

Sommaire

1 - Signalisation

2 - Règles de priorité

3 - Position sur la chaussée et les dépassements

4 – Les stationnements

5 – La vitesse et les distances

6 – Le conducteur

7 – Les perturbations du conducteur

8 – La route

9 - L'autoroute

10 – Les usagers de la route

11 – Réglementation générale

12 – Porter secours

13 – Précautions en quittant le véhicule

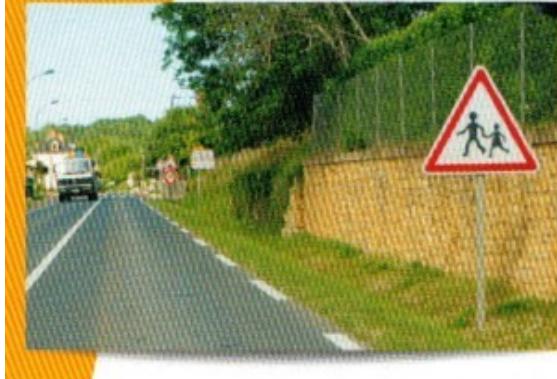
14 - Mécanique

15 – Équipements de sécurité

16 - Écologie

Annexes : Panneaux , Marquage , Infractions

Les PANONCEAUX et panneaux de DANGER



Des enfants risquent de traverser :

- A uniquement au prochain passage pour piétons
- B à n'importe quel endroit
- C uniquement aux sorties d'école
- D à tout moment de la journée

1 Les panonceaux

Les panonceaux permettent de donner des informations particulières ou de préciser la signification d'un panneau.

Un panonceau est par exemple ajouté si le panneau :



Le panonceau se lit toujours avec son panneau.



Exemples de panonceaux qui me concernent si je circule :



1 Les panneaux de danger

Ces panneaux sont implantés **avant le danger annoncé** :

- 50 m avant en agglomération,
- 150 m avant hors agglomération,
- 200 m avant sur autoroute.



Seul un panneau échappe à la règle.

La circulation dans les deux sens commence à hauteur du panneau.

Je réfléchis avant d'appliquer la règle



Les animaux ne connaissent pas les panneaux, ils peuvent traverser n'importe où.



Des enfants peuvent traverser n'importe où et à tout moment de la journée.

Les panneaux de danger avertissent les conducteurs.

Je **RALENTIS** à l'approche du danger pour :

Éviter une trop grande secousse.

Éviter une sortie de route.

Ne pas me faire entraîner par la pente.



Ralentisseur de type dos-d'âne.



Succession de virages.



Descente dangereuse.

Réagir vite si un animal surgit.

M'arrêter à temps si un tramway arrive.

Ne pas risquer de renverser un enfant.



Passage d'animaux sauvages.



Traversée de voies de tramways.



Endroit fréquenté par les enfants.

[Retour au sommaire](#)



Les panneaux de **PRESCRIPTION**



La vitesse est limitée à 70 km/h :

- A dans toutes les rues de l'agglomération
- B dans cette rue uniquement

1 Les obligations

Contournement

Je tourne devant le panneau.



Directions obligatoires

Je tourne avant le panneau.



Risque : circuler en sens interdit (choc frontal).

Voies réservées

L'obligation d'emprunter la voie réservée commence à hauteur du panneau. En voiture, je n'emprunte pas ces voies.



Risque en empruntant une voie réservée : gêner ou heurter les autres usagers.

Autres obligations

Allumez les feux du véhicule.

Attention : le panneau d'entrée de tunnel impose l'utilisation des feux de croisement.

ALLUMEZ
VOS
FEUX

Chaînes à neige obligatoires sur au moins deux roues motrices.



[Retour au sommaire](#)

1 Les interdictions

L'interdiction commence au panneau et s'étend jusqu'à la prochaine intersection ou jusqu'au signal de fin d'interdiction.

Exception : une limitation inférieure à 50 km/h peut être signalée ainsi, sous le panneau d'entrée d'agglomération. Elle s'applique alors dans toute l'agglomération.
Si le panneau de limitation est placé après l'entrée d'agglomération, il s'applique uniquement dans la rue.



Accès interdit à certains usagers



Risque : être dans une rue non aménagée pour ma circulation.

Accès interdit selon les dimensions, le poids ou le chargement



Risque : être bloqué sans possibilité de faire demi-tour.

Manœuvres interdites



Risque : créer un choc frontal.

Autres interdictions



Risque : gêner les autres usagers et créer un accident.

Fin de toutes les interdictions

précédemment imposées aux véhicules en mouvement.

Ce panneau :

- peut mettre fin à une interdiction de dépasser, de klaxonner, à une limitation de vitesse ;
- ne peut pas mettre fin à une interdiction de s'arrêter ou de stationner.



Les panneaux de prescriptions indiquent des obligations ou informent des choses à ne pas faire.



Les panneaux d'**INDICATION**



Je circule sur :

- A une route à sens unique
- B une autoroute
- C une route à accès réglementé

Les panneaux d'indication sont implantés à proximité de ce qu'ils signalent.
Ils donnent des informations sur :

Le type de route

J'adapte ma vitesse.



Sens unique.



Route à accès réglementé.



Les affectations de voies

J'emprunte la voie qui convient.



Réduction du
nombre de voies.



Cyclistes à
contresens.



Les vitesses

J'adapte mon allure.



Section à vitesse
régulée.



Vitesse
conseillée.



[Retour au sommaire](#)

Les installations

Je respecte la circulation des autres usagers.



Traversée de voies de tramway.



Passage pour piétons.



Les arrêts et stationnements

Je ne crée ni gêne, ni danger lors de mes arrêts.



Parking.



Station d'autopartage.



Les péages

Je ne perds pas de temps aux péages.



Retrait de ticket.



Paiement par carte bancaire.



Les services

Je trouve les services dont j'ai besoin.



Poste d'appel d'urgence.



Station de gonflage.



Les panneaux d'indication sont mis en place pour me guider et m'informer. Connaitre leur signification facilite la circulation.

[Retour au sommaire](#)



Les panneaux de DIRECTION



Pour aller à Verneuil, j'allume le clignotant :

- A droit
- B gauche

Les COULEURS identifient l'itinéraire



Itinéraire autoroutier.



Itinéraire important, reliant de grandes villes.



Itinéraire secondaire, localités proches.



Itinéraire temporaire.



Itinéraire ou site touristique.

Les ENCARTS¹ et CARTOUCHES² identifient la route



Réseau européen



Autoroute



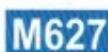
Route nationale



Route départementale



Réseau communal



Route métropolitaine

Quand un cartouche est placé sur un pont au-dessus de ma route, il identifie la route qui passe au-dessus (pour se repérer sur une carte par exemple).

Les SYMBOLES placés dans un panneau précisent la direction



Une partie de l'itinéraire peut se faire sur autoroute.



Usagers ne pouvant pas emprunter cet itinéraire.



Annonce une rocade³.

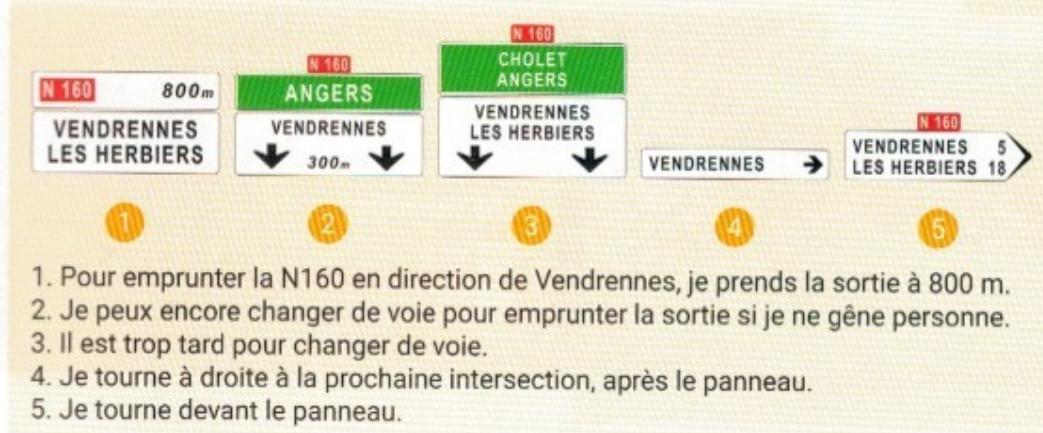


Catégorie d'usagers pour lesquels l'itinéraire est recommandé.

[Retour au sommaire](#)

/ Exemples de directions routières

Je souhaite me rendre à VENDRENNES.



/ Exemples de directions autoroutières





La signalisation TEMPORAIRE



La chaussée peut se rétrécir :

- A du côté gauche
- B du côté droit

Je ralenti :

- C OUI
- D NON

Les panneaux temporaires remplacent la signalisation existante.

Si la signalisation avancée se réduit à un seul panneau, il est placé à environ :

- 30 m en ville,
- 150 m sur route bidirectionnelle,
- 200 m sur route à chaussées séparées.

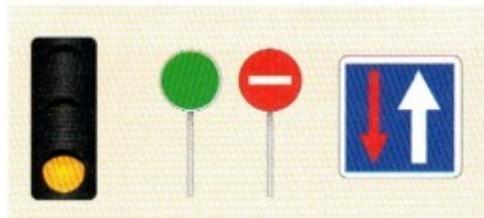
Dangers



Nota : les panneaux temporaires d'interdiction sont identiques aux panneaux permanents mais sont placés sur supports mobiles, type chevalets.

Circulation alternée

Si les travaux occupent une partie de la chaussée, le trafic peut être alterné par des **feux tricolores**, des employés utilisant des **piquets mobiles**, ou bien des **panneaux**.



[Retour au sommaire](#)

Marquage au sol

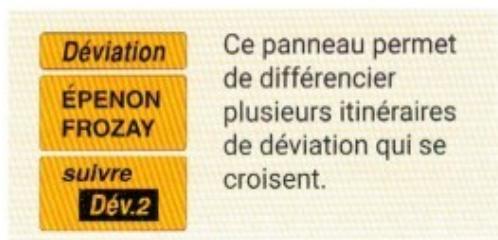
Le marquage temporaire est de couleur jaune. Il remplace le marquage permanent.

Itinéraires de Déviation, BIS et de substitution

Quand une route est fermée à la circulation, une déviation est mise en place. Une déviation peut concerner tous les usagers ou seulement une catégorie de véhicules.



La déviation concerne les véhicules de transport de marchandises. Au volant d'un véhicule de tourisme, je peux emprunter la déviation si je le souhaite.



Ce panneau permet de différencier plusieurs itinéraires de déviation qui se croisent.

