la droite de la chaussée

APRES la manœuvre :

Prendre l'information dans le rétroviseur intérieur afin de s'assurer que personne ne dépasse et reprendre la circulation



Quelques conseils

En plus de la mise en place des différentes étapes, voici quelques conseils pour **réussir un demi-tour** :

Choisir un emplacement **suffisamment large** avec **peu de circulation**

Prendre le temps de **bien observer les environs**

Informers les usagers avec les **clignotants**

Manipuler **rapidement le volant**

Avancer et reculer très lentement en utilisant le point de patinage de l'embrayage, mettre le pied droit devant le frein en sécurité le plus souvent possible

Mettre les roues en butée sur le trottoir est autorisé mais ne jamais monter sur le trottoir.



Pourquoi ?

Être attentif à son environnement et **chercher les indices**

Repérer le plus tôt possible les indices (panneaux, marquages, balises, etc.)

Trier les indices et ne se concentrer que sur ceux qui peuvent avoir une influence soit sur l'allure, soit sur la trajectoire.

L'activité de conduite se découpe en 4 étapes qui sont :

- **Perception – chercher les indices dans l'environnement**
- Analyse – *faire des hypothèses sur ce qui pourrait se passer*
- Décision – *choisir l'action à mener*
- Action – *réaliser l'action*

Si on ne perçoit pas la « bonne » information ou pas suffisamment tôt, il sera difficile d'analyser de prendre une décision en toute tranquillité. Ce qui pourrait provoquer un accident.

90 % des informations utiles à la conduite sont perçues par les yeux.

Même si les indices utiles sont essentiellement perçus par les yeux, il ne faut pas se limiter à ce qu'on l'on perçoit visuellement. L'ouïe, l'odorat ainsi que le corps peuvent recueillir des indices utiles à la conduite. Tous les indices sont bons à prendre et c'est par l'expérience que l'on saura les classer par importance afin d'éviter les potentiels dangers de la route.



Travailler sur la **recherche d'information** et sur l'**analyse** de ces informations est donc essentiel.



Comment ?

Qu'est-ce qu'un indice ?

Un **indice est un élément de l'environnement** qui va impliquer soit un changement d'allure, soit un changement de trajectoire.

Les indices peuvent être **formels (signalisation) ou informels (présence des autres usagers, infrastructures, etc.)**

Les indices formels - La signalisation verticale et horizontale

La **signalisation routière** joue un rôle essentiel dans la sécurité et l'organisation de la circulation. Son rôle principal est d'informer, de guider et de réguler le comportement des usagers de la route pour qu'ils puissent se déplacer en sécurité dans un espace partagé. Ainsi la signalisation permet de fluidifier le trafic, protéger tous les usagers et particulièrement les plus vulnérables comme les piétons et les cyclistes par exemple.

Avant d'utiliser un véhicule, il faut donc connaître et comprendre le code de la route.

Les indices informels – Tous les autres éléments de l'environnement

Percevoir les autres indices sur la route est essentiel pour assurer la sécurité. L'espace routier est en mouvement et ce mouvement peut créer des zones de « danger potentiel ». Repérer le plus tôt possible ces zones de danger permet d'adapter au mieux son comportement.

Voici quelques exemples d'indices informels qui pourraient permettre de détecter des « dangers potentiels » :

A l'extérieur du véhicule :

La présence des autres usagers comme une file de véhicule stationné qui s'interrompt, un véhicule qui commence à se déporter, une file de véhicules en stationnement qui masquent un trottoir, le bruit d'un véhicule en approche, etc.

Les infrastructures comme la fin de bâtiments, un arrondi de trottoir, des trous sur la chaussée, etc.

A l'intérieur du véhicule :

Un bruit particulier, un voyant du tableau de bord, des vibrations inhabituelles, etc.

Comment chercher les indices utiles ?

Avoir le regard mobile :

Balayer le regard au plus loin vers l'avant afin de repérer la signalisation, les intersections, les virages ou les ralentissements dus à des bouchons ou des travaux, etc. Prendre en compte les feux de freinage des véhicules qui circulent devant pour anticiper les ralentissements.

Balayer le regard de la droite vers la gauche, avoir une vision large, sur les côtés pour détecter les piétons, les véhicules, la présence des usagers dans les intersections, etc.

Utiliser régulièrement vos rétroviseurs pour avoir une vue d'ensemble de ce qui se passe derrière.

Avoir l'ouïe disponible :

Rester attentif aux signaux sonores comme les klaxons, les sirènes des véhicules d'urgence ou les bruits de moteur et aller chercher du regard la provenance.

Comment trier les indices utiles ?

Prioriser les indices perçus par **ordre d'importance vis-à-vis de la sécurité et/ou** ceux qui **nécessitent une action immédiate**. Prioriser les indices qui auront un impact soit sur l'allure, soit sur la trajectoire.



Quelques conseils

Une bonne façon de s'exercer à la recherche de ces indices utiles, est la pratique de la conduite commentée. Commenter sa conduite en verbalisant ce que l'on perçoit de la route et l'analyse des indices perçus.

Il est conseillé de **travailler par étapes** :

- 1/ Commencer par la perception des indices formels puis sur leur perception et leur analyse.
- 2/ Se concentrer ensuite sur la recherche des indices informels puis sur leur perception et leur analyse
- 3/ Enfin traiter les deux.

Questions à se poser : **qu'est-ce que je vois ? plus loin ? et sur les côtés ? Ces indices ont-ils un impact sur mon allure ou ma trajectoire ?**

Questions à se poser : **que peut-il se passer, au pire ?**



Pourquoi ?

Savoir manipuler les différentes commandes d'accessoires en conduisant est essentiel pour garantir une conduite sécurisée et confortable. Les accessoires permettent entre autres d'avoir une bonne visibilité en toutes circonstances, d'adapter l'éclairage en fonction des conditions de visibilité, améliorer la sécurité dans les situations d'urgence, etc. Tout cela doit pouvoir se faire alors que le conducteur est en circulation sans que cela génère un risque pour lui-même ou pour les autres usagers.



Comment ?

Avant de manipuler les commandes et accessoires en conduisant, il est primordial de savoir les situer dans le véhicule.

Se référer à la fiche « SITUER LES PRINCIPALES COMMANDES ET LES PRINCIPAUX VOYANTS SUR LE TABLEAU DE BORD »

Le but principal est d'éviter le plus possible de quitter la route des yeux et d'éviter les écarts de trajectoire.

Je sais où se situe la commande :

Actionner la commande sans quitter la route des yeux.

Je ne sais pas où se situe la commande :

Chercher la commande des yeux par intermittence sans quitter la route des yeux plus d'une seconde.

Une fois la commande trouvée, l'actionner sans quitter la route des yeux.

CHERCHER et MANIPULER LES COMMANDES de préférence en LIGNE DROITE afin d'avoir LES 2 MAINS DISPONIBLES pour agir sur LE VOLANT



Quelques conseils

Si vous empruntez un véhicule dont c'est la première utilisation, prendre le temps de vérifier où se trouve les différentes commandes avec précision avant de démarrer car comme dit précédemment nous retrouverons ces commandes dans la même zone mais pas forcément au même endroit cela dépendra des constructeurs.

Commande allumage feux



Dans tous les cas, éviter de vouloir tout faire en même temps, choisir le moment opportun pour actionner les commandes.

DECOMPOSER les mouvements et les ACTIONS



Pourquoi ?

Les informations utiles à la conduite sont essentiellement prises par la vue, il paraît donc essentiel d'adapter son allure en fonction de la visibilité et du relief pour assurer sa sécurité et celle des autres sur la route.

En effet, l'allure est adaptée en fonction de l'analyse des dangers perçus.

Il convient de circuler à une allure qui permet de se laisser le temps de percevoir et de s'arrêter à temps dans la distance de visibilité.

Au-delà du visible se trouve l'imprévisible.

Quand les conditions météorologiques sont mauvaises

En cas de brouillard, neige, pluie ou autres conditions météorologiques réduisant la visibilité, il faut réduire sa vitesse en conséquence. **Plus on roule lentement, plus on aura de temps pour réagir aux dangers potentiels** qui seraient détectés plus tard que lors de condition de conduite favorable.

RAPPEL des règles applicables :

Si la visibilité est réduite, appliquer la règle des 3 V :

La **visibilité** en mètre doit être égale à la **vitesse** en km/h ainsi qu'à l'**intervalle de sécurité** entre les **véhicules**.

Exemple : Avec une visibilité de 50 mètres, on roule à 50 km/h tout en laissant un intervalle de sécurité de 50 mètres avec le véhicule qui précède.

Par temps de pluie, réduire la vitesse :

Si la limitation de vitesse est de **60 km/h ou moins, réduire la vitesse de 10 km/h.**

Si la limitation de vitesse est de **plus de 60 km/h, réduire la vitesse de 20 km/h.**

Exemple : si la vitesse est limitée à 50 km/h, circuler maximum à 40 km/h par temps de pluie.

Si la vitesse est limitée à 90 km/h, circuler maximum à 70 km/h.

Lorsque le relief réduit la visibilité

Les routes étroites, les sommets de côtes, les virages, sont des zones à risques car dans ces endroits, la visibilité est restreinte.

Il faudra donc adapter la vitesse à la distance de visibilité....afin de pouvoir s'arrêter à temps en cas de danger. Réduire la vitesse permettra de se laisser le temps de percevoir le danger, de l'analyser et d'agir en conséquence.

Réduire l'allure et placer le pied devant le frein lorsqu'on aborde une zone sans visibilité est essentiel pour prévoir l'imprévu. (un piéton qui traverse dans le virage, un ralentissement derrière un sommet de côte, un usager qui s'engage dans une rue étroite sans visibilité, etc.)

La nuit

La nuit, nos yeux ne fonctionnent pas de manière optimale, nous ne pouvons plus distinguer les couleurs et nous avons des difficultés à apprécier les distances.

L'usage des feux de croisement et des feux de route offre une visibilité limitée par la zone d'éclairage des feux.

Il est donc essentiel de ralentir et d'adapter sa vitesse en fonction de ce que l'on est capable de voir



Comment ?

Se poser des questions et rester actif, vigilant

Ai-je une bonne visibilité vers l'avant et sur les côtés ? Est-ce que je vois loin ? large ?
Quel pourrait-être le danger à cet instant ?

Dès qu'il y a un danger potentiel : lâcher l'accélérateur, placer le pied devant le frein et s'assurer qu'il n'y a pas de danger avant de relancer.

En virage : lâcher l'accélérateur avant d'entrer dans le virage, pied droit en prévention devant le frein ; aller chercher la sortie du virage avec les yeux et chercher les dangers potentiels (véhicules, piétons, obstacles, etc.). Ne reprendre l'accélération qu'un fois que les dangers sont écartés.

En sommet de côte : lâcher l'accélérateur aux abords du sommet de cote, pied droit en prévention devant le frein, aller chercher du regard vers l'avant afin de détecter tout type de difficulté (véhicule arrêté, accident, virage, véhicule en panne, etc.)

Rue étroite : circuler à allure lente tout en surveillant les véhicules sur notre droite (ouverture de portière, véhicule qui quitte son stationnement), balayer du regard de la droite vers la gauche afin de détecter les usagers vulnérables



Quelques conseils

Être ACTIF : avoir un regard mobile et chercher les informations.

On ne voit que ce que l'on cherche

Pour un trajet inconnu, ne pas hésiter à se renseigner et préparer son itinéraire afin d'être au courant tôt des difficultés qu'on pourrait rencontrer, ainsi que se renseigner sur la météo.

Pour un trajet habituel la vigilance reste de mise, l'observation et la recherche des indices utiles sont nécessaires car la situation d'aujourd'hui sera différente demain.

Rester vigilant et se méfier des habitudes....



Pourquoi ?

Partager l'espace routier c'est prendre en compte les autres usagers et plus particulièrement les plus vulnérables (piétons, 2 roues, enfants, personnes âgées, etc.)

Pour garantir la sécurité des usagers les plus vulnérables il faut leur porter une attention particulière lorsque l'on circule dans les zones où nous sommes susceptibles de les rencontrer.

Se mettre à la place de l'autre est essentiel pour le bien de tous...

Zones scolaires

Respecter scrupuleusement les limitations de vitesse qui sont adaptées au lieux (30 km/h ou moins)

Avoir une **attention accrue** pendant les **heures de pointe !!**

Le matin, pendant les récréations, à la pause de midi, et l'après-midi, **lorsque les élèves arrivent ou quittent l'école, il faut être encore plus prudent.**

Réduire sa vitesse c'est réduire les risques de se faire surprendre par leur déplacement parfois difficile à prévoir.

Stades ou zones sportives

Réduire sa vitesse lorsque l'on s'approche d'une zone sportive **pour se laisser le temps de détecter les déplacements des piétons et autres véhicules en mouvement.**

Les déplacements de groupes qui se dirigent vers le site ou le quittent peuvent ralentir la circulation qui se fera alors au pas.

Centres-villes

La **densité de véhicules et d'usagers en circulation « impose » de réduire la vitesse**, de plus les piétons étant plus nombreux, la fréquence à laquelle ils peuvent traverser est elle aussi augmentée.

Respecter les limitations de vitesse afin de permettre aux différents usagers de la route de se déplacer en sécurité.

Il faut toujours **rester vigilant** car les piétons, 2 roues et EDPM peuvent surgir de n'importe où, en particulier aux intersections.

Ralentir et rester attentif à notre environnement pour contribuer à assurer notre sécurité et celle des autres. Il ne faut pas oublier de rester vigilant dans d'autres types de zones à risque, comme les **zones résidentielles**, à proximité des **parcs et zones de loisirs pour enfants**, ainsi que dans les **zones commerciales**.

En **CAS de DOUTE** sur l'analyse d'une situation, il n'y a pas de doute sur la bonne manière d'agir : Il **FAUT RALENTIR**.





Comment ?

Se poser des questions et rester actif, vigilant

Dans quel environnement je circule ?

Chercher les indices (écoles, magasins, stades, etc.)

Chercher les informations

Observer la présence des usagers, leurs mouvements, etc.

Avoir un regard mobile et rester attentif à la route.

Quel pourrait-être le danger à cet instant ?

Prendre en compte : le jour / l'heure / la météo / le lieu

Dès qu'il y a un danger potentiel : lâcher l'accélérateur, placer le pied devant le frein et s'assurer que le danger est écarté avant de relancer.

Respecter les limitations de vitesse et ne pas hésiter à **réduire** encore plus la **vitesse** pour **se laisser le temps de voir les dangers et d'agir pour s'arrêter à temps...**



Quelques conseils

Être ACTIF : avoir un regard mobile et chercher les informations.

On ne voit que ce que l'on cherche

Pour le bien commun, **se mettre à la place de l'autre est primordial.**

Si en tant que piéton, je souhaite que les automobilistes me respectent et ralentissent pour assurer ma sécurité, alors je dois aussi me comporter ainsi et respecter les piétons lorsque je suis automobiliste à mon tour...

Et ce raisonnement est valable dans toutes les situations....



Pourquoi ?

Partager l'espace routier c'est **prendre en compte les autres usagers et leurs particularités**, leurs contraintes. Pour garantir la sécurité, il faut donc prendre en compte les caractéristiques des autres usagers et **se mettre à leur place** pour adapter notre comportement en conséquence.

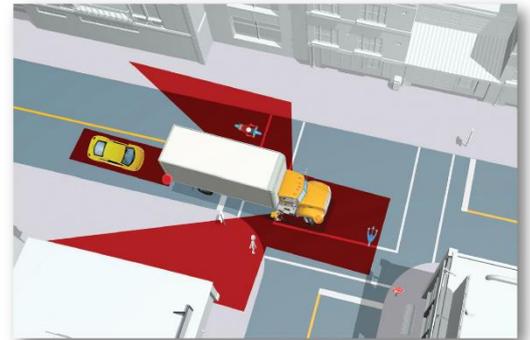
La route se partage et pour partager la route en sécurité, il est essentiel de **prendre en considération les autres** et **adapter notre comportement pour mieux circuler ensemble et réduire les risques**.

Bus et poids-lourds

Lorsque l'on suit un véhicule ayant un **gabarit important**, **maintenir une distance de sécurité** adéquate afin d'avoir la meilleure visibilité possible sur ce qui se passe devant lui.

Les angles morts de ces véhicules sont multiples, veiller à être vu pour assurer la sécurité.

Si je vois le chauffeur dans son rétroviseur, c'est que lui aussi peut me voir...

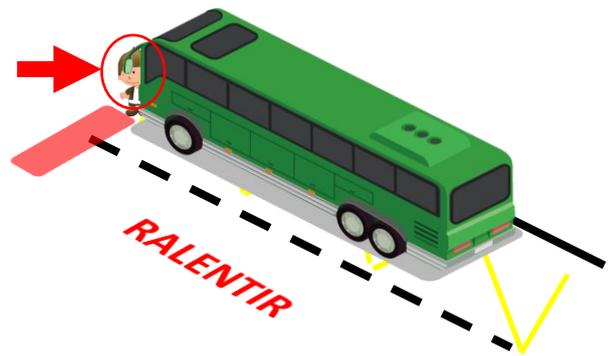


Leur gabarit est encombrant et leur capacité d'accélération réduite.

C'est pourquoi il faut **anticiper toutes les manœuvres** qu'ils seront amenés à faire et **leur laisser l'espace suffisant** pour le faire. (dans les intersections, dans les carrefours à sens giratoire, dans les parkings, etc.)

Faire preuve de courtoisie est essentiel pour partager l'espace avec les véhicules encombrants.

ATTENTION : ils peuvent cacher d'autres usagers !!! comme des piétons ou des cyclistes par exemple. Il faut donc redoubler de vigilance lorsqu'on les dépasse pour être sûr de ne pas être surpris par la présence d'un usager non visible.



Piétons

Réduire sa vitesse lorsqu'il y a des piétons proches de la route, aux intersections, passages pour piétons et zones où ils sont susceptibles d'être plus nombreux (ex : écoles, zones résidentielles...).

Se tenir prêt à céder le passage aux piétons, même à des endroits où ils ne sont pas prioritaires mais se seraient déjà engagés (ex : en dehors des passages piétons).

Rester vigilant aux dangers potentiellement présents derrière des véhicules stationnés, des obstacles ou lors d'une interruption de file, **zones** dans lesquelles les **piétons** pourraient être **cachés**.

Deux roues (cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes)

Faire attention lorsque l'on croise ou suit un deux roues. **Leurs trajectoires peuvent être surprenantes** et très différentes de celles des autres véhicules.

Respecter les distances de sécurité latérales et tenir compte de leur capacité d'accélération et de freinage.

Anticiper de façon à bien évaluer les situations pour pouvoir y réagir de manière appropriée.



Comment ?

Se poser des questions et rester actif, vigilant

L'utilisateur m'a-t-il vu ?

Quelles sont ses intentions ?

Quel pourrait-être le danger à cet instant ?

Dès qu'il y a un danger potentiel : lâcher l'accélérateur, placer le pied devant le frein et s'assurer qu'il n'y a pas de danger avant de relancer.

Bus et poids lourds

Respecter les règles de croisement, ainsi que les règles de priorités des bus en agglomération.

Lorsque la situation est difficile : lâcher l'accélérateur, **pied droit devant le frein**, manœuvrer au pas.

Lorsque le **véhicule peut cacher un autre usager** : lâcher l'accélérateur et positionner le pied droit face au frein
Par exemple : arrêt de bus, passage piéton masqué, etc.

Piétons

Respecter les **distances de sécurité latérales** à respecter en et hors agglomération.

Surveiller le piéton du regard afin de prévoir son déplacement et son état (direction du regard / titube etc.)

Lâcher l'accélérateur, et positionner le **pied droit face au frein**

2 roues

Respecter les **distances de sécurité** latérales à respecter en et hors agglomération.

Surveiller le 2 roues du regard afin de prévoir son déplacement et son état (direction du regard / trajectoire/gestes, etc.)

Surveiller dans ses rétros pour **anticiper un éventuel écart** et ne pas risquer de percuter un usager nous dépassant.

Lâcher l'accélérateur, et positionner le **pied droit face au frein**.



Quelques conseils

Être ACTIF : prendre en considération les autres usagers, les chercher du regard et analyser au pire afin de ne pas être surpris.

En présence d'utilisateurs vulnérables, toujours se préparer à s'arrêter ou faire un écart.

Faire preuve de courtoisie et se mettre à la place des autres afin de faciliter le partage de la route et limiter les risques.



Pourquoi ?

Se placer correctement sur la chaussée en fonction de la direction choisie est essentiel pour **garantir sa sécurité et celle des autres**. Le placement est un moyen de **communiquer aux autres ses intentions**.

Se placer correctement sur la chaussée permet également de **maintenir une fluidité du trafic** et donc de **partager l'espace avec les autres usagers**.

Il convient donc de :

Détecter et tenir compte de la signalisation en fonction de la direction suivie.

Exemples : En marche normale on doit se positionner sur la voie de droite, tenir compte des voies réservées, des voies affectées aux changements de directions, des voies de stockage, etc.

Se placer le plus tôt possible dans la voie qui convient en fonction de la direction suivie.

Garder à l'esprit que lorsque l'on change de voie, **on ne dispose pas de la priorité**.

Accepter de renoncer à un changement de voie et donc à la direction souhaitée, trouver un nouvel itinéraire permettant d'arriver à destination si le changement de voie s'avère impossible.



Comment ?

Prendre **l'information régulièrement vers l'arrière** dans les rétroviseurs afin de prévoir le changement de voie :

Y'a-t-il des usagers derrière moi ?

Si oui, circulent-ils plus vite ? Moins vite ? à la même vitesse que moi ?

Repérer le plus tôt possible la direction choisie et la signalisation au sol pour savoir où se placer.

Confirmer à quel moment on peut changer de voie en tenant compte de la vitesse et de la distance des usagers présents dans la voie dans laquelle on veut se placer en prenant l'information dans le **rétroviseur extérieur**

Après qui ou avant qui vais-je pouvoir m'engager sans gêner ?

Adapter son allure : ralentir ou accélérer pour pouvoir passer sans gêner.

Une fois l'action possible,

Maintenir la vitesse, vérifier dans l'angle mort qu'aucun usager n'a été oublié, être vigilant à l'absence d'usagers avant de faire un écart. ATTENTION aux deux roues.

Mettre le clignotant. Regarder devant soi et changer de voie.



Quelques conseils

Un changement de voie **se prépare** et reste une **manœuvre complexe**, d'où la nécessité de **savoir en permanence qui arrive de derrière et sur les côtés**

Etre sûr de pouvoir s'engager en toute sécurité



Pourquoi ?

Une intersection est une zone de danger potentiel. En effet, même si l'on est prioritaire à une intersection, cela ne veut pas dire qu'il n'y a aucun danger. Il faut donc toujours adapter son allure et vérifier que l'on peut s'engager en toute sécurité. Le comportement à tenir pour franchir une intersection varie en fonction du régime de priorité et de la visibilité.



Comment ?

Adapter l'allure AVANT l'intersection, deux questions à se poser

Quel est le régime de priorité à l'intersection ?

Ai-je une bonne visibilité ?

Régime de priorité Visibilité	Je suis prioritaire	Je ne suis pas prioritaire
J'ai une bonne visibilité <i>(au moins 30 mètres dans les rues de droite et de gauche)</i>	Je passe en 3 ^{ème} avec le ped devant le frein.	Je réduis ma vitesse, je rétrograde en 2 ^{ème} et je passe ped devant le frein
Je n'ai pas de visibilité	Je peux rester en 3 ^{ème} mais je réduis ma vitesse et je passe ped devant le frein	Je réduis fortement ma vitesse, je rétrograde en 2 ^{ème} voire en 1 ^{ère} et je passe ped devant le frein

CHERCHER L'INFORMATION dans l'intersection juste **AVANT de s'ENGAGER**

Balayer du regard l'intersection de gauche à droite pour vérifier si des usagers sont présents ou arrivent dans l'intersection.

Vérifier le comportement des usagers : sont-ils à l'arrêt ? ont-ils l'intention de respecter la règle ? vous ont-ils vu ? à quelle distance sont-ils ?

APPLIQUER les règles de priorité de passage en fonction de l'intersection

Qui dois-je laisser passer ? Puis-je m'engager ?

DEGAGER l'intersection

Vérifier l'environnement : si aucun piéton n'est engagé et si la voie de circulation est dégagée

Vérifier dans le rétroviseur intérieur que personne ne vous dépasse

Relancer l'allure



Quelques conseils

Rester prudent et attentif, balayer du regard de gauche à droite plusieurs fois avant de s'engager.

On ne voit pas tout en une seule fois...

Communiquer avec les autres usagers et signaler ses intentions pour limiter les prises de risques.

Rester patient, parfois les situations peuvent être complexes, une accélération due à un excès de colère ou de stress pourrait avoir de lourdes conséquences.

Une intersection s'aborde **TOUJOURS PIED DEVANT** le frein, même quand le FEU est VERT.....



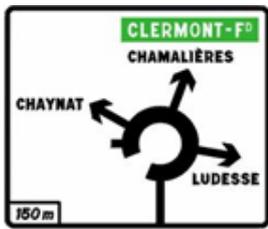
Pourquoi ?

Qu'il soit à une ou plusieurs voies de circulation, ce type de carrefour permet de **fluidifier la circulation** s'il est correctement abordé, sans hésitation excessive et sans engagement brutal.

Le **but** étant, si possible, **d'éviter de s'arrêter au moment de l'insertion**.

L'**allure** doit être **contrôlée** afin de pouvoir **respecter les règles de priorité** et de se laisser le temps d'**observer**. C'est grâce aux **clignotants** et à la **position** sur la chaussée que l'on **communique ses intentions aux autres usagers** et il ne faut pas oublier de **signaler quand on sort** du giratoire **pour faciliter l'entrée des autres usagers**.

Il fait l'objet d'une **signalisation spécifique** et il implique une **priorité aux véhicules circulant sur l'anneau**.