Bis

Les **itinéraires Bis** permettent d'éviter les difficultés de circulation lors des grands départs (week-end, vacances). En suivant ces itinéraires, j'évite les axes encombrés ou saturés.

S 3

Les **itinéraires de substitution** sont mis en place pour éviter les difficultés de circulation sur autoroute (travaux, bouchon, accident...).

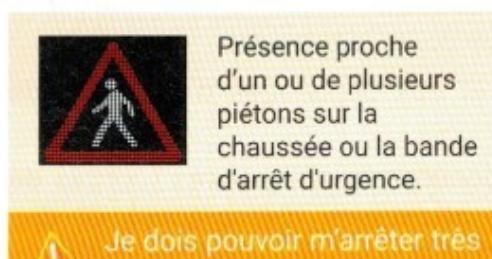
Signalisation dynamique et lumineuse



Vent violent ayant une implication forte sur la conduite.



Changement temporaire de chaussée ou de trajectoire.



Présence proche d'un ou de plusieurs piétons sur la chaussée ou la bande d'arrêt d'urgence.



Je dois pouvoir m'arrêter très rapidement.



Danger proche : chutes de neige ou pluie verglaçante.



L'adhérence va être fortement réduite.



Les règles de **PRIORITÉ** (1/2)



Je tourne à gauche, je cède le passage :

• à droite

A OUI

B NON

• en face

C OUI

D NON

1 Les agents

Lorsqu'un agent est présent dans une intersection, ses signaux remplacent et annulent la signalisation en place.

Cela signifie que si un agent me fait signe de m'arrêter alors que le feu est vert, je m'arrête. De la même façon, si un agent me fait signe de passer alors que le feu est rouge, je passe.



Risques : surprendre, gêner, créer un accident en refusant une priorité.



De face ou de dos :
je m'arrête.

De profil :
je passe.

Gestes circulaires :
je circule, j'accélère.

Gestes de haut en bas :
je ralenti.

Les agents assurent notre protection, maintiennent l'ordre public et font respecter les règles du code de la route notamment. Ils assurent la circulation aux abords d'un accident, d'une zone de travaux...

Ils procèdent aux contrôles de vitesse et aux dépistages d'alcool ou de stupéfiants.

Les agents contrôlent la présence des documents obligatoires (permis de conduire, certificat d'immatriculation et attestation d'assurance), et des équipements obligatoires (gilet haute visibilité, triangle de présignalisation, éthylotest).

[Retour au sommaire](#)

1 Priorité à droite

Je cède le passage à droite dans une intersection sans signalisation, sur un rond-point sans signalisation ou si je rencontre ce panneau.



Je place le pied devant le frein et j'adapte l'allure à la situation pour pouvoir m'arrêter à temps si un véhicule arrive de la rue à droite.

1 Cédez-le-passage

Je cède le passage aux usagers de la ou des routes abordées. Je regarde toujours des deux côtés même si je tourne à droite.



Un véhicule peut être en train de dépasser sur la chaussée que j'aborde.



L'arrêt n'est pas obligatoire. Je ralenti suffisamment pour m'arrêter si un véhicule arrive.

Sur les voies d'insertion, je cède le passage aux véhicules circulant sur la chaussée principale. J'atteins une vitesse suffisante pour m'insérer sans gêner les autres usagers.

1 STOP

Je marque un temps d'arrêt au niveau de la ligne, même si aucun usager n'arrive. En absence de marquage, je m'arrête à la limite de la chaussée abordée.

Je cède le passage aux usagers des routes abordées. Si je tourne à gauche, je cède le passage en face.



Dans une rue à sens unique, les lignes de stop ou de cédez-le-passage s'étendent sur toute la largeur de la chaussée.



En «glissant» un stop, on évalue mal la vitesse et la distance des véhicules.

1 Chemin de terre et sortie de parking

Lorsque je sors d'un chemin de terre ou d'un parking, **je cède le passage aux usagers de la route abordée.**

L Les règles de **PRIORITÉ** (2/2)



Pour tourner à gauche, je céderai le passage :

- à droite
 - A OUI
 - B NON
- à gauche
 - C OUI
 - D NON

/ Priorité ponctuelle

Je bénéficie de la priorité à la prochaine intersection uniquement. Les véhicules venant des autres routes devront me céder le passage. Ils rencontreront un stop ou un cédez-le-passage.



L'intersection est signalée à l'avance : je ralenti et je vérifie le comportement des autres usagers avant de la franchir.



Risque : un usager ne m'a pas vu arriver ou pense avoir le temps de passer. Il ne respecte pas la priorité.



/ Route à caractère prioritaire

La route reste prioritaire à toutes les intersections jusqu'au panneau de fin de route à caractère prioritaire ou d'annonce de carrefour à sens giratoire.



Avant la première intersection de la route.



En confirmation :

- tous les km en agglomération¹,
- tous les 5 km hors agglomération,
- après les carrefours importants en rase campagne.



Aux entrées d'agglomération : la route sur laquelle je circule conserve son caractère prioritaire au-delà.



Aux sorties d'agglomération : la route est prioritaire au-delà de l'agglomération.

[Retour au sommaire](#)

/ Fin de route à caractère **prioritaire**



Entrée ou sortie d'agglomération : la route perd son caractère prioritaire à partir du panneau.



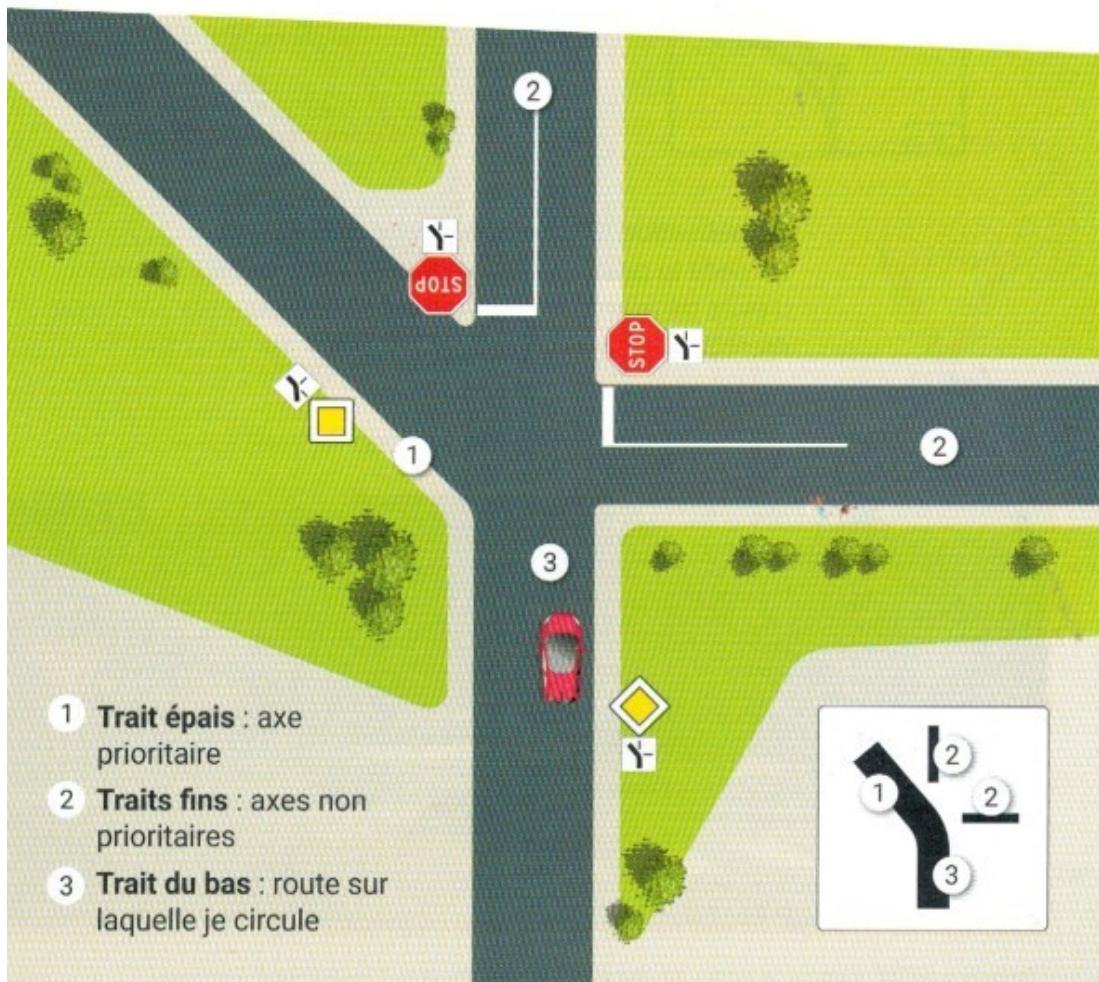
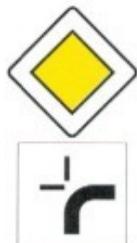
Panneau seul : perte de priorité à la prochaine intersection.



Avec panonceau : perte de priorité à la distance indiquée.

/ Panonceaux-schémas

Ils schématisent une **intersection complexe ou ambiguë**.





Carrefour à sens GIRATOIRE

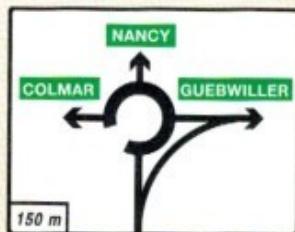


Placé dans la voie de gauche, je suis bien placé :

- A pour tourner à droite
- B pour tourner à gauche
- C pour faire demi-tour

Un carrefour à sens giratoire comporte un **terre-plein central¹**, franchissable ou non. Il est ceinturé par une chaussée mise en sens unique par la droite.

Présignalisation



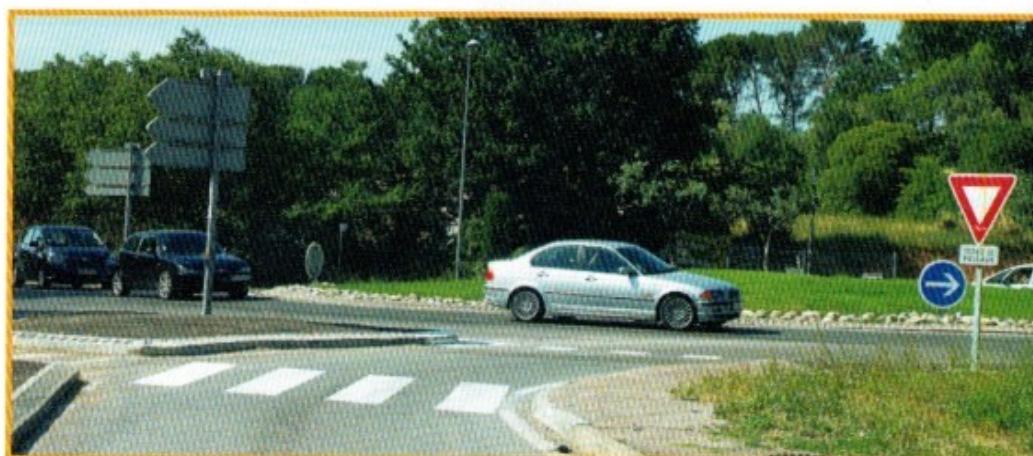
Signalisation avancée



Signalisation de position



Je cède le passage aux véhicules circulant sur l'anneau². J'évite de m'arrêter si la voie est libre. Pour cela, j'anticipe en regardant à gauche avant d'arriver sur le giratoire.