A son approche il faut donc se préparer à **céder le passage à gauche**. (Pointillés vert)

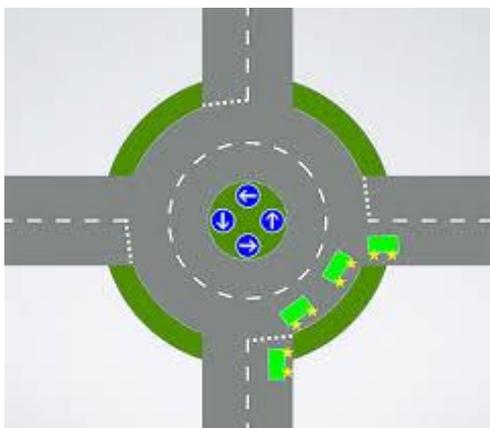
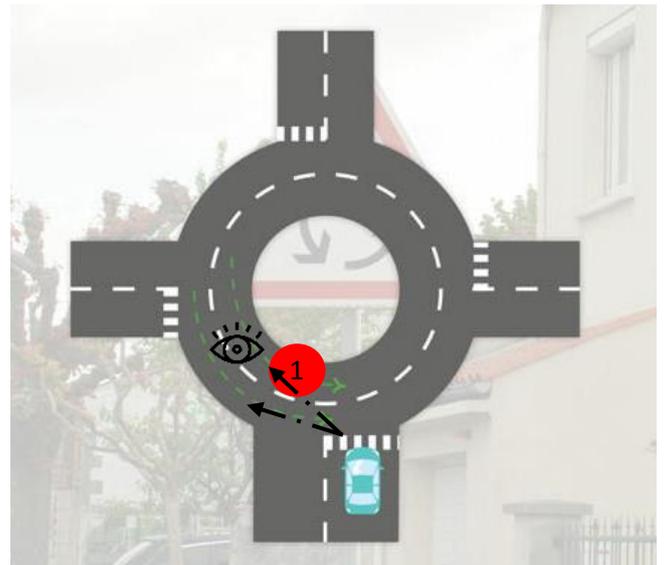
Céder le passage à tous les usagers qui circulent dans les 2 voies sur le giratoire, ils sont prioritaires.

Attention !!

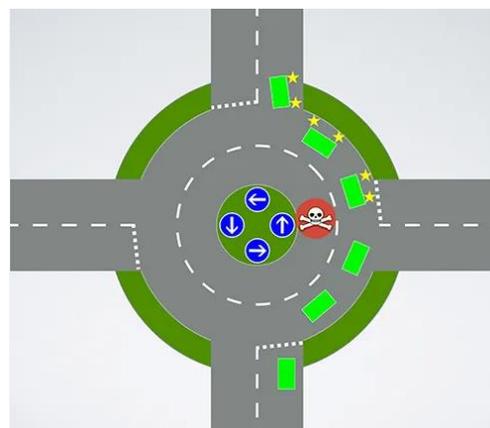
Ne pas s'engager dans la voie de droite même quand un usager est placé dans la voie la plus au centre et qu'il fait le tour du giratoire. **1**

Ne pas non plus s'engager en même temps qu'un usager qui masque la visibilité vers la gauche...

Pour être sûr de pouvoir s'engager, il faut avoir de la visibilité !! — · → 👁



Placement, trajectoire et clignotant
Pour tourner à droite



Placement, trajectoire et clignotant
Pour aller tout droit

FRANCHIR UN CARREFOUR A SENS GIRATOIRE POUR ALLER TOUT DROIT OU A DROITE



Comment ?



Chercher l'information, vérifier la présence des usagers est essentiel !!

Zone 6 SORTIR Vérifier la présence des piétons à la sortie.
Enclencher le **clignotant droit** pour indiquer que l'on sort.
Vérifier l'**angle mort gauche** pour s'assurer que personne ne dépasse au moment de la sortie.

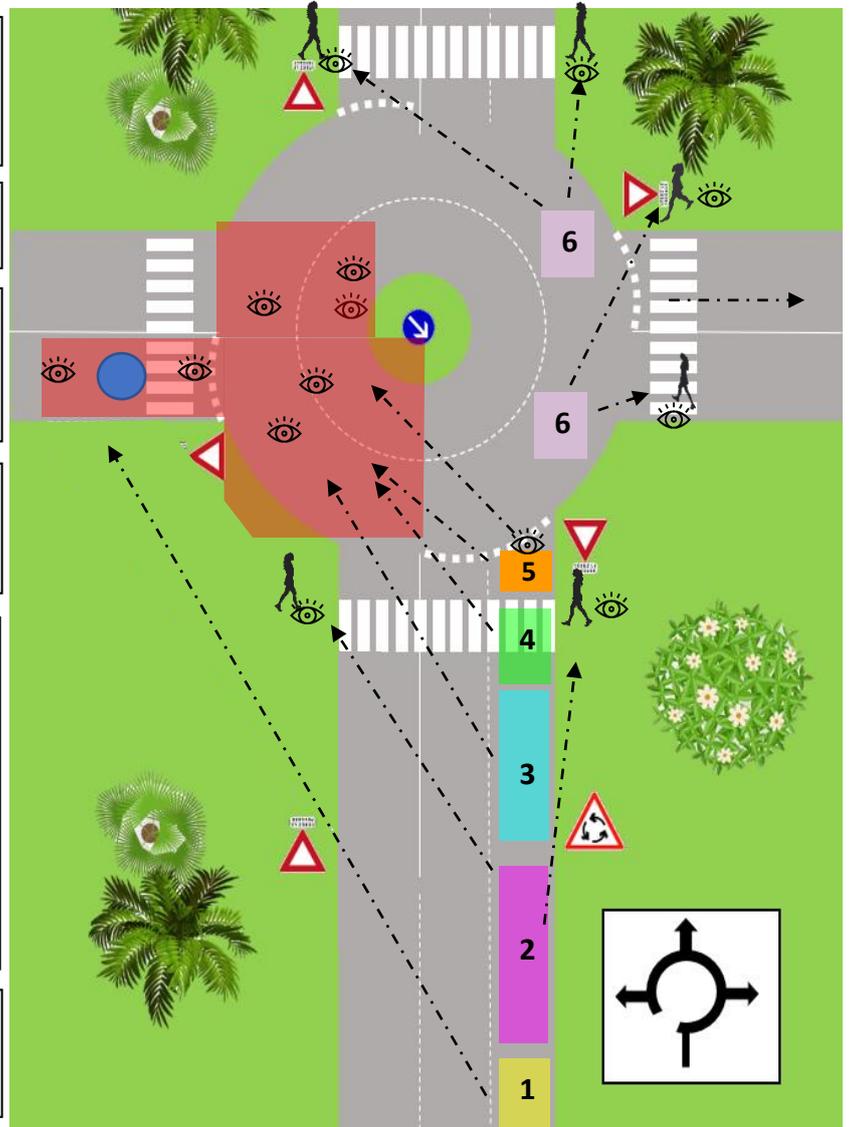
Zone 5 AGIR S'engager en 2^{ème} ou rétrograder de 2^{ème} en 1^{ère} pour ralentir ou pour m'arrêter.

Zone 4 Garder le **pied droit devant le frein** et le **pied gauche devant l'embrayage** Et **DECIDER** :
Soit s'engager en 2^{ème} OU revenir en 1^{ère} et chercher à quel moment on pourra entrer.

Zone 3 – Continuer à ralentir jusqu'à environ **30 km/h** et rétrograder de la 3^{ème} à la 2^{ème} vitesse.
Continuer à ralentir jusqu'à environ **20km/h**.

Zone 2 Evaluer la distance avec le véhicule de derrière en regardant dans le **rétroviseur intérieur**
Adapter l'allure : Ralentir/freiner pour se laisser le temps d'évaluer la densité de la circulation dans le giratoire, de ceux qui arrivent de la rue de gauche et **vérifier la présence de piétons**.
Analyser la distance et la vitesse des autres usagers pour savoir à quel moment on pourrait s'engager.
Regarder dans le quart gauche du giratoire **zone rouge**
Vérifier les **rétroviseurs intérieur et extérieur droit**, faire un angle mort droit et serrer la droite.

Zone 1 – Identifier la taille du giratoire et analyser le **flux de circulation** (circulation dense / fluide / rapide / lente) et identifier la sortie que l'on veut emprunter



Pendant toute la procédure, le **REGARD doit ETRE MOBILE**

Regarder le quart gauche du giratoire zone rouge pour analyser la distance et la vitesse des autres usagers et identifier à quel moment s'engager.

ET observer devant soi pour adapter sa vitesse par rapport aux usagers qui circulent devant soi et par rapport à la distance qu'il reste à parcourir jusqu'au cédez le passage et pour **maintenir une trajectoire correcte**.

LA PROCEDURE COMMENCE ICI !!



Quelques conseils

Prêter une grande **attention aux deux-roues**, motorisés ou non **qui entrent ou qui circulent sur le giratoire !!**

Si un deux roues circule sur ma droite, sur une bande cyclable ou non, **le laisser passer** et ne surtout pas couper sa trajectoire. Dans ce cas, vérifier l'angle mort droit avant de sortir !!





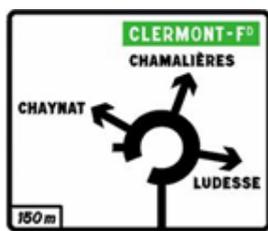
Pourquoi ?

Qu'il soit à une ou plusieurs voies de circulation, ce type de carrefour permet de **fluidifier la circulation** s'il est correctement abordé, sans hésitation excessive et sans engagement brutal.

Le **but** étant, si possible, **d'éviter de s'arrêter au moment de l'insertion**.

L'**allure** doit être **contrôlée** afin de pouvoir **respecter les règles de priorité** et de se laisser le temps d'**observer**. C'est grâce aux **clignotants** et à la **position** sur la chaussée que l'on **communique ses intentions aux autres usagers** et il ne faut pas oublier de **signaler quand on sort** du giratoire **pour faciliter l'entrée des autres usagers**.

Il fait l'objet d'une **signalisation spécifique** et il implique une **priorité aux véhicules circulant sur l'anneau**.



A son approche il faut donc se préparer à **céder le passage à gauche**. (Pointillés vert)

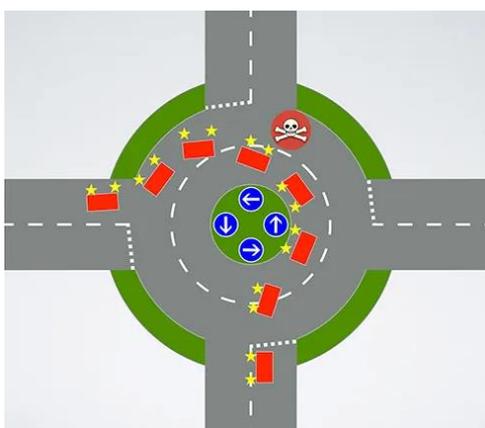
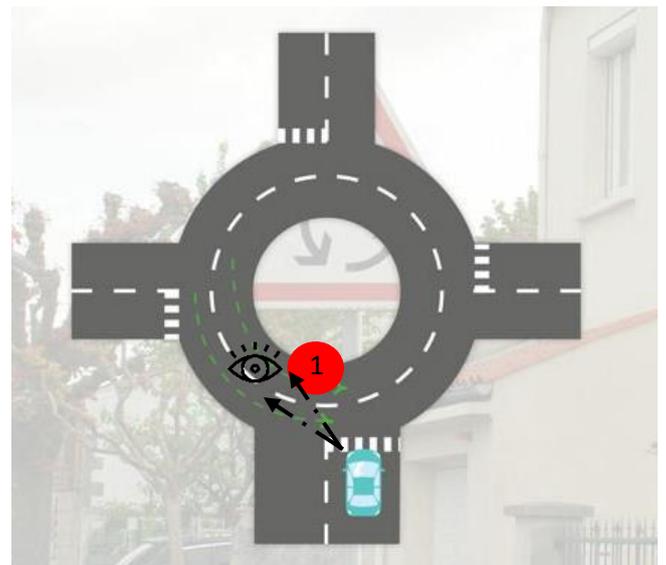
Céder le passage à tous les usagers qui circulent dans les 2 voies sur le giratoire, ils sont prioritaires.

Attention !!

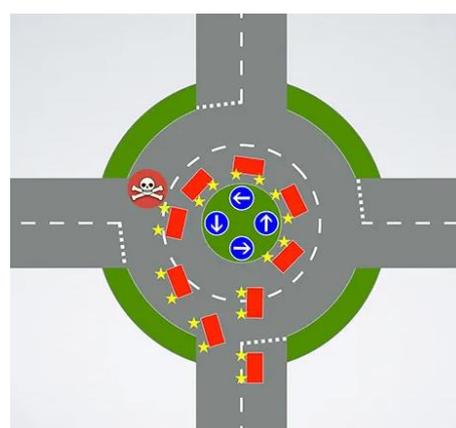
Ne pas s'engager dans la voie de droite même quand un usager est placé dans la voie la plus au centre et qu'il fait le tour du giratoire. **1**

Ne pas non plus s'engager en même temps qu'un usager qui masque la visibilité vers la gauche...

Pour être sûr de pouvoir s'engager, il faut avoir de la visibilité !! — · → 👁



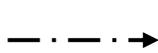
Placement, trajectoire et clignotant
Pour tourner à gauche



Placement, trajectoire et clignotant
Pour aller tout droit



Comment ?



Chercher l'information, vérifier la présence des usagers est essentiel !!

Zone 7 SORTIR Vérifier la présence des piétons à la sortie.
Enclencher le **clignotant droit** pour indiquer que l'on sort.
Vérifier l'**angle mort gauche** pour s'assurer que personne ne dépasse au moment de la sortie.

Zone 6 SE RABATTRE Vérifier la présence de véhicule dans l'angle mort droit. Enclencher le **clignotant droit** pour se rabattre dans la voie de droite.

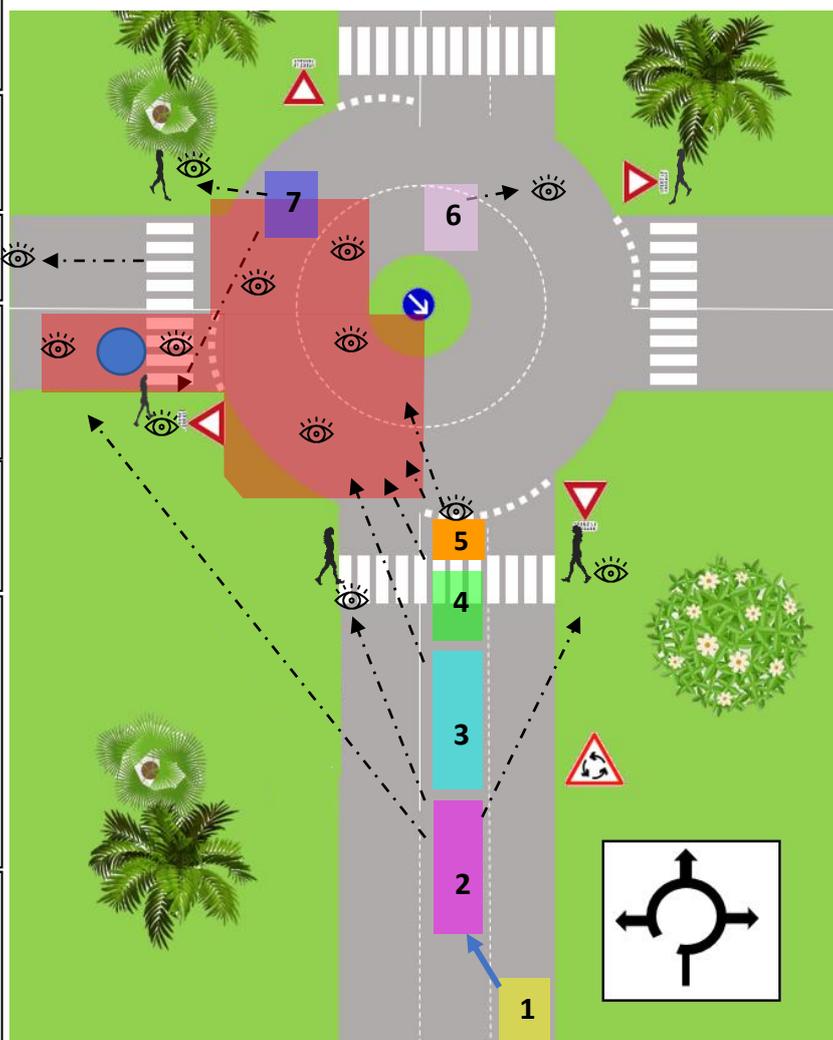
Zone 5 AGIR S'engager en 2^{ème} ou rétrograder en 1^{ère} pour ralentir ou pour m'arrêter.

Zone 4 Garder le **ped droit devant le frein et le pied gauche devant l'embrayage** Et **DECIDER** :
Soit s'engager en 2^{ème} OU revenir en 1^{ère} et chercher à quel moment on pourra entrer.

Zone 3 – Continuer à ralentir jusqu'à environ 30 km/h et rétrograder de la 3^{ème} à la 2^{ème} vitesse.
Continuer à ralentir jusqu'à environ 20km/h.

Zone 2
Adapter l'allure : Ralentir/freiner pour se laisser le temps d'évaluer la densité de la circulation dans le giratoire, de ceux qui arrivent de la rue de gauche et vérifier la présence de piétons.
Analyser la distance et la vitesse des autres usagers pour savoir à quel moment on pourrait s'engager.
Regarder dans le quart gauche du giratoire **zone rouge**

Zone 1 – Identifier la taille du giratoire et analyser le flux de circulation (circulation dense / fluide / rapide / lente) et identifier la sortie que l'on veut emprunter.
Vérifier les **retroviseurs intérieur et extérieur gauche**, pour évaluer la distance et la vitesse des usagers derrière soi.
Vérifier l'angle mort gauche, enclencher le clignotant gauche et se placer dans la voie de gauche (ou serrer l'axe médian s'il n'y a qu'une voie)



Pendant toute la procédure, le **REGARD doit ETRE MOBILE**

Regarder le **quart gauche du giratoire zone rouge** pour analyser la distance et la vitesse des autres usagers et identifier à quel moment s'engager.

ET **observer devant soi** pour adapter sa vitesse par rapport aux usagers qui circulent devant soi et par rapport à la distance qu'il reste à parcourir jusqu'au cédez le passage et pour maintenir une trajectoire correcte.



LA PROCEDURE COMMENCE ICI !!



Quelques conseils

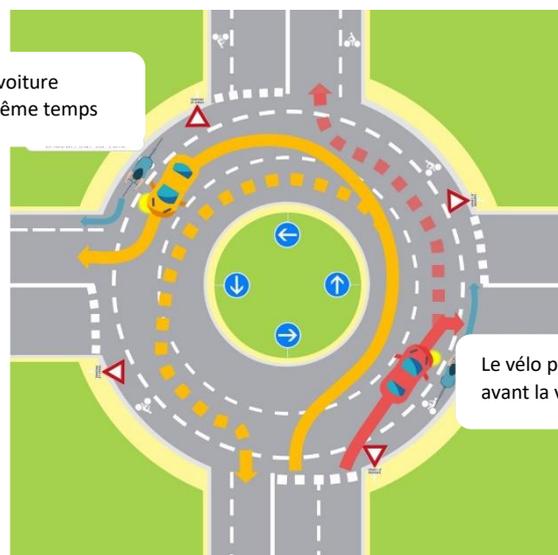
Comment se comporter avec les 2 roues ?

Prêter une grande **attention aux deux-roues**, motorisés **qui entrent ou qui circulent sur le giratoire !!**

Si un deux roues circule sur ma droite, sur une bande cyclable ou non, **le laisser passer** et ne surtout pas couper sa trajectoire. Dans ce cas, vérifier l'angle mort droit avant de sortir !!

Si le deux roues emprunte la même sortie, alors, il est possible de **quitter le giratoire en même temps**.

Le vélo et la voiture
sortent en même temps



Le vélo passe
avant la voiture

Comment se placer si on ne connaît pas le chemin ?

Rester dans la voie de droite et enclencher le clignotant gauche

Regarder dans **l'angle-mort gauche à chaque sortie** pour vérifier si personne ne dépasse par la gauche pour quitter le giratoire.

Dès que la sortie est repérée, enclencher le clignotant droit et vérifier dans l'angle mort gauche que personne ne dépasse par la gauche avant de quitter le giratoire.

Comment se placer lorsque le giratoire comporte plus de deux voies ?

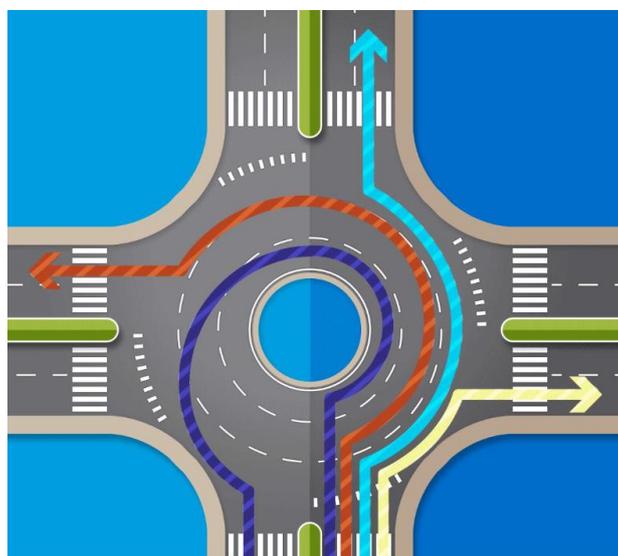
Dans certains cas, les carrefours à sens giratoires sont dotés de **3 voies de circulation**.

La procédure reste inchangée, la direction choisie détermine le placement.

Rester placé à droite pour aller à droite (*trajet blanc*) ou en face (*trajet bleu ciel*).

Pour aller à gauche, se placer dans la voie du milieu (*tracé orange*)

Pour faire demi-tour, se placer dans la voie la plus à gauche (*tracé bleu foncé*) Attention : dans ce cas, 2 changements de voies seront nécessaires pour quitter le giratoire !!





Pourquoi ?

On appelle rond-point, une **intersection au milieu de laquelle on a placé un terre-plein central** pour des raisons de sécurité.

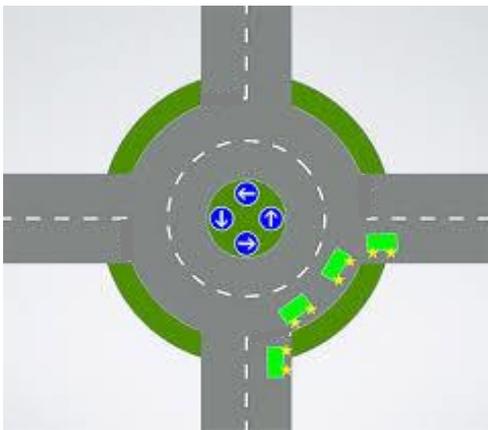
Cela peut être pour réduire le risque de collisions frontales ou pour réduire la vitesse d'approche à l'intersection. L'implantation d'un terre-plein central permet également de fluidifier et canaliser le trafic, d'organiser les déplacements des véhicules.

Les **règles de priorité applicables dans les ronds-points sont les mêmes que dans les autres intersections**. Il faudra donc prendre en compte la signalisation présente au niveau de l'intersection.

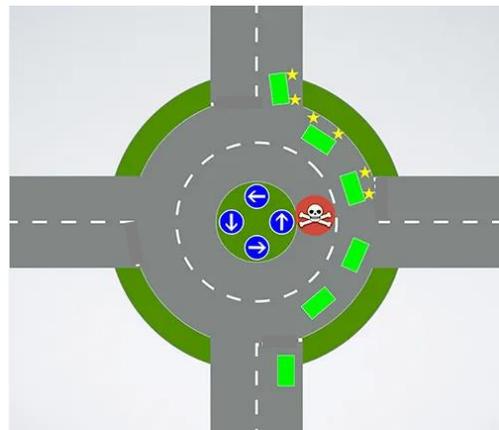


Comment ?

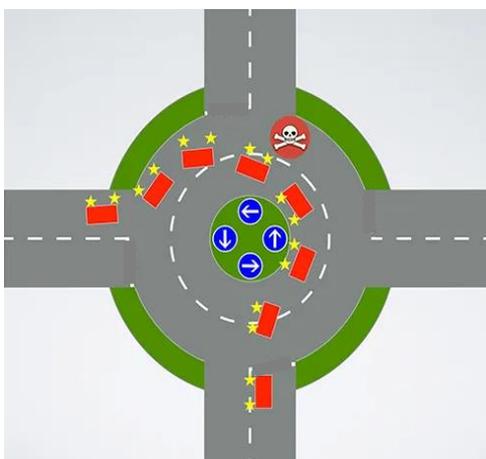
Se placer en fonction de la direction choisie



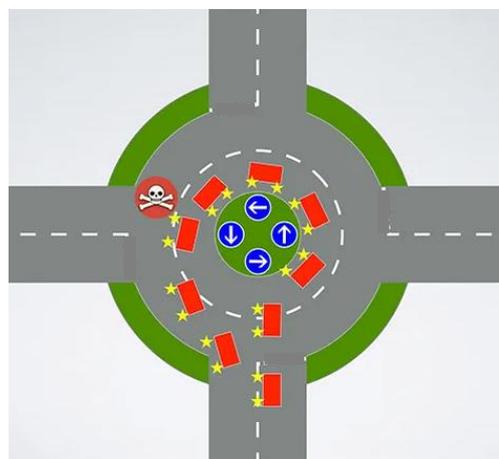
Placement, trajectoire et clignotant
Pour tourner à droite



Placement, trajectoire et clignotant
Pour aller tout droit



Placement, trajectoire et clignotant
Pour tourner à gauche



Placement, trajectoire et clignotant
Pour aller tout droit

Adapter l'allure AVANT l'intersection, deux questions à se poser

*Quel est le régime de priorité à l'intersection ?
Ai-je une bonne visibilité ?*

CHERCHER L'INFORMATION dans l'intersection juste AVANT de s'ENGAGER

Balayer du regard l'intersection de gauche à droite pour vérifier si des usagers sont présents ou arrivent dans l'intersection.

Vérifier le comportement des usagers : sont-ils à l'arrêt ? ont-ils l'intention de respecter la règle ? vous ont-ils vu ? à quelle distance sont-ils ?

APPLIQUER les règles de priorité de passage en fonction de l'intersection

Qui dois-je laisser passer ? Puis-je m'engager ?