[Retour au sommaire](#)

Je tourne à gauche ou je fais demi-tour

Je peux me placer sur la voie de gauche. Pour sortir, je reviens à droite à hauteur de la sortie précédente, après avoir contrôlé rétroviseur et angle mort.

 Risque : provoquer une collision latérale lors d'un changement de file.

Cohabitation

Avant de changer de file ou de sortir :

- je cède le passage aux cyclistes,
- je tiens compte des véhicules encombrants : ils peuvent faire un écart lorsqu'ils tournent.

 Risque : percuter un vélo sur la droite en tournant.



Direction mal connue

je reste sur la voie de droite et je quitte le giratoire dès que j'ai repéré la direction souhaitée.

Je tourne à droite ou je vais tout droit
Je dois rester sur la voie de droite.

Clignotants :

- **Je prends la première sortie** : clignotant droit avant l'entrée sur le carrefour.
- **Je vais en face** : clignotant droit à hauteur de la sortie précédente.
- **Je vais à gauche ou fais demi-tour** : clignotant gauche avant l'entrée sur le carrefour, puis clignotant droit avant de passer sur la voie de droite.



Je me place correctement et j'avertis les autres usagers de mes intentions afin de fluidifier le trafic.

Double carrefour à sens giratoire

C'est la règle générale qui s'applique, je cède deux fois le passage.

Carrefour à sens giratoire à 3 voies

Je peux utiliser la voie centrale ou la voie la plus à gauche quand je tourne à gauche ou fais demi-tour, mais ce n'est pas une obligation.

[Retour au sommaire](#)



Les feux TRICOLORES



Je vais tout droit. Le feu clignote. Je cède le passage :

• à droite

A OUI B NON

• à gauche

C OUI D NON

La taille et la forme des supports de feux varient selon la limitation de vitesse et l'orientation de la route. En cas de risque d'éblouissement, un écran noir peut être ajouté, notamment sur les axes est-ouest.

Quand et où s'arrêter ?



Feu vert

Je m'engage si l'intersection est libre.

Si le feu est vert depuis longtemps : je place mon pied devant le frein pour m'arrêter à temps s'il passe au jaune.



Feu jaune

Arrêt obligatoire, sauf si l'arrêt ne peut pas être effectué en sécurité (distance insuffisante pour s'arrêter).



Feu rouge

Arrêt absolu.

Une croix rouge au dos d'un feu signale que le feu opposé est rouge.

C'est une indication intéressante lorsque je souhaite tourner à gauche.



Si le feu fonctionne normalement, je ne tiens pas compte du panneau situé dessous.

Ligne d'effet¹

Je m'arrête à hauteur de la ligne d'effet, même si elle est en retrait, pour ne pas bloquer l'intersection en empêchant un véhicule encombrant de tourner.

Absence de marquage

Je m'arrête à hauteur du feu.

Passage pour piétons

Je m'arrête avant le passage.

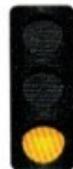
Sas² pour cyclistes

Je m'arrête avant le sas, car il est réservé aux cyclistes.

/ Feu jaune clignotant

En bas

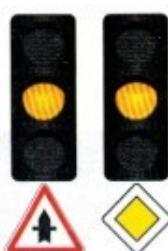
- Il autorise le passage mais avec prudence puisqu'une autre route peut bénéficier du feu vert.
- Je suis les indications données par le panneau sous le feu et, en absence de panneau, je céde le passage à droite.



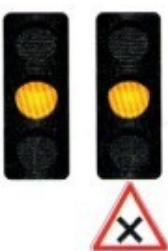
Au milieu ou feu éteint

Le feu est en panne : tous les feux de l'intersection sont clignotants au milieu ou éteints.

- Je suis les indications données par le panneau sous le feu.
- En l'absence de panneau, je céde le passage à droite.



Je passe.



Je céde le passage à droite.



Je céde le passage à gauche et à droite.



Risque : subir une collision latérale avec un véhicule si son conducteur n'a pas compris la règle.

/ Feux spéciaux



Flèche jaune clignotante : malgré le feu rouge, je suis la direction indiquée par le feu jaune clignotant, si :

- je suis placé dans la voie permettant de suivre cette direction,
- je céde le passage aux piétons et aux véhicules circulant sur la chaussée abordée.

Quand le feu clignotant comporte un vélo, il ne concerne que les cyclistes.



Risque : renverser un piéton en train de traverser si je ne contrôle pas avant de m'engager



Feux en forme de flèche : je tiens compte du feu correspondant à la direction que je souhaite suivre.

Flèche verte pour aller à gauche : je passe sans céder le passage en face.

Quand le feu est en forme de vélo ou de BUS, il ne concerne que la catégorie représentée.



Le **feu jaune clignotant** attire l'attention sur un danger particulier pour inciter à ralentir.



Le **feu rouge clignotant** impose l'arrêt. Il peut être placé à hauteur des passages à niveau, ponts mobiles, aérodromes, voies de tramway, bus en site propre... J'attends que les feux rouges soient éteints avant de m'engager.



Position sur la CHAUSSÉE



Je suis bien placé :

- en marche normale
 - pour dépasser la voiture
- A OUI B NON**
- C OUI D NON**

/ Se placer en **marche normale**

Je circule dans la voie la plus à droite de la direction que je souhaite suivre.

Sur les **chaussées à 3 voies en sens unique**, la voie centrale sert à dépasser. La voie de gauche sert uniquement si les deux autres voies sont encombrées. Pour fluidifier la circulation, elle est interdite aux véhicules de plus 7 m de long et aux véhicules de plus de 3,5 t, car ils circulent en général plus doucement.

Sur les **routes à 3 voies à double sens**, la voie centrale est réservée aux dépassements et changements de direction (pour tourner à gauche). Il est interdit d'utiliser la voie la plus à gauche.



/ Files de **véhicules**

En cas de circulation dense, je reste dans ma file sauf si je change de direction. Lorsqu'une file circule plus vite que l'autre, ce n'est pas considéré comme un dépassement.

Dans certains départements, les motards peuvent circuler en inter-files sur les routes à chaussées séparées. Je serre à droite ou à gauche de ma voie pour faciliter leur circulation. Je vérifie dans mes rétroviseurs et je contrôle les angles morts avant tout changement de file. J'évite les manœuvres brusques et j'actionne le clignotant avant de changer de file.



Je vérifie les angles morts avant de changer de file.

/ Voies réservées

Je ne circule pas dans ces voies. Je peux les traverser si je change de direction, après avoir contrôlé l'absence d'autres usagers.



Voie réservée aux bus.



Bande ou piste cyclable obligatoire.



Voie pour véhicules lents : réservée aux véhicules circulant à 60 km/h et moins.

/ Se placer en virage

Avant d'aborder un virage, il faut adapter sa vitesse en fonction de la visibilité, du rayon de la courbe, de la largeur de la chaussée et de l'état du sol.



Avant le virage, je me place à l'extérieur afin d'augmenter ma visibilité. Dans le virage je serre l'axe central, tout en restant dans ma voie. Puis je termine le virage en reprenant ma place dans la voie.



Si chacun est à sa place sur la chaussée, les risques d'accident sont diminués.



Changer de **DIRECTION** (1/2)



Je suis bien placé pour :

- aller tout droit A OUI B NON
- prendre la voie de gauche C OUI D NON

/ S'insérer **dans la circulation**

À partir d'un lieu privé ou d'une aire de stationnement

Je contrôle, je cède le passage et j'actionne le clignotant.

À partir d'une voie d'insertion

- Je recherche un intervalle pour m'insérer. Je contrôle l'absence d'autres usagers dans les rétroviseurs et les angles morts¹ et j'actionne le clignotant.
- J'atteins une vitesse proche de celle des véhicules circulant sur la chaussée principale.
- Je cède le passage. Je ne suis pas obligé d'attendre la fin de la voie pour m'insérer.

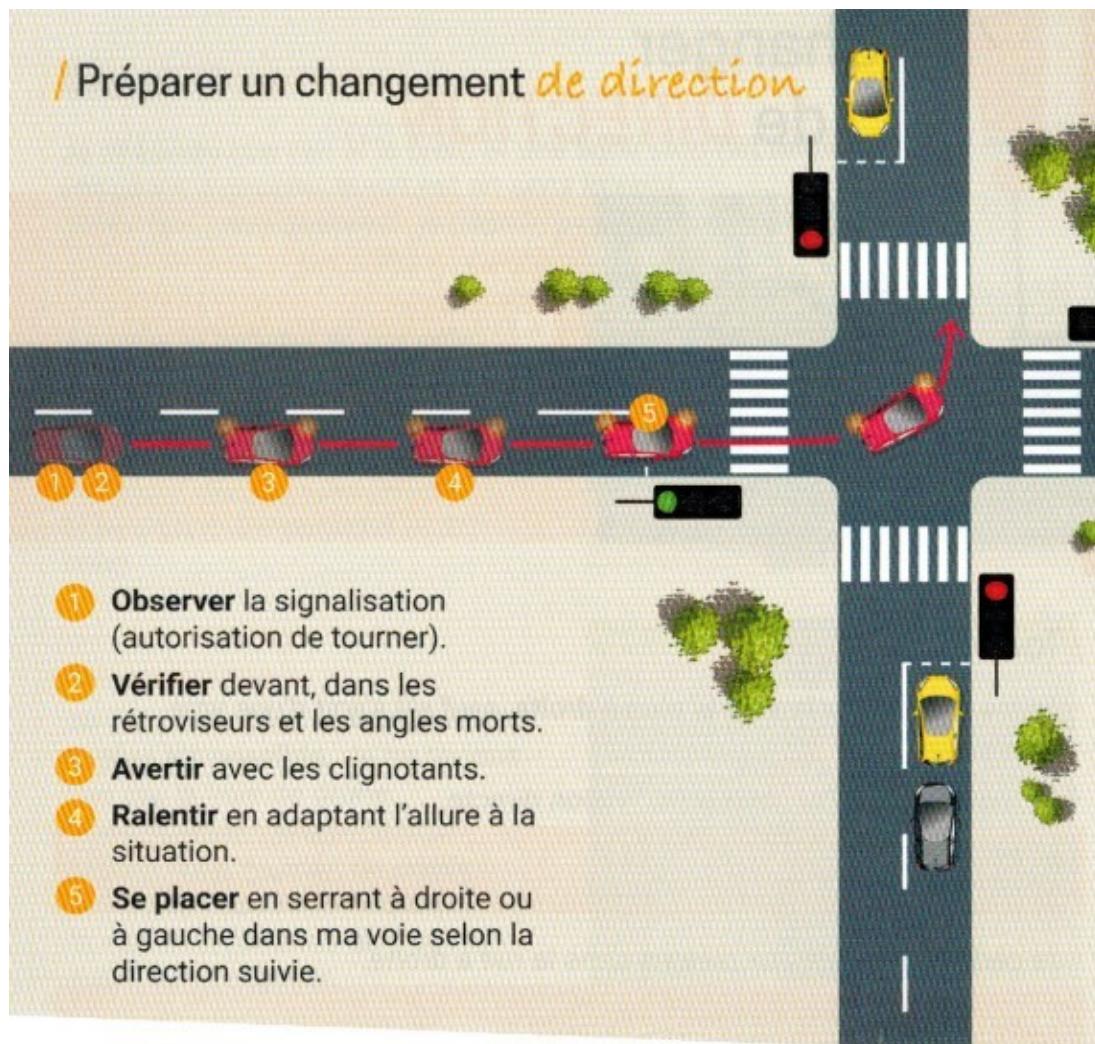


À vitesse élevée, un simple accrochage peut créer un accident grave.
Je vérifie TOUJOURS dans l'angle mort avant de m'insérer.



[Retour au sommaire](#)

/ Préparer un changement de direction



/ L'approche des intersections

Sens unique

Je serre le côté de la voie où je vais tourner.

Pour tourner à gauche, dans une rue à sens unique, je serre à gauche de la chaussée.



Flèches directionnelles

Je suis les indications des flèches.

Je me place sur la voie la plus à droite de ma direction.

Si cette voie est occupée, je peux me placer sur une autre voie affectée à ma direction.





Changer de **DIRECTION** (2/2)



Avant de tourner à droite, je cède le passage au cycliste :

- A OUI
- B NON

/ Tourner à **droite**

- Je me place dans la voie la plus à droite, sauf s'il s'agit d'une voie réservée.
- Je regarde dans l'angle mort en vision directe.



Un usager peut être présent sur la voie réservée. Un deux-roues peut se faufiler entre mon véhicule et le trottoir.

- Je cède le passage aux piétons dans la rue à droite.

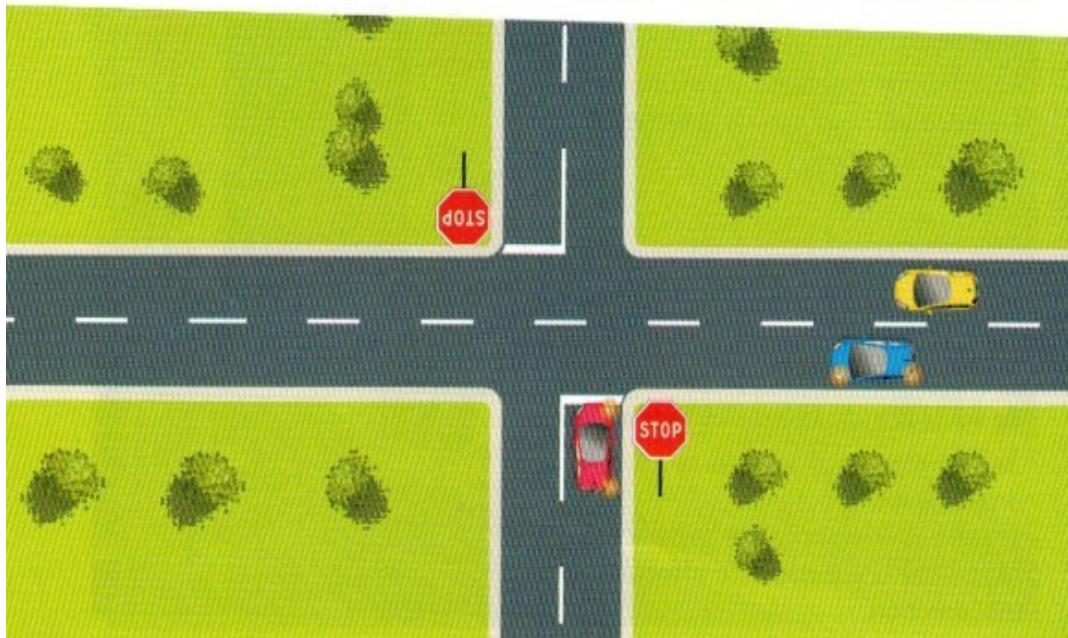


Un piéton peut traverser dans la rue à droite.

- Je contrôle toujours à gauche ET à DROITE.



Un véhicule peut dépasser sur la chaussée principale.



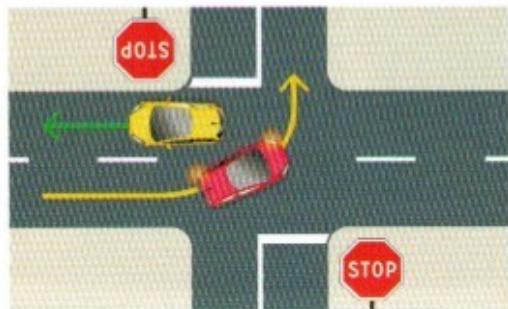
[Retour au sommaire](#)

/ Tourner à gauche

- Je m'assure que j'en ai le droit. Si une ligne stop fait toute la largeur de la chaussée à gauche, la rue est en sens interdit.
- Je ne suis pas prioritaire : je cède le passage en face.

Double sens

- Je serre la gauche de ma voie et je passe derrière le véhicule arrivant en face.
- Sur les chaussées à 3 voies, je me place dans la voie centrale (interdiction d'emprunter la 3^{ème} voie).



Voie de stockage et indonésienne

- Je me place dans la voie centrale le plus tôt possible. Je ne reviens pas sur la voie de droite.
- Indonésienne : si un véhicule en face veut tourner, on passe l'un devant l'autre. S'il masque la visibilité, j'attends qu'il passe avant de m'engager.



/ Traverser une voie réservée

Je cède le passage aux bus ou aux cyclistes avant de franchir une voie réservée pour tourner.

Parfois, un damier matérialise la voie réservée dans l'intersection. Je ne reste pas immobilisé dessus.



[Retour au sommaire](#)



Savoir SE CROISER



Dans cette montée, je cède le passage :

- A OUI
- B NON

/ Règles générales

Le croisement d'un autre véhicule se fait par la droite. Je ralenti puis je serre à droite pour éviter tout risque d'accrochage.



Obstacles sur la chaussée

Celui qui rencontre l'obstacle cède le passage en face.



Si un usager force le passage, je le laisse passer pour éviter un accident.

Véhicules encombrants



Sur une route étroite, le véhicule de plus de 2 m de large ou de plus de 7 m de long facilite le passage aux usagers plus petits.

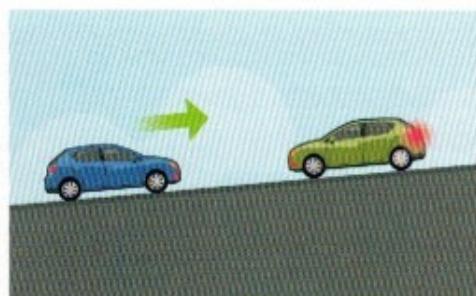
Exception : les transports en commun en agglomération. C'est à moi de m'arrêter si nécessaire pour leur faciliter le passage.



Risque : provoquer une collision pour ne pas avoir assez serré à droite ou ne pas avoir suffisamment ralenti.

/ Croisements en pente

Croisements difficiles



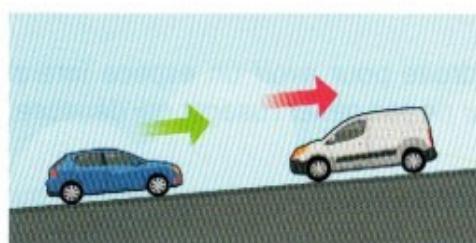
Priorité au véhicule montant : si je descends, je m'arrête à temps le premier pour faciliter le passage.



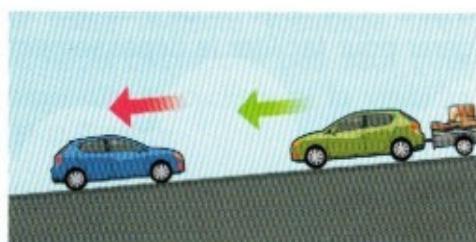
S'engager lorsque l'on n'est pas prioritaire oblige l'usager en face à faire une manœuvre compliquée.

Croisements impossibles

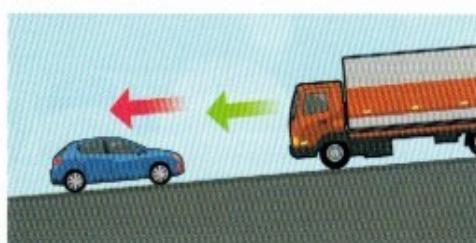
Je tiens compte du gabarit des véhicules. Si le croisement est impossible, un des deux véhicules doit reculer.



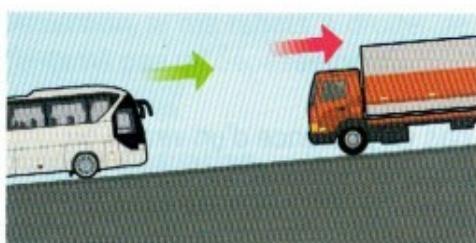
Le véhicule descendant recule quand les deux véhicules sont de même gabarit, sauf si le véhicule montant dispose d'un espace pour se garer.



Le véhicule unique recule face au véhicule attelé.



Le véhicule léger recule face au véhicule lourd.



Le camion recule face à l'autocar.



Je respecte l'ordre de passage pour éviter tout accrochage. Même si je bénéficie de la priorité de passage, je ne force pas le passage si l'usager en face est déjà engagé.



Le **DÉPASSEMENT** (1/2)



La signalisation autorise le dépassement du deux-roues :

A OUI B NON

Je dépasse

C OUI D NON

/ Être dépassé

Si un véhicule me dépasse, je serre à droite pour avoir un espace latéral suffisant. Je conserve la même allure pour ne pas gêner l'usager qui dépasse.

Je ralenti uniquement en cas d'urgence.

Exemple : si un véhicule arrive en face, je ralenti pour permettre au véhicule qui dépasse de se rabattre en sécurité.