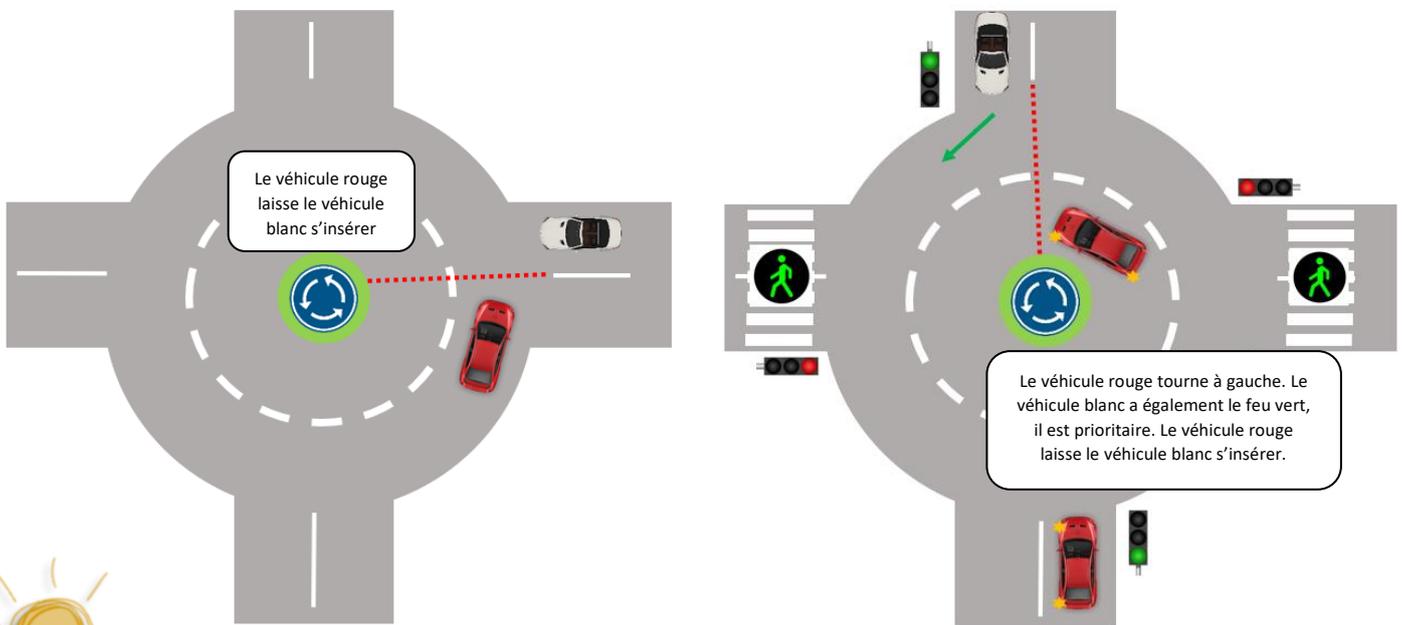
DEGAGER l'intersection

Vérifier l'environnement : si aucun piéton n'est engagé et si la voie de circulation est dégagée

Vérifier dans le rétroviseur intérieur que personne ne vous dépasse

Relancer l'allure

2 exemples de ronds-points parmi tant d'autres....



Quelques conseils

Ne pas hésiter à **ralentir à l'approche d'un rond-point** afin de se laisser le temps de déterminer le régime de priorité, de mesurer la densité du trafic et la présence d'usagers vulnérables.

Comme dans toute intersection, il faut être sûr de pouvoir dégager l'intersection avant de s'engager !!



Pourquoi ?

La distance de sécurité est l'espace que l'on doit laisser entre un usager et notre véhicule.

Cet espace peut être longitudinal (devant soi) ou latéral (sur les côtés). Cet espace permet de réagir en cas d'imprévu et d'éviter les collisions.

Laisser un bon écart entre les véhicules permet également d'avoir une meilleure visibilité vers l'avant, de mieux voir la route, les panneaux et les autres usagers. Cela permet donc d'avoir une meilleure analyse des situations et de pouvoir agir en conséquence.

Respecter les distances de sécurité c'est aussi respecter la zone de liberté des autres.



Comment ?

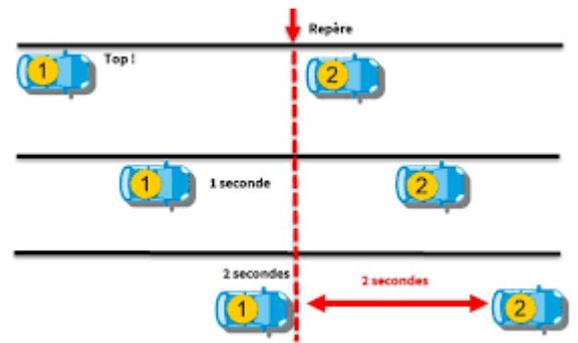
Maintenir une distance suffisante avec le véhicule qui précède en conduisant.

La technique la plus simple et qui fonctionne à toutes les allures est la suivante :

Choisir un repère fixe sur la route (un panneau, un arbre, etc.).

Au moment où le véhicule qui précède passe au niveau de ce repère, dire deux mots de trois syllabes (exemple : dire deux fois le mot ATTENTION)

Si notre véhicule arrive au niveau du repère une fois que l'on a terminé de dire ces deux mots la distance minimum est respectée.... Sinon il faut ralentir pour augmenter la distance.



Maintenir une distance suffisante pour croiser ou dépasser un usager vulnérable

Repérer l'usager vulnérable et **analyser la possibilité de le dépasser** :

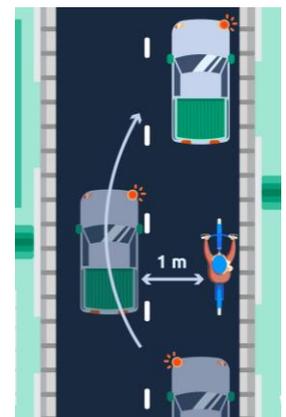
La largeur de la chaussée est-elle suffisante ?

La signalisation permet-elle de dépasser ?

La visibilité vers l'avant est-elle suffisante ?

Y'a-t-il d'autres usagers arrivant d'en face ou sur le point de nous dépasser ?

Si toutes les conditions sont réunies, dépasser l'usager en prenant soin de maintenir l'espace minimum obligatoire (1 mètre en ville, 1.5 mètres en dehors de la ville). **Si l'écart minimal ne peut pas être respecté, ralentir et rester derrière l'usager** jusqu'à ce qu'il soit possible de le dépasser.



Quelques conseils

Sur l'autoroute, utiliser les lignes de rive et dans les tunnels, respecter les diodes bleues (même à l'arrêt)

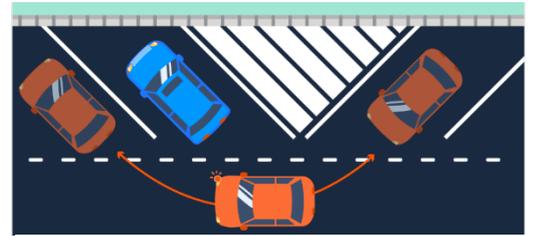
Augmenter la distance vers l'avant lorsqu'un véhicule suit de trop près...





Pourquoi ?

Le rangement en épi est une technique de stationnement souvent utilisée dans les parkings ou sur des places de stationnement obliques par rapport à la chaussée. Il permet de maximiser le nombre de véhicules sur une surface limitée. C'est un stationnement facile qui permet une sortie sécurisée. La manoeuvre peut se faire en marche avant ou en marche arrière en fonction des situations.



Attention au sens de circulation, le stationnement en épi en marche arrière à gauche s'effectue en sens unique



Comment ?

Rappel : je ne suis pas prioritaire lorsque je me stationne, je dois donc laisser passer tous les autres usagers (voitures, vélos, piétons, etc.) si l'espace le permet et leur communiquer mes intentions (clignotants, signes, regards, etc.)

Se ranger en épi en marche arrière :

AVANT la manoeuvre :

Contrôler le rétroviseur intérieur afin d'évaluer la distance et la vitesse de l'utilisateur qui suit et adapter l'allure.

Contrôler le rétroviseur extérieur et l'angle-mort (gauche ou droit en fonction du sens de la manoeuvre) pour vérifier qu'aucun usager ne dépasse.

Actionner le clignotant (gauche ou droit en fonction du sens de la manoeuvre) pour prévenir de son intention

Avancer jusqu'au niveau de la voiture garée après l'emplacement choisi.

S'arrêter minimum à 1m de distance latérale du véhicule en stationnement.

Actionner rapidement la marche arrière pour indiquer son intention à ceux qui suivent et leur permettre soit de dépasser ou de laisser l'espace suffisant pour manoeuvrer.

Attention, si un véhicule suit de trop près, s'assurer que celui-ci a bien compris la manoeuvre afin d'éviter d'être percuté par l'arrière et de lui permettre d'adapter son comportement (vitesse, distance de sécurité, dépassement, arrêt)

PENDANT la manoeuvre :

Maintenir le clignotant allumé pendant toute la manoeuvre.

Vérifier la présence d'obstacles et d'utilisateurs en vision directe ainsi que dans les rétroviseurs (*intérieur et extérieur*)

Reculer en ligne droite jusqu'à ce que l'arrière du véhicule arrive au niveau du premier feu de la voiture garée ou de la ligne (feu droit si vous vous rangez à gauche et inversement).

Braquer le volant tout en reculant jusqu'à ce que la voiture soit parallèle aux véhicules stationnés et/ou au ligne blanche du stationnement (regarder dans les rétroviseurs extérieurs droit et gauche)

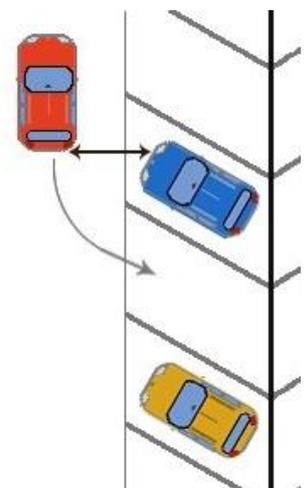
Contre braquer les roues une fois le véhicule parallèle dans la place

Reculer jusqu'à la limite arrière de l'emplacement en regardant dans la lunette (vitre) arrière.

APRES la manoeuvre :

La manoeuvre terminée, enclencher le point mort et serrer frein à main.

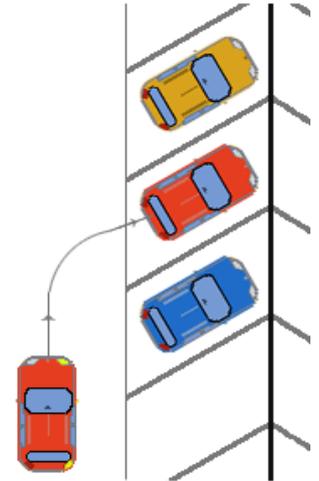
Avant de repartir, contrôler à nouveau l'environnement pour éviter tout danger potentiel.



Se ranger en épi en marche avant :

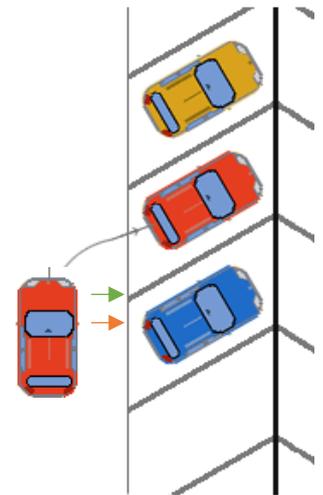
AVANT la manœuvre :

Contrôler le rétroviseur intérieur afin d'évaluer la distance et la vitesse de l'usager qui suit et adapter l'allure.
Contrôler le rétroviseur extérieur et l'angle-mort (gauche ou droit en fonction du sens de la manœuvre) pour vérifier qu'aucun usager ne dépasse.
Actionner le clignotant (gauche ou droit en fonction du sens de la manœuvre) pour prévenir de son intention
S'arrêter une place avant la place de stationnement choisie et à environ 1m de distance latérale des places.



PENDANT la manœuvre :

Maintenir le clignotant allumé pendant toute la manœuvre.
Vérifier l'absence d'obstacle et usager en vision directe ainsi que dans les rétroviseurs (intérieur et extérieur)
Avancer en ligne droite jusqu'à ce que le rétroviseur de la voiture arrive au niveau du deuxième feu de la voiture à côté de laquelle on veut se garer (→) ou que l'avant du véhicule arrive au niveau de la première ligne de la place que l'on souhaite emprunter (→).
Vérifier qu'aucun usager ne dépasse avant d'entamer la manœuvre.
Tourner le volant à droite ou à gauche en fonction du sens de stationnement
Aligner le véhicule de façon à ce qu'il soit parallèle aux véhicules stationnés et/ou aux lignes blanches du stationnement (regarder dans les rétroviseurs extérieur droit et gauche)
Remettre les roues droites
Avancer jusqu'à la limite de l'emplacement.



APRES la manœuvre :

Enclencher le point mort et serrer le frein
Avant de repartir, contrôler à nouveau l'environnement pour éviter tout danger potentiel.



Quelques conseils

Anticipation : Essayer de repérer la place de stationnement à l'avance afin de ne pas surprendre les usagers derrière soi par un arrêt brusque. **Ralentir et signaler plus tôt** pour leur laisser le temps de comprendre que l'on souhaite se garer et laisser l'espace suffisant pour que la manœuvre puisse s'effectuer.

Allure : **Prendre son temps !!** Stationner demande de la précision, ne pas se précipiter.

Sécurité : manœuvrer en sécurité !! **Penser aux autres usagers** et prêter particulièrement **attention aux enfants** sur les parkings !! **Garder le pied devant le frein pour assurer la sécurité.**



Pourquoi ?

Le rangement en bataille est une technique de stationnement utilisée pour garer un véhicule perpendiculaire à la voie de circulation. Cette manœuvre s'effectue surtout en marche arrière, permettant au conducteur d'avoir une meilleure vision de la circulation en sortant de sa place. Il est toutefois possible de l'effectuer en marche avant dans les parkings de centres commerciaux par exemple donnant ainsi l'accès au coffre pour le chargement.



Comment ?

Se ranger en bataille en marche arrière à côté d'un véhicule :

AVANT la manœuvre :

Contrôler le rétroviseur intérieur afin d'évaluer la distance et la vitesse de l'usager qui suit et adapter l'allure. Contrôler le rétroviseur extérieur et l'angle-mort (gauche ou droit en fonction du sens de la manœuvre) pour vérifier qu'aucun usager ne dépasse.

Actionner le clignotant (gauche ou droit en fonction du sens de la manœuvre) pour prévenir de son intention. S'arrêter après avoir légèrement dépassé le véhicule à côté duquel on veut se ranger, à une distance latérale d'environ 1m/1,50 m.

Enclencher rapidement la marche arrière afin de signaler la manœuvre aux usagers de derrière.

PENDANT la manœuvre :

Maintenir le clignotant allumé pendant toute la manœuvre.

Vérifier la présence d'obstacles et d'usagers en vision directe ainsi que dans les rétroviseurs (*intérieur et extérieur*)

Reculer doucement jusqu'à ce que l'arrière de la voiture arrive au niveau du premier feu de la voiture à côté de laquelle on souhaite se ranger.

Contrôler que personne n'arrive en face ou ne dépasse.

Braquer à fond à droite : l'avant de la voiture se déporte à gauche.

Contrôler à gauche, les côtés et l'arrière de la voiture.

Lorsque le véhicule est droit et parallèle aux autres véhicules et aux marquages au sol (les rétroviseurs extérieurs peuvent être utilisés pour visualiser les lignes)

Remettre les roues droites.

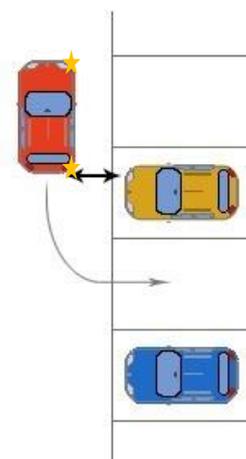
Si besoin, avancer pour recentrer le véhicule s'il n'est pas au centre de la place ou qu'il est trop près d'un véhicule.

Regarder vers l'arrière en vision directe et reculer en ligne droite jusqu'à la limite de l'emplacement à l'arrière du véhicule.

APRES la manœuvre :

Enclencher le point mort et serrer le frein à main.

Avant de repartir, prendre le temps de vérifier l'environnement et signaler ses intentions.



Se ranger en bataille en arrière sans véhicule :

AVANT la manœuvre :

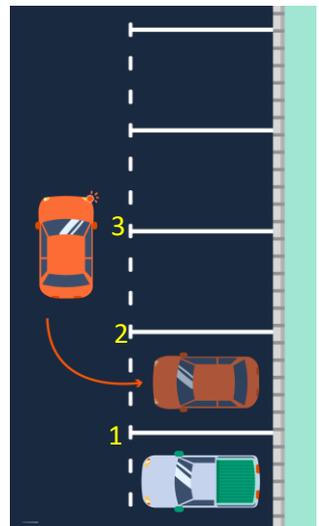
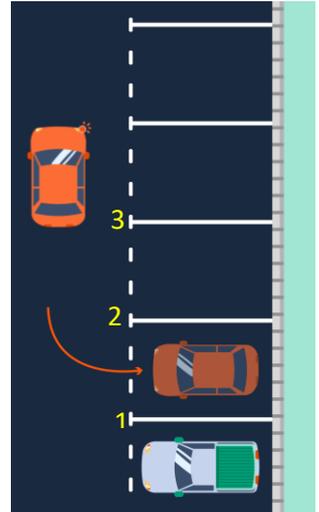
Contrôler le rétroviseur intérieur afin d'évaluer la distance et la vitesse de l'usager qui suit et adapter l'allure.
Contrôler le rétroviseur extérieur et l'angle-mort (gauche ou droit en fonction du sens de la manœuvre) pour vérifier qu'aucun usager ne dépasse.
Actionner le clignotant (gauche ou droit en fonction du sens de la manœuvre) pour prévenir de son intention
Choisir une place et s'arrêter après avoir dépassé la troisième ligne comme sur l'image, à une distance latérale d'environ 1m/1,50 m.
Enclencher rapidement la marche arrière afin de signaler la manœuvre aux usagers de derrière.

PENDANT la manœuvre :

Maintenir le clignotant allumé pendant toute la manœuvre.
Vérifier la présence d'obstacles et d'usagers en vision directe ainsi que dans les rétroviseurs (*intérieur et extérieur*)
Reculer doucement jusqu'à ce que le rétroviseur arrive au niveau de la troisième ligne.
Contrôler que personne n'arrive en face ou ne dépasse.
Braquer à fond à droite : l'avant de la voiture se déporte à gauche.
Contrôler à gauche, les côtés et l'arrière de la voiture.
Lorsque le véhicule est droit et parallèle aux marquages au sol (les rétroviseurs extérieurs peuvent être utilisés pour visualiser les lignes)
Remettre les roues droites.
Si besoin, avancer pour recentrer le véhicule s'il n'est pas au centre de la place ou qu'il est trop près d'un véhicule.
Regarder vers l'arrière en vision directe et reculer en ligne droite jusqu'à la limite de l'emplacement à l'arrière du véhicule.

APRES la manœuvre :

Enclencher le point mort et serrer le frein à main.
Avant de repartir, prendre le temps de vérifier l'environnement et signaler ses intentions.



Quelques conseils

Être patient : Se rappeler que cette manœuvre demande de la précision et de la patience, donc il vaut mieux y aller lentement que de devoir corriger plusieurs fois.

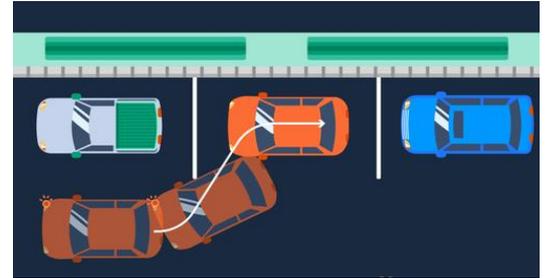
Prendre l'information : Utiliser correctement les rétroviseurs est essentiel pour situer le véhicule dans l'espace, mais il faut aussi tourner la tête pour mieux voir l'environnement immédiat.

Rappel : je ne suis pas prioritaire lorsque je me stationne, je dois donc laisser passer tous les autres usagers (voitures, vélos, piétons, etc.) si l'espace le permet et leur communiquer mes intentions (clignotants, signes, regards, etc.)



Pourquoi ?

Dans les zones urbaines où le stationnement est limité, les places en créneau sont souvent les seules disponibles. En maîtrisant cette manœuvre, on évite de tourner longtemps à la recherche d'une autre place disponible. Être capable d'effectuer cette manœuvre facilement et en toute sécurité est un gage d'autonomie et de confiance pour le conducteur qui la réalise.



Comment ?

Se ranger en créneau à droite

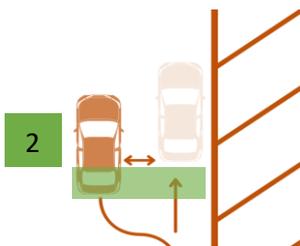
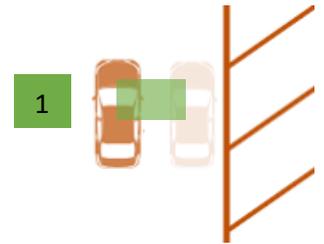
AVANT la manœuvre

Actionner le clignotant droit dès la recherche de stationnement pour prévenir le véhicule qui suit. S'assurer que le conducteur qui suit comprend bien l'intention de s'arrêter.

1 S'arrêter à une distance latérale d'environ 50 cm du véhicule stationné et à sa hauteur (rétroviseur du véhicule au niveau du rétroviseur de la voiture déjà stationnée).

Enclencher la marche arrière, le feu de recul prévient ceux qui suivent de la manœuvre

Contrôler autour du véhicule, la présence d'autres usagers.
Reculer lentement.

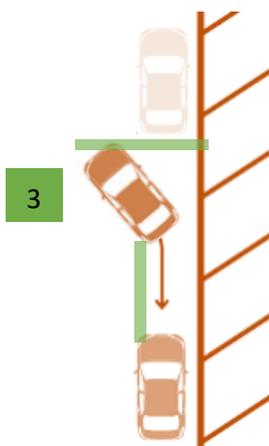


2 Dès que les roues arrière du véhicule dépassent le coffre du véhicule stationné

Débrayer et braquer le volant à droite jusqu'à la butée.

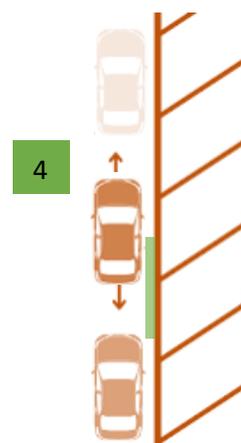
Contrôler à gauche avant de reculer pour vérifier l'absence d'usager sur le point de dépasser.

Regarder en vision directe par la droite le véhicule stationné derrière soi.



Reculer doucement en maintenant les roues braquées à droite
Regarder en vision directe par la gauche vers le véhicule stationné derrière soi

3 Lorsque le coin arrière gauche de la voiture se trouve dans le prolongement avant gauche du véhicule stationné derrière soi,
Débrayer et contre braquer à gauche



Aligner le véhicule parallèlement au trottoir en regardant dans le rétroviseur droit

4 Une fois le véhicule aligné au trottoir, remettre les roues droites et faire une légère marche avant afin de vérifier que les roues sont bien droites. Enclencher le point mort et serrer le frein à main.

Se ranger en créneau à gauche

Pour le rangement en créneau à gauche **la procédure est la même qu'à droite.**

Sauf qu'il convient de **prendre l'information et d'enclencher le clignotant gauche avant de s'arrêter** pour manœuvrer.

Et qu'il faut penser à **braquer à gauche en premier puis à droite dans un second temps** pour entrer dans la place.

**Attention : pour se ranger en créneau à gauche, il faut être en sens unique !!
Il est interdit se ranger en contresens de circulation.**



Quelques conseils

Réussir sa manœuvre : il est possible de reculer et avancer autant de fois qu'on le souhaite pour réussir sa manœuvre, à condition que l'action soit cohérente avec le placement du véhicule.

Assurer la sécurité : Il est vivement conseillé de manœuvrer à l'embrayage en gardant le pied devant le frein afin d'assurer la sécurité. Il ne faut pas oublier de s'arrêter si un usager souhaite s'engager car celui qui manœuvre n'est pas prioritaire...

Utiliser des repères : à chacun sa manière de faire... trouver ses propres repères est essentiel. On peut utiliser les marquages au sol des places de stationnement s'il n'y a pas de véhicule derrière soi pour se repérer ou tout autre point de repère.

S'adapter : prendre le temps de réfléchir à sa manœuvre avant d'agir est essentiel.....

Analyser l'espace de manœuvre pour l'utiliser à bon escient....

Regarder la façon dont les autres véhicules sont stationnés, sont-ils proches ou loin du trottoir par exemple. S'adapter aux gabarits des véhicules, de celui que l'on conduit mais également de ceux derrière lesquels on se range.

Et surtout, **prendre son temps.**

Laisser passer les autres usagers pour se libérer de la pression lorsque l'on ressent du stress...

Entrenez-vous et faites-vous confiance !! 😊



Pourquoi ?

En agglomération et hors agglomération, croiser les autres usagers peut s'avérer être difficile. Estimer correctement les distances et maîtriser le gabarit du véhicule pour effectuer les écarts nécessaires permettent de réduire le risque d'accident. Une bonne gestion des croisements permet également de réguler le trafic et de réduire le stress que peuvent générer les situations difficiles.

Respecter les règles de circulation et prendre en compte les autres usagers est essentiel pour faciliter les croisements.

Quelques règles à retenir

Un croisement s'effectue par la droite.

Celui qui a l'obstacle doit s'arrêter.

Sur terrain plat, le véhicule lourd cède le passage aux plus petits.

SAUF les BUS qui sont prioritaires en agglomération.

En déclivité, le véhicule descendant doit s'arrêter et au besoin reculer pour laisser passer le véhicule montant.

Si une manœuvre s'impose, le plus maniable recule

La signalisation peut fixer les ordres de passage.



Je cède le passage au véhicule venant en sens inverse



Je suis prioritaire



Comment ?

Croisement difficile sur route étroite sans obstacle

Evaluer la largeur de la voie

Evaluer le gabarit du véhicule que l'on va croiser

Evaluer les distances latérales de sécurité nécessaires

Contrôler les rétroviseurs intérieur et extérieur droit

Enclencher le clignotant droit si le croisement nécessite de s'arrêter ou d'empiéter sur l'accotement

Ralentir voire s'arrêter si nécessaire

Serrer la droite autant que possible

Dès que le croisement est terminé :

Vérifier que personne ne dépasse dans les rétroviseurs intérieur et extérieur gauche et dans l'angle-mort

Enclencher le clignotant gauche si le croisement à nécessité l'arrêt ou d'empiéter sur l'accotement

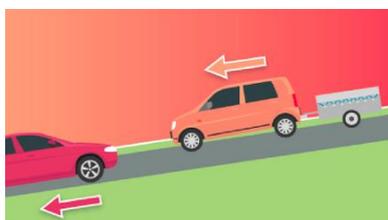
Se replacer dans la voie et reprendre son allure

Croisement difficile sur route étroite sans obstacle sur route à forte déclivité

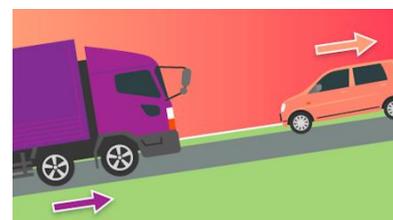
Respecter la même procédure en appliquant les règles de priorité suivantes :



Celui qui monte est prioritaire.



Le véhicule articulé est prioritaire.



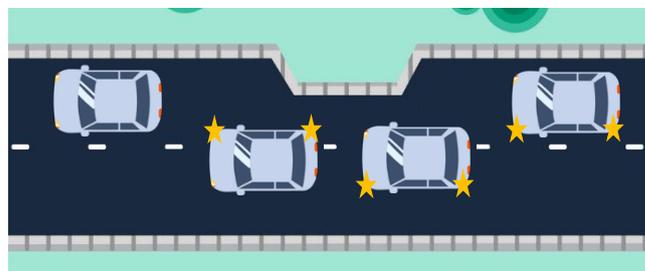
Le véhicule lourd est prioritaire.