Sur chaussée étroite, les véhicules de plus de 2 m de large ou de plus de 7 m de long doivent ralentir et au besoin se garer pour faciliter le dépassement d'un véhicule plus rapide.

/ Règles générales

Un dépassement se fait par la gauche, sans dépasser la limitation de vitesse.



Risque : provoquer une collision frontale en dépassant sans respecter toutes les conditions.



Conditions pour dépasser

- La signalisation autorise le dépassement.
 - J'ai une bonne visibilité (je ne dépasse pas en présence d'un virage ou d'un sommet de côte, si un véhicule masque la visibilité...).
 - Je ne suis pas sur le point d'être dépassé.
 - Je peux me rabattre sans risque.
 - Je n'aborde pas une intersection où je dois céder le passage.
 - Je ne risque pas de gêner un autre usager (véhicule qui dépasse, espace insuffisant pour se rabattre entre deux véhicules, piéton qui traverse...).
- NOTA : si le véhicule devant roule à 60 km/h, en roulant à 80 km/h, il faut un espace libre vers l'avant d'au moins 500 m.*

[Retour au sommaire](#)

1 Les panneaux

Je ne dépasse pas, sauf les véhicules à deux-roues sans side-car¹.



Les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 t ne peuvent pas dépasser.



Je ne dépasse pas à l'approche d'un passage à niveau sans barrière.



Je ne dépasse pas à l'approche d'une intersection où je dois céder le passage.

Exception : Je peux dépasser un deux-roues à hauteur d'une priorité à droite.

1 Les marquages

Ligne continue

Je ne la franchis pas sauf en cas de force majeure (obstacle fixe).

Je ne la chevauche pas sauf pour dépasser un cycliste si la visibilité est suffisante.



Ligne mixte

Je la franchis uniquement si la ligne discontinue est de mon côté.



Flèches de rabattement

(Habituellement au nombre de 3) si elles sont dans mon sens de circulation, je me rabats à droite. Je n'entame pas un dépassement.



Ligne de dissuasion

Je dépasse uniquement les véhicules circulant lentement si la visibilité est bonne.



NOTA : Si je circule dans une voie pour véhicules lents, la signalisation de voie pour véhicules lents n'interdit pas le dépassement.



Le **DÉPASSEMENT** (2/2)



Pour dépasser dans cette agglomération, je laisse un intervalle latéral d'au moins :

- A** > 0,50 m
- B** > 1 m

1 Les étapes du dépassement



1 Avant le dépassement

- Je vérifie que le dépassement est autorisé (voir les règles générales pages précédentes).
- Je contrôle rétroviseurs et angle mort pour vérifier qu'aucun véhicule ne s'y trouve.
- J'avertis en actionnant le clignotant gauche. Je peux faire un appel lumineux la nuit et je peux utiliser le klaxon si le véhicule devant moi circule au milieu de la chaussée.



2 Pendant le dépassement

- J'augmente l'allure en respectant la limitation de vitesse.
- Je conserve un espace latéral suffisant.

3 Après le dépassement

- Je contrôle dans le rétroviseur intérieur, jusqu'à voir en entier le véhicule que je dépasse.
- J'avertis avec le clignotant droit.
- Je me rabats progressivement en maintenant une distance de sécurité suffisante.



/ Les dépassements **particuliers**

Dépasser par la droite

Je dépasse par la droite uniquement si le véhicule qui précède tourne à gauche, si la place est suffisante pour dépasser et s'il n'y a pas de voie réservée à droite.

NOTA : remonter par la droite une file ininterrompue de véhicules n'est pas considéré comme un dépassement.

Dépasser plusieurs véhicules

Je dépasse plusieurs véhicules en une seule fois si l'espace vers l'avant est suffisant et si je peux me rabattre sans gêner.

Des triangles réfléchissants à l'arrière d'un véhicule signalent une remorque (véhicule plus long à dépasser).



Dépasser des usagers vulnérables

Pour dépasser piétons, cavaliers, animaux, 2 ou 3 roues, je maintiens un espace latéral d'au moins 1 m en agglomération et 1,50 m hors agglomération.



Risque : les déstabiliser ou les heurter suite à un écart de leur part.

Dépasser quand la visibilité est réduite

Je dépasse même si la visibilité est réduite si je circule :

- sur une **chaussée à sens unique**,
- sur une **3 ou 4 voies** et qu'une ligne continue me sépare de la circulation venant en sens inverse.



Il est interdit de dépasser un engin de service hivernal en action, lorsque, sur la chaussée, une voie de circulation au moins est couverte partiellement ou totalement de neige ou de verglas.

Dépasser à hauteur d'une intersection prioritaire

Je peux dépasser à hauteur d'une intersection où je bénéficie de la priorité. Je m'assure que les autres usagers respectent la règle.

Dépasser à hauteur d'un passage à niveau muni de barrières ou demi-barrières est déconseillé, surtout s'il s'agit d'un deux-roues qui peut être déstabilisé et tomber.



Où et comment STATIONNER



Dans cette rue, je stationne directement :

• à droite

A OUI

B NON

• à gauche

C OUI

D NON

Arrêt

Immobilisation du véhicule afin de permettre la montée ou la descente de passagers, le chargement ou le déchargement du véhicule.

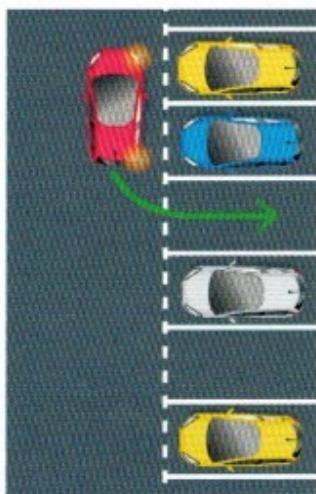
Je reste à proximité du véhicule pour le déplacer si nécessaire.

Stationnement

Immobilisation du véhicule dès que je n'effectue aucune des opérations caractérisant l'arrêt.

Rappel : l'usage du clignotant est obligatoire pour s'arrêter ou sortir d'un stationnement, même sans usager visible.

/ Types de stationnement



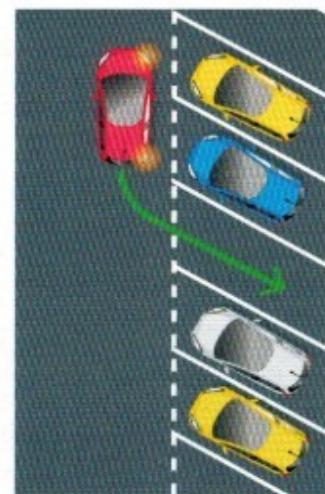
En bataille

Perpendiculairement à la chaussée, de préférence en marche arrière.



En créneau

Le long du trottoir.



En épi

En marche avant ou en marche arrière en fonction du sens de circulation.



En stationnant en marche avant, je devrai manœuvrer en repartant. Je risque de percuter un usager en sortant de la place en reculant.

/ Où stationner et s'arrêter ?

En agglomération

- Sur les emplacements, s'il y en a.
- Sur la chaussée le long du trottoir.
- Toujours dans le sens de circulation.
(rue à sens unique = à droite ou à gauche ; double sens = à droite)



Hors agglomération

- Autant que possible en dehors de la chaussée (accotement¹ praticable...).
- Sinon, sur la chaussée (mais cela est fortement déconseillé) dans le sens de la circulation.



En stationnant à gauche, je traverse deux fois la voie de gauche, ce qui augmente le risque d'accident. La visibilité est mauvaise en sortant.

/ Stationner *la nuit*

J'éteins tous les feux si je stationne :

- en dehors de la chaussée,
- sur chaussée éclairée en agglomération.



J'utilise les feux de position ou de stationnement côté chaussée :

- sur la chaussée (sauf en agglomération éclairée).



Signalisation précisant le stationnement



Exceptionnellement, je peux faire un arrêt sur le trottoir.



Stationnement réservé aux véhicules dont le PTAC est inférieur à 3,5 t.



Je stationne aux endroits autorisés afin de ne pas créer de gêne ou de mise en danger des autres usagers.



Stationnement RÉGLEMENTÉ



Sur cet emplacement,
le stationnement est :

- payant
 - à durée limitée
- A** OUI **B** NON
C OUI **D** NON



*En respectant les règles du stationnement, je permets une bonne rotation
des voitures stationnées et une meilleure régulation du trafic.*



Payant

Après avoir payé à un horodateur, un ticket m'est délivré. Il indique la durée du stationnement autorisé. Je place le ticket en évidence derrière le pare-brise.



Contrôlé par disque (gratuit)

Je place derrière le pare-brise un disque de stationnement indiquant mon heure d'arrivée. La durée de stationnement autorisée est précisée sur un panonceau (le marquage au sol est bleu.)



Unilatéral à alternance semi-mensuelle

Je stationne d'un côté de la rue, puis de l'autre (en fonction de la date et des numéros d'habitations). Je change de côté le 15 et le dernier jour du mois, entre 20h30 et 21h.



Stationnement interdit

Je n'ai pas le droit de stationner.

[Retour au sommaire](#)

Des panonceaux peuvent préciser la règle du stationnement.



L'interdiction concerne uniquement les transports de marchandises



Stationnement réservé aux véhicules électriques

DANS TOUTE L'AGGLOMERATION

L'interdiction s'applique dans toute l'agglomération



L'interdiction s'applique avant et après le panneau

INTERDIT 10h ET 18h

L'interdiction s'applique entre 10 h et 18 h

SAUF

Stationnement réservé aux véhicules d'autopartage¹

Dans une RUE

L'interdiction ou le stationnement réglementé prennent fin à la prochaine intersection.



Interdit du 1^{er} au 15 du côté du panneau



Interdit du 16 au 31 du côté du panneau



Du 1^{er} au 15 : stationnement côté impair des maisons - Du 16 au 31 : stationnement côté pair des maisons





Arrêts et stationnements **INTERDITS** (1/2)



Transportant une personne à la jambe plâtrée :

- je m'arrête sur ces emplacements
- A OUI B NON
- je stationne sur ces emplacements
- C OUI D NON

/ Arrêts et stationnements **interdits**



À partir du panneau et jusqu'à la prochaine intersection.



Le long de la ligne jaune continue.

L'arrêt et le stationnement sont également interdits :



sur les emplacements réservés (bus, taxi, véhicules d'autopartage),

sur les voies réservées (voie de bus, bande ou piste cyclable, chemin obligatoire pour piétons).



Risque sur une voie réservée : obliger un usager vulnérable à quitter sa voie au risque de se faire heurter par une voiture.



[Retour au sommaire](#)

/ Arrêts et stationnements réservés

Arrêts et stationnements réservés aux véhicules des personnes en situation de handicap titulaires d'une carte de stationnement. Je n'utilise jamais ces places, même si toutes les autres places sont occupées et même pour un court arrêt.