Croisement avec obstacle : personne n'arrive d'en face...

Identifier l'obstacle (véhicule en stationnement, travaux, etc.)

Si personne n'arrive en sens inverse ou que la distance des véhicules et leur allure permet de s'engager sans les gêner :

Vérifier que personne ne dépasse dans les rétroviseurs intérieur et extérieur gauche et dans l'angle-mort
Enclencher le clignotant gauche
Se déporter en respectant une distance latérale de sécurité (ouverture porte, usagers, etc.)



Dépasser l'obstacle et se replacer dans sa voie de circulation

Vérifier dans le rétroviseur droit et l'angle mort droit que personne ne dépasse par la droite

Actionner le clignotant droit et se repositionner dans sa voie

Croisement avec obstacle : je dois m'arrêter

1 Identifier l'obstacle
S'arrêter à une distance suffisante de l'obstacle pour garder une bonne visibilité vers l'avant et de faciliter son franchissement.

Laisser passer le ou les véhicules arrivant en sens inverse

2 Vérifier que personne ne dépasse dans les rétroviseurs intérieur et extérieur gauche et dans l'angle-mort

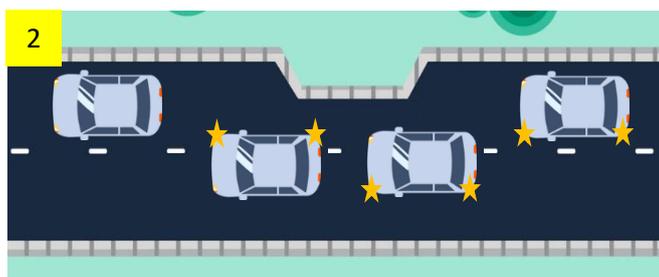
Enclencher le clignotant gauche

Se déporter en respectant une distance latérale de sécurité (ouverture porte, usagers, etc.)

Dépasser l'obstacle et se replacer dans sa voie de circulation

Vérifier dans le rétroviseur droit et l'angle mort droit que personne ne dépasse par la droite

Actionner clignotant droit et se repositionner dans sa voie



Quelques conseils

Avoir la priorité n'est pas un droit absolu, si un usager est déjà engagé alors qu'il n'est pas prioritaire, faire preuve de bon sens et le laisser passer.

Faire preuve de patience dans les situations complexes...

Parfois, il vaut mieux s'arrêter et éviter de s'engager sans être sûr de pouvoir libérer l'espace de circulation. Attendre d'avoir la visibilité suffisante et d'être sûr que personne n'arrive en face avant de s'engager.



Pourquoi ?

Le dépassement représente un des moments les plus risqués de la conduite.

Mauvaise prise d'information, vitesse inadéquate ou non-respect des distances de sécurité peuvent mener à des accidents graves, souvent frontaux. Il est donc crucial d'effectuer cette manœuvre en toute sécurité en prenant en compte les différents paramètres tels que l'allure, les distances et les conditions de circulation. Le dépassement, s'il est mal effectué, augmente considérablement les risques d'accident, en particulier dans les situations de faible visibilité ou de route étroite.

Une bonne anticipation et une observation continue de l'environnement sont indispensables.



Comment ?

Avant le dépassement

Vérifier la signalisation : S'assurer que la signalisation autorise le dépassement.

Prendre en compte la visibilité : La distance de visibilité doit être suffisante pour effectuer la manœuvre en toute sécurité. *Ne pas dépasser dans les virages ou sommets de côtes par exemple.*

Évaluer la longueur du véhicule à dépasser : Si vous dépassez un véhicule long comme un camion, vous devez anticiper un dépassement plus long.

Évaluer la vitesse : La différence de vitesse avec le véhicule dépassé doit être d'au moins **20 km/h par rapport au véhicule dépassé**, tout en respectant les limites de vitesse.

Observer les rétroviseurs : Vérifier dans les rétroviseurs intérieur et extérieur gauches ainsi que dans l'angle mort gauche que personne n'engage un dépassement avant d'entamer la manœuvre.

Indiquer son intention : Enclencher le clignotant gauche pour indiquer clairement son intention de dépasser.

Pendant le dépassement

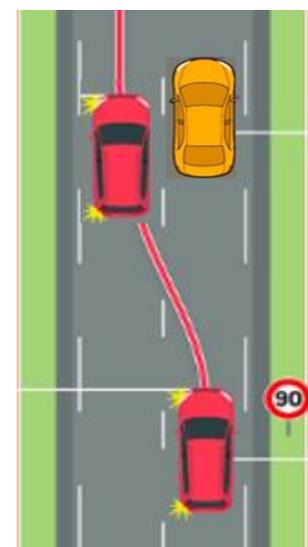
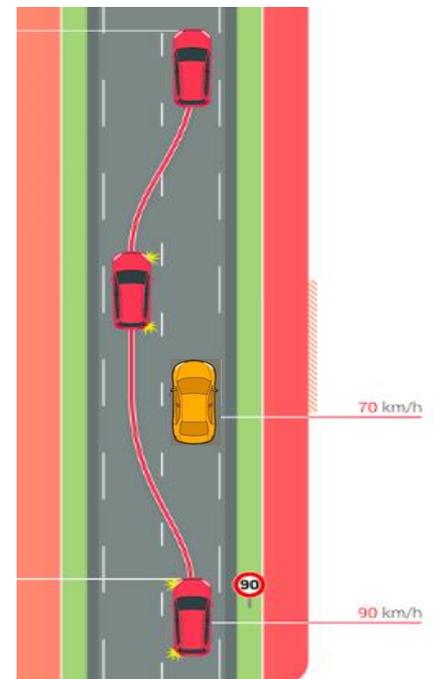
Accélérer progressivement : Maintenir une accélération progressive de façon fluide pour dépasser le véhicule.

Maintenir une distance latérale de sécurité : Respecter une distance suffisante pour ne pas mettre en danger le véhicule ou l'usager dépassé.

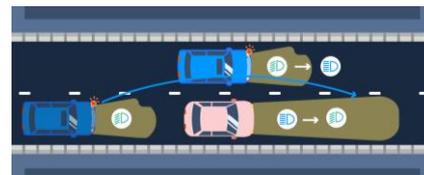
Rappel : Pour un cycliste ou un piéton, cette distance doit être d'au moins 1 mètre en agglomération et 1,50 mètre hors agglomération.

Signaler son intention : maintenir le clignotant gauche enclenché durant tout le dépassement.

Rester attentif aux changements : Continuer à surveiller la route pour anticiper tout changement soudain dans le comportement du véhicule dépassé ou d'autres usagers de la route.



Gérer les feux la nuit : Si vous conduisez de nuit, passez en feux de route pour assurer une meilleure visibilité lors du dépassement, au moment où vous vous trouvez au même niveau que le véhicule que vous dépassez.



Après le dépassement / se rabattre

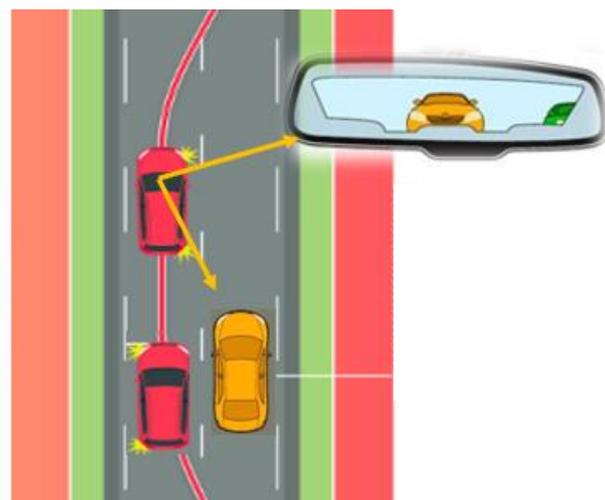
Savoir à quel moment se rabattre : avant de se rabattre, il faut voir la totalité du véhicule dépassé dans le rétroviseur intérieur

Vérifier que l'on peut se rabattre : vérifier dans le rétroviseur extérieur droit et dans l'angle mort droit qu'aucun usager n'empêche de se rabattre

Actionner le clignotant droit : indiquer son intention de se rabattre en actionnant le clignotant droit.

Se rabattre avec précaution : se replacer sur la voie de droite avec fluidité et sans mouvement brusque.

Adapter sa vitesse : si nécessaire, ajuster la vitesse en fonction de la situation pour respecter les distances de sécurité avec les autres usagers.



Quelques conseils

Surveiller les angles morts : Avant, pendant et après le dépassement, être vigilant aux angles morts, surtout si l'on dépasse des motos ou vélos qui sont plus difficiles à percevoir.

Rester calme et patient : si les conditions ne sont pas favorables ne pas entamer le dépassement !! Prendre le temps d'attendre un moment plus sûr avec une meilleure visibilité et qui permet de respecter les distances de sécurité.

Dépasser est une manœuvre qui **peut engendrer une prise de risque** inutile, il convient donc de prendre le temps de se poser la question suivante :

Est-ce utile de dépasser ??

Il vaut mieux parfois, réduire la vitesse et renoncer au dépassement : Si le véhicule dépassé ou un autre élément rend la manœuvre risquée (ex. : véhicule en face se rapprochant trop vite), **réduire la vitesse** et renoncez à la manœuvre pour éviter tout danger.

Eviter les prises de risques inutiles est essentiel pour assurer la sécurité...



Pourquoi ?

Être **dépassé** est une situation courante sur la route, que ce soit sur des voies à double sens ou sur des routes à chaussées séparées. Toutefois, ce n'est pas une situation anodine. Le dépassement est une manœuvre à risque pour les deux conducteurs. En tant que conducteur dépassé, il est essentiel d'adopter un comportement approprié pour minimiser les risques d'accidents et faciliter la manœuvre du véhicule qui double. **Un mauvais comportement, comme un freinage brusque, une accélération inadaptée ou un positionnement incorrect sur la chaussée, pourrait non seulement gêner le dépassement mais aussi entraîner des situations dangereuses.**



Comment ?

Conserver l'allure : maintenir une **vitesse constante**. Ne pas accélérer cela compliquerait le dépassement en rallongeant la durée de la manœuvre et augmenterait ainsi les risques d'accident.

Sauf si le véhicule qui dépasse rencontre des difficultés (manque de visibilité, véhicule en face, etc.), alors il faut **réduire légèrement la vitesse** pour lui permettre de se rabattre plus rapidement.

Se positionner dans la voie : maintenir une **trajectoire stable** et, si possible, **serrer légèrement à droite** pour faciliter le dépassement, surtout si la route est étroite ou si tu conduis un véhicule encombrant. **Ne pas s'éloigner trop du bord droit afin de conserver une marge de sécurité.**

Prendre régulièrement l'information : **utiliser fréquemment les rétroviseurs** pour surveiller la progression du véhicule qui dépasse, mais sans que cela nuise à la concentration sur la route.

Passer en feux de croisement : de nuit, avant que le véhicule qui dépasse ne se rabatte, passer **en feux de croisement** pour éviter d'éblouir le conducteur qui est en train de terminer sa manœuvre.



Conditions météorologiques difficiles :

Sous la pluie, augmenter la vitesse des balais d'essuie-glaces.

Par vent fort, tenir fermement le volant au moment du dépassement.



Quelques conseils

Rester calme et concentré : ne pas paniquer ou réagir brusquement lorsqu'un véhicule vous dépasse.

Conserver une conduite fluide et maîtrisée.

Ne pas changer de direction soudainement : **éviter toute manœuvre soudaine**, comme un changement de voie ou un coup de volant vers la droite, qui pourrait déstabiliser le véhicule en dépassement.

Garder une attitude proactive : **rester attentif aux rétroviseurs** et anticiper la présence de véhicules derrière, mais ne pas fixer uniquement ces rétroviseurs au risque d'avoir des déviations de trajectoire.

Si un véhicule lourd ou rapide dépasse, tenir fermement le volant pour éviter l'effet « appel d'air » qui peut déstabiliser la trajectoire.



Pourquoi ?

Comprendre ce qu'est la **force centrifuge** est essentiel pour appréhender les risques encourus dans un virage.

La force centrifuge désigne la force qui pousse le véhicule vers l'extérieur du virage.

La **vitesse renforce la force centrifuge**. Plus la vitesse du véhicule est élevée, plus le véhicule sera poussé vers l'extérieur. Lorsque la **force centrifuge** est **trop forte**, elle peut provoquer un **dérapiage**, une **sortie de route** ou le **retournement du véhicule**.

Un **virage** annoncé par une **signalisation** (balises, panneau à chevrons, panneau danger...), est considéré comme **dangereux**.



Comment ?

Ne jamais sous-estimer un virage...

Avant le virage :

Se poser les bonnes questions :

Le virage est-il annoncé par une signalisation ? (Panneau de danger, balise, limitation de vitesse)

La vitesse est-elle limitée ?

Le virage est-il serré ?

La visibilité est-elle suffisante ?

Puis...

Contrôler le rétro intérieur pour s'assurer de pouvoir ralentir/freiner sans surprendre le véhicule qui suit

Adapter l'allure en freinant et/ou en rétrogradant

Avoir un regard mobile loin/près à l'entrée du virage pour placer correctement le véhicule dans la voie de circulation

Dans le virage :

Maintenir l'allure

Avoir un regard mobile loin/près vers la sortie du virage pour maintenir une trajectoire correcte

Sortie de virage :

Projeter loin le regard

Accélérer progressivement pour atteindre la vitesse maximale autorisée



Quelques conseils

Rayon du virage : plus le rayon du virage est petit, plus il est dangereux, plus il faut ralentir.

Masse du véhicule : plus le poids dans la voiture est élevé, plus les risques de se déporter voire de se retourner sont élevés.

Dans le cas de virage serré en montagne, il est possible de klaxonner de jour ou appels de feux la nuit, pour **prévenir les autres usagers** en sens inverse.



Pourquoi ?

Suivre un itinéraire en conduite peut sembler simple, mais cela nécessite une vigilance constante et une bonne préparation. Une mauvaise anticipation des directions, un **manque d'attention** ou une **confiance excessive dans la mémoire** peuvent entraîner des erreurs ou des situations dangereuses.

Tout au long du trajet, il faudra rechercher la **signalisation** et les **indices** utiles à son déplacement, mais également **détecter les changements de direction à réaliser**.



Comment ?

Avant le Départ

Planifier l'itinéraire : Utiliser une carte, un GPS ou une application de navigation pour **repérer le trajet**.

Prendre en compte les **conditions de circulation** : Consulter le trafic en temps réel et prévoir des alternatives en cas d'imprévu.

Rappel : Programmer le GPS avant de démarrer pour éviter toute distraction.

Pendant la Conduite

Suivre les indications du GPS ou de la signalisation : Garder un œil sur les panneaux et anticiper les changements de direction.

Utiliser les panneaux de direction : Lire attentivement les panneaux pour confirmer l'itinéraire et anticiper les sorties.

Respecter le Code de la route : Limitations de vitesse, priorités, distances de sécurité.

Vérifier régulièrement les rétroviseurs et angles morts avant de changer de direction.

Adapter sa conduite aux conditions météorologiques et à la circulation : Prévoir plus de distance en cas d'intempéries.

Ne pas se fier uniquement au GPS : Toujours confirmer avec la signalisation et rester attentif.

Attention aux itinéraires connus : Lorsque l'itinéraire est familier, on a tendance à se fier à la mémoire, ce qui peut entraîner une baisse de vigilance.

Il est essentiel de **rester attentif aux conditions de circulation et aux éventuels changements sur la route**.

Rappel :

Panneau en forme de flèche indique de **CHANTILLY**  **tourner avant le panneau**

Panneau avec une flèche à l'intérieur indique de **tourner à la prochaine intersection après le panneau** 



Quelques conseils

Si je manque une sortie ou une direction Ne pas faire de manœuvre dangereuse, attendre la prochaine sortie ou rue et suivre un nouvel itinéraire.

Garder son calme face aux imprévus, certaines situations sont indépendantes de notre volonté...

Si je suis perdu ou que je ne trouve pas ma direction :

Suivre **"toutes directions"**

Continuer **tout droit** et éviter de dépasser un véhicule encombrant qui peut **masquer** la signalisation

Dans un **carrefour à sens giratoire**, rester sur la **voie de droite** avec le **clignotant gauche enclenché** pour **prévenir les autres usagers que vous faites le tour du giratoire**.



Pourquoi ?

Le fait de s'insérer sur une voie rapide est une opération délicate qui demande une grande vigilance. La vitesse élevée des véhicules déjà engagés peut entraîner des situations dangereuses, telles que, des collisions causées par une différence de vitesse trop importante entre les véhicules ou, des manœuvres brusques.

En outre, il est essentiel de gérer l'espace : selon le trafic, il peut être difficile de trouver une fenêtre d'insertion suffisamment large pour faciliter une intégration sans contraindre les autres conducteurs à freiner ou à changer de voie.

L'environnement rapide et changeant de la voie rapide accentue cette difficulté, il est donc essentiel que les conducteurs soient réactifs et attentifs afin de ne pas perturber la circulation ou, pire, entraîner un accident.



Comment ?

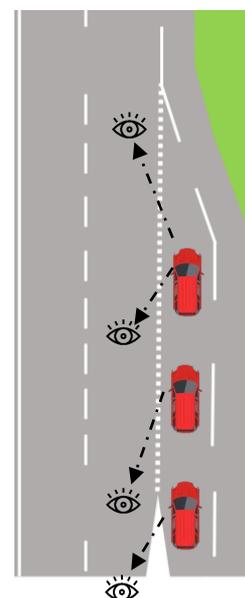
Analyser la longueur de la voie d'insertion et accélérer pour atteindre une vitesse aussi proche que possible de celle des véhicules déjà engagés sur la voie où vous souhaitez vous insérer. Rester sur un rapport de vitesse qui permet d'avoir de la puissance.

Observer et analyser la voie de circulation afin de vérifier la présence, la distance et la vitesse des véhicules sur la voie rapide tout en gérant l'allure. Utiliser le rétroviseur extérieur pour prendre l'information plusieurs fois avant de vous décider.

Dès que l'insertion est possible, **vérifier dans l'angle mort gauche et enclencher le clignotant gauche**, maintenir l'accélération pour atteindre la vitesse adéquate et s'insérer.

Ne pas hésiter à **utiliser la distance de la voie d'insertion** afin d'éviter les insertions brutales qui pourraient surprendre les autres usagers.

Rappel : je ne suis pas prioritaire lorsque je m'insère sur la voie rapide.



Quelques conseils

Eviter de s'arrêter sur la voie d'insertion sauf dans les cas particuliers, comme les bouchons par exemple.

En cas de difficultés lors de l'insertion, **ne pas hésiter à ralentir un peu dans la voie d'insertion pour se laisser le temps de prendre correctement l'information** et de s'insérer en sécurité.

Ne jamais sous-estimer la vitesse des autres usagers, notamment des motos. Prendre le temps de **vérifier plusieurs fois dans le rétroviseur** est primordial pour évaluer correctement la distance et la vitesse des usagers qui circulent sur la voie rapide.

Eviter les coups de volant au moment de l'insertion et penser à regarder devant soi pour garder une trajectoire correcte.

Ne pas s'insérer et franchir directement toutes les voies pour aller au milieu ou à gauche.

Rappel : pour chaque changement de voie, **prendre le temps d'observer et d'analyser le trafic.**



Pourquoi ?

La sortie d'une voie rapide est une démarche cruciale qui requiert une vigilance particulière en raison de la rapidité des véhicules. Des collisions peuvent survenir en raison d'erreurs de préparation ou d'un manque de vigilance, particulièrement avec les véhicules positionnés à l'arrière ou sur les côtés. Une mauvaise prévision du ralentissement pourrait perturber la circulation. Des erreurs dans l'évaluation des distances pourraient entraîner des manœuvres soudaines et un risque de collision.



Comment ?

Surveiller la présence d'autres usagers, notamment des véhicules qui se trouvent derrière, en effectuant régulièrement des contrôles dans les rétroviseurs et les angles morts.

Communiquer son intention : actionner le clignotant droit dès que le panneau indiquant la sortie est visible afin de signaler son intention aux autres usagers.

Anticiper les risques de collision vers l'arrière. **Observer le trafic dans la voie de décélération** afin d'anticiper le ralentissement si un véhicule suit de trop près.

Eviter de freiner sur la voie rapide.



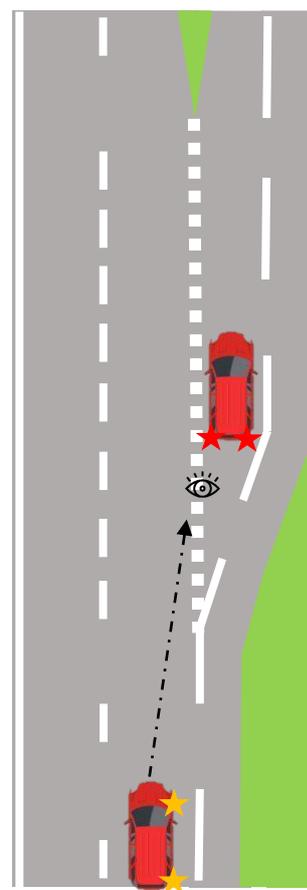
Emprunter la voie de décélération dès son début

Si une vitesse est indiquée, entrer dans la voie de décélération à cette vitesse (cf. Photo)

Ralentir progressivement : freiner de manière dégressive et utiliser le frein moteur en complément du frein à pied.

Anticiper un éventuel virage ou obstacle.

Respecter la nouvelle limitation de vitesse : **ajuster son allure** à celle autorisée sur la nouvelle voie de circulation.



Quelques conseils

Anticiper : se préparer à la sortie bien avant de l'effectuer afin de pouvoir réagir en douceur.

Ralentir de façon fluide : éviter les freinages brusques afin de ne pas surprendre les autres usagers.

Évaluer correctement la voie de décélération : se préparer à ajuster davantage la vitesse en fonction des circonstances et de l'environnement (voie encombrée, virage serré, etc.)

Rester vigilant à la signalisation rencontrée après la sortie, comme les limitations de vitesse, les règles de priorité.

Penser à s'adapter à l'environnement une fois sorti de la voie rapide et ajuster sa vitesse aux circonstances.



Pourquoi ?

La pluie est l'une des conditions météorologiques les plus courantes, mais elle représente également un risque important pour la sécurité routière. La visibilité est souvent réduite, et l'adhérence des pneus sur la chaussée est diminuée, ce qui augmente les distances de freinage et le risque de dérapage. **En effet, la pluie entraîne la formation de flaques d'eau et peut créer un phénomène d'aquaplanage, durant lequel le véhicule perd tout contact avec la route.**

Dans ces conditions, **la capacité du conducteur à anticiper et réagir** est essentielle pour éviter les accidents.



Comment ?

Réduire sa vitesse

En baissant la vitesse, on diminue le risque de perte de contrôle et on réduit la distance de freinage. Rouler plus lentement donne plus de temps pour réagir en cas d'imprévu.

Augmenter la distance de sécurité

Une distance plus grande permet de compenser la réduction de l'adhérence et la visibilité altérée. Il faut au moins doubler la distance de sécurité habituelle pour anticiper les freinages plus longs.

Utiliser correctement les feux

Allumer les feux de croisement dès que la visibilité est réduite. En cas de forte pluie, les feux de brouillard avant peuvent aussi être utilisés.

Éviter les manœuvres brusques

Les accélérations soudaines ou les coups de volant peuvent entraîner une perte de contrôle sur une route mouillée. Il faut donc conduire de manière souple et anticiper les actions sur les commandes.

Gérer l'aquaplaning

Si les pneus perdent leur adhérence en raison d'une trop grande accumulation d'eau, il est essentiel de ne pas freiner brusquement ni de tourner le volant. Lever le pied de l'accélérateur et attendre que les pneus retrouvent le contact avec la route.



Quelques conseils

Vérifier tous les mois la **pression et l'état des pneumatiques**. Le risque d'aquaplaning est considérablement augmenté lorsque les pneus sont usés.

Avoir des **essuie-glaces en bon état** afin d'assurer une bonne visibilité. Vérifier régulièrement qu'ils ne laissent pas de traces.

Ralentir suffisamment à l'approche des **zones sans visibilité pour anticiper les dangers** et se laisser la distance suffisante pour agir en cas d'imprévu.

Rester vigilant aux **flaques qui peuvent dissimuler des trous** ou des obstacles invisibles sous l'eau, ce qui peut causer des dommages au véhicule ou dévier sa trajectoire.

Attention aux premières pluies qui sont généralement les plus risquées car elles combinent l'eau et les résidus d'huile sur la chaussée ce qui entraîne une surface encore plus glissante.



Pourquoi ?

La circulation en montagne présente des difficultés particulières en raison de la topographie et parfois des conditions météorologiques. Souvent étroites, sinueuses et avec des pentes importantes, les routes imposent des croisements souvent difficiles avec d'autres usagers. Il est essentiel d'être plus vigilant et de maîtriser parfaitement le véhicule lors de ces croisements afin d'éviter tout risque d'accident. **La clé du croisement en montagne, c'est la maîtrise du véhicule, la courtoisie, et l'anticipation.** Mieux vaut s'arrêter prudemment 30 secondes que risquer un accident.



Comment ?

Ralentir dès qu'un croisement est anticipé ou visible

Observer s'il y a une zone d'élargissement pour se croiser

Se positionner prudemment côté paroi si possible (éviter côté vide)

Le véhicule qui monte conserve la priorité

Le véhicule lourd ou le bus conserve la priorité

Le véhicule articulé conserve la priorité

Si besoin, manœuvrer calmement en marche arrière jusqu'à une zone de croisement

Faire des signes clairs (phares, gestes) pour **communiquer**

Remercier l'autre conducteur avec un signe amical



Quelques conseils

Ne pas forcer le passage

Ne pas doubler dans les virages ou passages étroits

Rester concentré sur la route

Rouler lentement et prudemment, surtout en virage ou en descente.

Anticiper les croisements : **observer au loin**, se méfier des virages aveugles.

Communiquer votre position : utiliser le klaxon en approche d'un virage sans visibilité ou les appels de feux la nuit.

Utiliser les zones d'évitement prévues à cet effet si possible.

Se serrer à droite sans risquer la sortie de route.

S'éloigner des ravins

Rester calme et patient, même si l'autre usager est lent ou hésitant.



On apprend en faisant...



J'entends et j'oublie.
Je vois et je me souviens.
Je fais et je comprends.

Confucius

On apprend aussi en faisant des erreurs....

L'erreur est une formidable
opportunité d'apprentissage

Jane Nelsen



On apprend aussi avec les autres.....



On apprend toujours seul mais
jamais sans les autres.

Philippe Carré

**Si vous avez des questions, n'hésitez pas à
nous contacter par mail à l'adresse suivante :**

ufi@cfpa.pf

**L'équipe de formateurs de l'unité de
formation itinérante du CFPA**

La motivation est le carburant
qui alimente la machine de
l'apprentissage

Martin Luther King