/ Stationnement interdit mais arrêt possible



À partir du panneau et jusqu'à la prochaine intersection.

Le long de la ligne jaune discontinue.

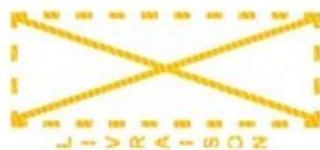
L'arrêt est également possible :

- devant les entrées de garage,
- en double file¹,
- sur les emplacements réservés aux véhicules de livraison,
- devant les dispositifs destinés à la recharge des véhicules électriques.

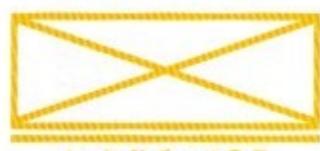


Risque en stationnant sur ces emplacements : empêcher les usagers d'accéder ou de sortir de leur place. En faisant simplement un arrêt, je peux déplacer ma voiture à tout moment.

Dans certaines villes, il existe des places de livraison partagées :



- **Places partagées** : je peux y stationner la nuit entre 20h et 7h, les dimanches et jours fériés.



- **Places réservées** : je ne peux jamais y stationner.



Je connais les endroits où il est interdit de s'arrêter et de stationner. Ainsi, je ne gênerai pas les autres usagers et je ne serai pas verbalisé.



Arrêts et stationnements **INTERDITS** (2/2)



À droite :

- je m'arrête
- A OUI B NON
- je stationne
- C OUI D NON

/ Stationnement **abusif**

Il est interdit de stationner plus de 7 jours consécutifs au même endroit sous peine de mise en fourrière de mon véhicule. Une réglementation locale peut imposer une durée inférieure.

/ Arrêts et stationnements **dangereux**

Il est interdit et dangereux d'immobiliser son véhicule :

- la nuit, sans feux, sur chaussée non éclairée,
- lorsque la visibilité est insuffisante, notamment à proximité :



des intersections,



des passages à niveau.



Risque : mon véhicule masque l'intersection, ce qui peut entraîner une collision entre deux véhicules arrivant au carrefour.



des virages,



des sommets de côte.



Risque : un usager me voit au dernier moment et percute mon véhicule.

[Retour au sommaire](#)

/ Arrêts et stationnements gênants

Un arrêt est interdit car gênant ou très gênant :



aux endroits réservés aux autres usagers (voie de bus, arrêt de bus, bande cyclable, voie pour véhicules lents, trottoir - même à cheval sur le trottoir -, aire piétonne, emplacement de taxis...),



à proximité des feux et panneaux de signalisation,



à hauteur d'une ligne continue, sur les ponts, passages souterrains et tunnels,



sur une distance de 5 mètres en amont des passages pour piétons (en dehors des emplacements matérialisés),



si je gêne un accès à un véhicule stationné, à une bouche d'incendie, à une installation souterraine,



sur les bandes d'arrêt d'urgence, sauf en cas de nécessité.



Même lorsqu'aucune signalisation n'interdit l'arrêt, je dois connaître les endroits où il serait gênant, voire dangereux de s'arrêter.

Vitesses MAXIMALES



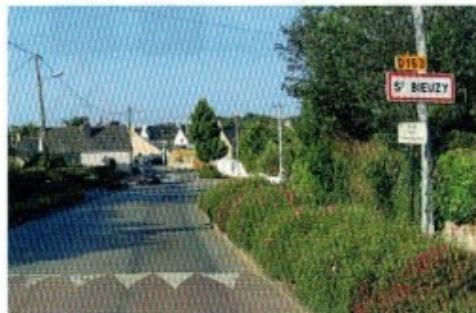
À partir du panneau, la vitesse est limitée à :

A 20 km/h
B 30 km/h
C 50 km/h

/ Vitesses en agglomération

Règle générale

Le panneau d'entrée d'agglomération limite la vitesse à 50 km/h (et interdit l'usage du klaxon).



Cas particuliers



• 30 dans toute la ville

Placée sur le même support que le panneau d'entrée, la limitation s'applique à l'ensemble de l'agglomération.



• 70 uniquement sur la route où est implanté le panneau

Une limitation à 70 km/h peut être implantée sur une section de route importante (c'est le cas sur le bd périphérique parisien).

Zones où la vitesse est réduite



Aire piétonne
Allure du pas
pour les véhicules
autorisés



Zone de rencontre
20 km/h



Zone 30
30 km/h



Ne pas respecter ces vitesses particulières mettrait en danger les usagers vulnérables, très présents dans ces zones.



	HEBE COURT	50	50	50	
Agglomération		50	50	50	
Hors agglomération	HEBE COURT	80 **	80	80	
4 voies chaussées séparées		110	100	100	
Autoroutes		130	110	110	

* Limitations de vitesse pour les élèves conducteurs et les conducteurs en période probatoire pendant 3 ans (2 ans pour ceux issus de la conduite accompagnée).

** Vitesse limitée à 90 km/h sur les sections de routes comportant au moins 2 voies affectées à un même sens de circulation.

Si la visibilité est inférieure à 50 m (temps de brouillard par exemple), la vitesse est limitée à 50 km/h quel que soit le type de route.



Plus la vitesse est élevée, plus les risques d'accidents sont importants et leurs conséquences graves.

/ Vitesses sur route



- 2 voies à double sens.
- Sur les 3 voies à double sens, lorsqu'une seule voie est affectée à un sens de circulation, seule cette voie est limitée à 80 km/h.



- Créneau de dépassement sur les 3 voies à double sens.
- 4 voies à double sens sans terre-plein central (configuration rare).



- Route à sens unique (chaussées séparées par un terre-plein central).
- Route à accès réglementé à sens unique.

/ Conducteurs novices



Pendant les trois premières années qui suivent l'obtention du permis (cette durée est ramenée à deux ans pour ceux qui ont suivi l'apprentissage anticipé de la conduite), les conducteurs novices sont soumis à des **limitations de vitesses restrictives** et ils apposent un autocollant sur l'arrière gauche de la carrosserie de leur véhicule.

Les vitesses maximales sont :

- 80 km/h sur les routes à double sens hors agglomération,
- 100 km/h sur les routes à chaussées séparées,
- 110 km/h sur les autoroutes.



Le respect des limitations permettrait de sauver chaque année environ 900 vies.



Savoir adapter sa **VITESSE**



La situation me permet de circuler à la vitesse maximale autorisée :

- A OUI
B NON

/ Adaptation à la **réglementation**

Limitations de vitesses

Une **limitation de vitesse peut être imposée** (30 km/h par exemple) pour des raisons de sécurité : manque de visibilité, proximité d'habitation, distance nécessaire pour s'arrêter en cas d'obstacle non visible...

Je tiens compte du panneau lorsqu'il indique une limitation de vitesse plus restrictive. Par exemple : si un panneau limite la vitesse à 90 au lieu de 110 km/h sur une chaussée à sens unique, la vitesse maximale est de 90 km/h par temps sec comme par temps de pluie.

30

Ce panneau indique une vitesse conseillée.
Cela permet de réguler le trafic.

Section de route à vitesse régulée

La **section à vitesse régulée permet de fluidifier le trafic**.

Lorsque c'est nécessaire (fort trafic, accident...), le panneau à messages variables (PMV) s'allume.



- Le PMV est allumé : je respecte la limitation de vitesse restrictive jusqu'au panneau de fin.
- Le PMV est éteint : la limitation de vitesse générale reste inchangée.



Même si je ne suis pas en excès de vitesse, ma vitesse peut être excessive.

[Retour au sommaire](#)

/ Adaptation à l'environnement

J'adapte ma vitesse aux circonstances, telles :

- **la configuration des lieux** : virage, descente rapide, route glissante, intersection... Exemple : si un feu est vert depuis longtemps, je ralenti à son approche pour m'arrêter à temps s'il passe au jaune,
- **la visibilité** (intempéries, nuit). Je dois pouvoir m'arrêter dans la zone de visibilité,
- **les panneaux de danger, les zones où le marquage est temporaire,**
- **la traversée de lieux-dits** : le panneau de lieu-dit n'impose pas de vitesse particulière, mais la présence d'habitations doit m'inciter à ralentir.

/ Adaptation aux situations

La présence d'autres usagers : j'adopte un comportement prudent envers les autres usagers, notamment les plus vulnérables (piétons, cyclistes, personnes âgées, enfants...). Je tiens compte de leur déplacement possible pendant le temps qui me sépare d'eux (zone d'incertitude).



Les croisements, dépassemens d'usagers vulnérables : je réduis l'allure pour éviter de surprendre ou gêner.

La circulation en files : je n'essaie pas de passer d'une file à l'autre.



Je tiens compte de l'environnement (lieux, usagers...), à chaque instant, pour adapter ma conduite en conséquence.

/ Contrôles de vitesse

Radar pédagogique : il indique aux conducteurs leur vitesse mais ne verbalise pas. Il annonce parfois un radar automatique. S'il n'indique aucune vitesse, c'est qu'il ne fonctionne pas.



Radar automatique : il peut être annoncé par un radar pédagogique, par un panneau, ou ne pas être annoncé. En cas d'infraction, un avis de contravention est envoyé au titulaire du certificat d'immatriculation. Ces radars sont implantés sur les axes où la vitesse des automobilistes est inadaptée et le risque d'accident connu.



Radar tronçon : il calcule la vitesse moyenne du véhicule sur une portion de route.



Risques liés à la VITESSE



L'augmentation de la vitesse fait augmenter :

- la distance d'arrêt
- A OUI B NON
- la gravité des accidents
- C OUI D NON

/ Pourquoi les risques augmentent avec la vitesse ?

Les limitations de vitesse ont été fixées à partir de l'observation scientifique des limites de l'individu (perception visuelle, temps de réaction, résistance aux chocs, etc.) et du véhicule (distance de freinage, résistance, etc.).

Plus la vitesse augmente :

- plus les distances d'arrêt augmentent,
- plus les risques d'accident augmentent,
- plus la gravité des accidents est grande,
- plus la fatigue s'installe,
- plus le champ de vision diminue,
- plus la consommation de carburant augmente.

NB : une forte différence de vitesses entre usagers aggrave les conséquences d'un accident.



La distance d'arrêt de mon véhicule ne doit pas dépasser la distance qui est visible devant moi (par exemple dans les virages, sommets de côte, ou la nuit).



Pour conduire en sécurité, je suis capable d'évaluer ma vitesse et de l'adapter aux situations.

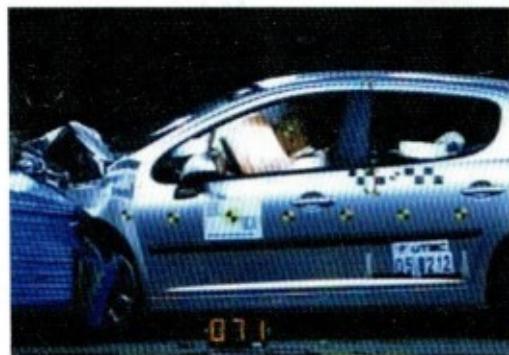
Je conserve toujours un intervalle de sécurité d'au moins 2 secondes, qui me permettra de réagir à temps pour éviter un accident. Je visualise devant moi l'espace qui correspond à ma distance d'arrêt.

/ Les forces

L'énergie cinétique

C'est l'énergie accumulée par la vitesse du véhicule.

En règle générale, cette énergie se transforme en énergie thermique par le freinage (échauffement des freins). En cas de choc, elle est dissipée par la déformation du véhicule.



Cette énergie augmente avec le **carré de la vitesse** :

$$\text{Vitesse} \times 2 = \text{énergie cinétique} \times 4$$

La force centrifuge

C'est la force qui pousse le véhicule vers l'extérieur dans les virages.

Plus la vitesse est élevée, plus cette force se fait ressentir. Cette force augmente également si le véhicule est chargé ou si le virage est serré.



Risques : sortie de route, dérapage, retournement du véhicule.



Pour éviter une sortie de route, je ralenti avant le virage.

/ Impression de vitesse

Attention : l'impression de vitesse est souvent trompeuse car elle dépend du bruit du moteur, du bruit de roulement des pneus, de la largeur de la chaussée, du paysage...

Exemple : sur une route étroite bordée d'arbres, l'impression de vitesse est grande.



Je risque de sous-estimer la vitesse :

- lorsque je quitte l'autoroute puisque j'ai roulé à vitesse élevée,
- lorsque le paysage est dégagé puisque je n'ai pas de repère de défilement,
- lorsque j'ai bu de l'alcool, consommé des stupéfiants, etc.

C

La distance d'ARRÊT



La distance de freinage dépend :

- A de la vitesse du véhicule
- B de l'adhérence de la chaussée
- C du temps de réaction

En circulation, les conditions changent sans cesse, évoluent. Je dois pouvoir m'arrêter lorsque c'est nécessaire. Si j'ai mal évalué les distances de freinage et d'arrêt, si ma vitesse est trop grande ou si l'adhérence est mauvaise, je risque de ne pas m'arrêter à temps.



Aucun véhicule ne peut s'arrêter sur place, même à faible vitesse (les freins transforment l'énergie cinétique en chaleur par frottement.)

On confond souvent **distance de freinage** et **distance d'arrêt**. C'est une erreur, car on oublie alors la distance parcourue durant le temps de réaction.

	30	50	70	80	90	110	130
Distance parcourue pendant le temps de RÉACTION	9	15	21	24	27	33	39
	8	14	19	22	25	30	36
Distance parcourue pendant le FREINAGE	4	12	24	32	40	60	83
Distance d'ARRÊT		25	49	64	81	121	169
	12	26	43	54	65	90	119

En noir : la distance approximative

Réaction : dizaine de la vitesse x 3 – Arrêt : dizaine de la vitesse x dizaine de la vitesse

En rouge : la distance réelle

[Retour au sommaire](#)

/ Temps de réaction

C'est le temps qui s'écoule entre ma perception de l'information et mon action sur les commandes. Il dure en moyenne une seconde.



Le temps de réaction dépend de la forme du conducteur.



Le temps de réaction est augmenté si je suis distrait, fatigué, sous l'emprise d'alcool ou de drogue...

Pendant le temps de réaction : je perçois l'information, je l'analyse, je décide de l'action à accomplir... et comme je n'ai pas encore commencé à agir, mon véhicule continue d'avancer à la même vitesse.

/ Distance de freinage

C'est la distance comprise entre le début du freinage et l'arrêt complet du véhicule. Aucun véhicule ne peut s'arrêter sur place, même à faible vitesse.



La distance de freinage dépend de la vitesse, de l'adhérence de la chaussée et de la qualité des pneus.



Lorsque la vitesse double, la distance de freinage est multipliée par quatre.

Lorsque l'adhérence est réduite (gravillons, boue...), la distance de freinage est allongée. Sur chaussée mouillée, elle est multipliée par deux. Sur le verglas, l'adhérence est quasiment nulle.

/ Distance d'arrêt

C'est la distance totale parcourue entre la détection d'une information et l'arrêt du véhicule.



[Retour au sommaire](#)



Intervalle de **SÉCURITÉ**



La distance de sécurité varie en fonction de la vitesse :

- A OUI
- B NON

/ Utilité de la *distance de sécurité*

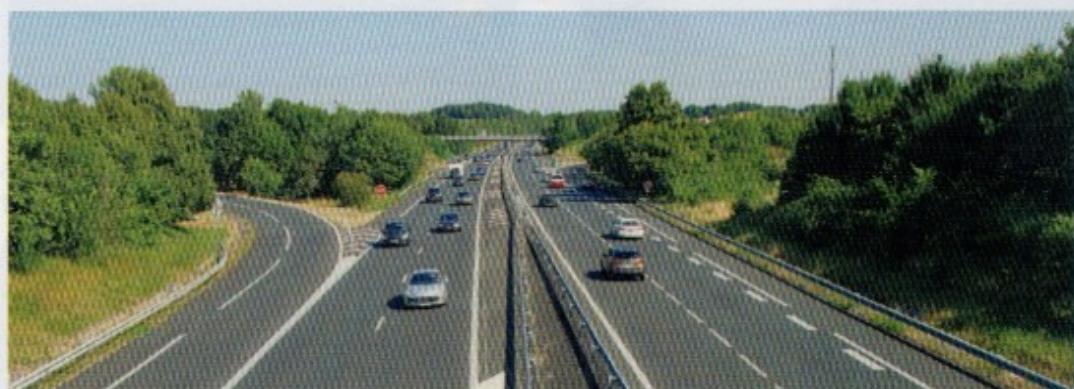
La distance de sécurité est la **distance minimale à conserver avec le véhicule qui me précède** quand je circule à la même vitesse que lui.

Cette distance permet :

- d'avoir le temps d'agir en cas de situation inattendue (éviter un obstacle, éviter une collision en cas de freinage brusque...),
- de compenser un temps de réaction variable (distraction, fatigue...).



Si je circule trop près de la voiture qui me précède et qu'elle freine brusquement, je ne pourrai pas m'arrêter à temps, je vais la percuter.



Je contrôle régulièrement la **distance de sécurité vers l'arrière** à l'aide des rétroviseurs.

Si un usager me suit de trop près, je peux augmenter l'intervalle avec le véhicule qui précède, accélérer dans la limite de la réglementation et de la situation, faciliter le dépassement...



Je maintiens un intervalle de sécurité d'au moins 2 SECONDES quelle que soit la vitesse à laquelle je circule.

À l'arrêt, je conserve également un espace de sécurité devant moi.

[Retour au sommaire](#)

/ Évaluer l'intervalle de sécurité

L'intervalle doit être au moins égal à la distance parcourue en deux secondes.

une se-con-de, deux se-con-des



Quand le véhicule devant est à la hauteur d'un repère (arbre, poteau...) je dis "une se-con-de, deux se-con-des" en détachant chaque syllabe. La distance est suffisante si je n'ai pas encore atteint le repère à la fin de la phrase.



Sur autoroute à 130 km/h : je dois voir deux traits de la bande d'arrêt d'urgence entre mon véhicule et celui qui me précède.

/ Calculer la distance de sécurité

Je multiplie le chiffre des dizaines de la vitesse par 6 (soit la distance parcourue en 1 seconde et multipliée par 2 pour les 2 secondes de distance) :



$$5 \times 6 = 30 \text{ m}$$

Distance réglementaire 28 m



$$11 \times 6 = 66 \text{ m}$$

Distance réglementaire 62 m



$$8 \times 6 = 48 \text{ m}$$

Distance réglementaire 45 m



$$13 \times 6 = 78 \text{ m}$$

Distance réglementaire 73 m

Je compare cette distance avec la longueur des traits de marquage au sol qui me séparent du véhicule qui précède :

Bandé d'arrêt d'urgence

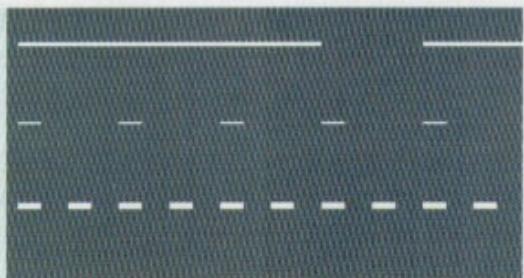
trait 39 m - intervalle 13 m,

Ligne centrale

trait 3 m - intervalle 10 m,

Ligne de rive

trait 3 m - intervalle 3,5 m.



/ Tenir compte de l'adhérence

Si l'adhérence est mauvaise : distance de freinage augmentée et risque d'aquaplanage. Je dois augmenter la distance de sécurité et adapter la vitesse.

La distance de sécurité doit également être augmentée :

- si la visibilité est mauvaise car je risque de voir plus tard un obstacle,
- si je suis fatigué ou sous l'emprise de substances psychoactives, car mon temps de réaction sera allongé,
- dans les tunnels si un panneau ou les diodes bleues l'imposent.

C

La prise d'**INFORMATION**



Mon regard se porte vers les véhicules stationnés :

- A OUI
- B NON

En conduite, je dois savoir trouver les indices utiles. Un indice est une information qui permet d'analyser une situation afin de prendre les bonnes décisions.

/ Où porter **le regard** ?

En conduisant, je ne peux pas lire tous les indices en même temps. Un conducteur novice mettra plus de temps qu'un conducteur expérimenté à lire les indices, les analyser et les traiter au mieux. L'expérience permet de choisir les indices importants.

Dans les zones à risques, je me prépare à m'arrêter si nécessaire. Plus le nombre d'indices à prendre en compte est important, plus je dois ralentir pour avoir le temps de les analyser.



1. Y-a-t-il un usager qui va me dépasser ?
2. Le conducteur du véhicule utilitaire observe-t-il à sa droite, vers moi ?
3. Les piétons manifestent-ils leur intention de traverser ?
4. Les véhicules ralentissent-ils ?
5. Une information s'affiche-t-elle au tableau de bord ? Quelle est ma vitesse ?
6. Le conducteur contrôle-t-il latéralement ?
7. Suis-je suivi ?
8. Le feu change-t-il de phase ?



En circulant le long de véhicules stationnés, des portières risquent de s'ouvrir, des véhicules risquent de sortir de leur stationnement, des piétons risquent de surgir : je porte mon regard vers ces véhicules.

/ Se placer pour mieux voir

Je garde un **intervalle de sécurité d'au moins 2 secondes** avec le véhicule devant. En restant éloigné d'un camion, j'améliore ma visibilité. Je peux modifier légèrement ma position sur la chaussée tout en restant dans ma voie de circulation. Cela peut être nécessaire lorsque je souhaite dépasser.



/ Les rétroviseurs

Les rétroviseurs permettent de voir vers l'arrière rapidement sans se retourner. Ils sont utiles à chaque fois que l'on veut s'engager dans la circulation, mais également avant de changer de voie, avant de modifier mon allure, etc.

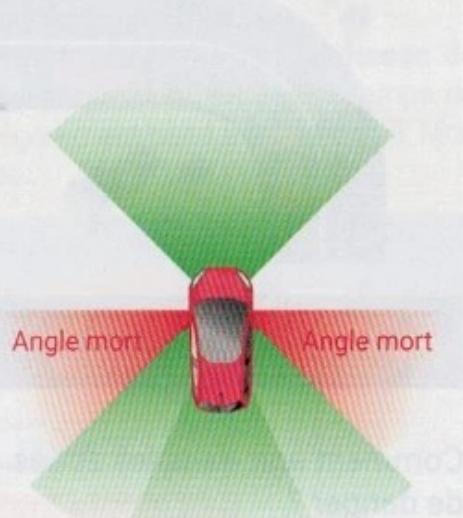


/ Les angles morts

Attention, je ne peux pas tout voir dans les rétroviseurs. **Certains endroits ne sont pas visibles. Ce sont les angles morts.** Ainsi, avant tout changement de direction, je tourne la tête pour contrôler en vision directe la présence d'usagers dans ces angles morts.



Un usager placé dans ces angles morts risque d'être heurté. Pour éviter l'accident, je fais un contrôle en vision directe.



Je regarde loin, sans fixer mon regard. Je balaye la chaussée et ses abords pour détecter les indices importants et éviter d'être surpris. Pour voir tout autour, j'utilise les rétroviseurs et je regarde dans les angles morts.

C

Les zones de **DANGER**



La zone de danger à surveiller principalement est :

- A zone A
- B zone B
- C zone C

/ Les zones de **danger potentiel**

Les zones de danger sont par exemple les endroits qui se trouvent en dehors de mon champ de vision, les zones cachées où je risque de rencontrer un danger potentiel et les zones où je risque de croiser la trajectoire d'un autre usager.

Cela peut être : dans une **intersection**, à la **sortie d'un virage**, au niveau d'une **sortie de chantier**, après un **sommet de côte**, dans une **nappe de brouillard**, derrière un camion ou un bus, au-delà du faisceau lumineux de mes feux la nuit, etc.



À la sortie d'un virage, il peut y avoir un piéton qui traverse ou une voiture arrêtée par exemple.

Comment agir dans les zones de danger ?

Je ralenti et je place le pied face au frein. Ainsi, je me prépare psychologiquement à freiner et je peux agir une demi-seconde plus tôt si un danger est présent. En plaçant mon pied devant le frein, je réduis mon temps de réaction et ma distance d'arrêt.



/ La zone d'incertitude

C'est la zone dans laquelle les autres usagers risquent de se déplacer durant le temps qui me sépare d'eux quand je suis en voiture.

Les piétons et cyclistes peuvent rapidement changer de trajectoire. Ils créent des zones d'incertitude.

En prévoyant les actions des autres usagers, je peux éviter l'accident. En présence de ces usagers, je me prépare à m'arrêter à temps.

Les zones d'incertitude sont différentes en fonction des types d'usagers :

- **piétons** : tout autour d'eux,
- **rollers** : plus loin devant eux,
- **cyclistes** : devant et sur les côtés s'ils tombent,
- **voiture en circulation** : devant et sur les côtés en diagonale,
- **voitures arrêtées** : sur les côtés si une portière s'ouvre,
- **caravanes** : devant et sur les côtés si elle oscille en roulant,
- **véhicules encombrants** : au niveau de leur porte-à-faux lorsqu'ils tournent.



/ La surface des contraintes

La surface des contraintes est la trajectoire imposée par la vitesse de mon véhicule. Je ne peux pas modifier ma trajectoire pendant le temps de réaction. En revanche, je peux la corriger légèrement pendant le freinage. Mon allure détermine la surface des contraintes.



Ma surface des contraintes ne doit pas chevaucher une zone d'incertitude, un obstacle fixe ou une zone de danger potentiel.



J'analyse chaque indice afin d'agir rapidement et de prendre les bonnes décisions.

C

L'attitude à l'égard des **AUTRES**



Mon ami conduit la voiture devant :

- A je le suis
- B je m'arrête

/ L'anticipation

Anticiper c'est faire l'hypothèse de l'évolution possible d'une situation, faire «comme si...» et agir en conséquence.

Lorsque la visibilité est limitée et que d'autres usagers risquent d'arriver, je dois savoir analyser les distances et le temps restant. En prenant en compte les autres usagers et ce qu'ils risquent de faire dans les prochaines secondes, je limite les risques d'accident.

Exemples de zones ou situations à risques

Intersections

Je ralenti en tenant compte de la visibilité. Je m'assure que les autres conducteurs m'ont vu. Ici, l'indice le plus important est le regard du conducteur.



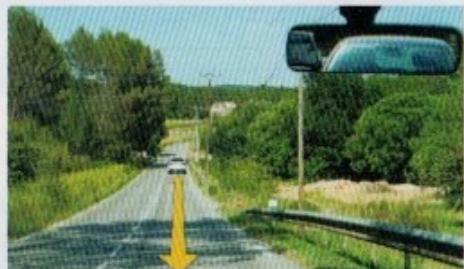
Dépassement

Je m'assure d'avoir une visibilité suffisante, que personne ne me dépasse, qu'aucun usager ne risque de s'insérer sur la chaussée pendant le dépassement.



Intervalle de sécurité

Je garde toujours un espace suffisant avec l'usager qui me précède. J'augmente cet intervalle si un usager me suit de près.



[Retour au sommaire](#)

Piétons

Ils sont peu visibles. Je dois repérer leur présence et être prêt à m'arrêter si nécessaire.



À l'approche d'une zone sans visibilité, si je manque d'anticipation en ne mettant pas le pied devant le frein, je risque l'accident si un usager arrive.

Une conduite souple permet de privilégier l'anticipation. Elle est gage de sécurité, et d'économies : plus je détecte tôt un ralentissement, plus je peux avoir recours à la décélération et moins je consomme.

/ La pression des pairs et des autres usagers

Mes pairs sont les personnes qui risquent d'avoir une influence sur mon comportement : amis, relations proches, etc.

Mon passager me dit que j'ai le temps de passer avant que le feu ne passe au rouge. Je ne mets pas nos vies en danger pour avoir l'air cool. Je m'arrête !



Je circule à la vitesse maximale autorisée et l'usager derrière fait des appels lumineux : je n'ai pas à accélérer et à commettre une infraction pour lui faire plaisir. Il attendra !



Dans une voiture, je ne dois me laisser influencer ni par mes passagers ni par les autres usagers de la route.

Je suis responsable des autres et c'est à moi seul de prendre les décisions.



Les moyens de **COMMUNICATION**



Je klaxonne :

- A OUI
- B NON

Je communique pour me faire comprendre et pour permettre aux autres usagers d'adapter leur conduite à la situation.

Anticiper c'est faire l'impossible et l'évolution possible d'un

Clignotants

Je les utilise dans tous les cas où je **change de trajectoire, de direction, de voie, de file, je quitte ou prends un stationnement, je dépasse, j'évite un obstacle...**

L'usage des clignotants est obligatoire. Ne pas les utiliser pour indiquer un changement de direction peut être sanctionné d'une amende et d'un retrait de 3 points.



Actionner un clignotant pour changer de file ne donne pas la priorité.
Je cède le passage et vérifie que j'ai été compris avant d'effectuer une manœuvre.

Feux de détresse

J'actionne les feux de détresse si :

- je suis le dernier d'une file fortement ralentie ou d'une file arrêtée formant un bouchon,
- je circule à une allure anormalement réduite (ennui mécanique...),
- mon véhicule est immobilisé suite à une panne ou à un accident.



Je risque de me faire percuter par l'arrière par un automobiliste n'ayant pas vu le ralentissement.

Appels lumineux

Je fais un appel lumineux :

- pour avertir les conducteurs arrivant en sens inverse d'un danger,
- pour avertir les autres usagers de ma présence la nuit, avant une intersection, un virage ou un sommet de côte,
- pour avertir un conducteur arrivant en face qu'il est resté en feux de route et m'éblouit.



Risque sur route étroite : percuter un véhicule qui ignorait ma présence à la sortie d'un virage.

Klaxon

Je l'utilise :

- hors agglomération le jour, pour avertir de mon approche à hauteur d'une intersection ou d'un virage sans visibilité,
- en agglomération et la nuit en cas de danger immédiat uniquement.

Je n'utilise pas le klaxon pour faire part de mon mécontentement.



Risques : déranger les riverains en utilisant abusivement le klaxon, augmenter la pollution sonore, provoquer stress et énervement inutilement.

Feux stop

Je fais des appels de feux stop, en appuyant par intermittence sur la pédale de frein, pour avertir les usagers qui me suivent d'un ralentissement.



Risque avec des feux stop en panne : l'usager qui me suit ne voit pas lorsque je freine, il risque de m'emboutir par l'arrière.

- Avec un **geste** de la main, je remercie ou fais signe de passer.
- Avec un **regard**, je m'assure d'avoir été vu.
- Avec un **sourire**, je remercie.

Les vitres opaques à l'avant limitent la communication entre les conducteurs, ce qui peut être source de malentendus.

C

Santé et CONDUITE



Les capacités de conduite peuvent diminuer :

• avec l'âge

A OUI B NON

• avec certaines maladies

C OUI D NON

/ Les maladies

De nombreuses maladies diminuent les capacités de conduite et nécessitent de passer un examen médical auprès d'un médecin agréé. Cet examen peut être obligatoire pour obtenir le permis ou pour continuer à conduire.

Parmi ces maladies :

- le diabète peut entraîner des hypoglycémies,
- l'épilepsie peut provoquer des pertes de connaissance,
- la dépendance aux drogues ou à l'alcool,
- les troubles de l'équilibre.



Certaines maladies peuvent entraîner une restriction temporaire ou définitive du permis de conduire ou nécessiter une adaptation du véhicule.

En cas de restriction temporaire, je dois passer un examen médical quand mon état de santé s'est amélioré, pour déterminer si je peux reprendre la conduite.

Les capacités de conduite diminuent avec l'âge.

/ La vision

Pour conduire une voiture, l'acuité visuelle¹ doit être d'au moins 5/10^{ème} pour l'ensemble des deux yeux (avec correction si nécessaire). Si un œil a une acuité inférieure à 1/10^{ème}, l'autre œil doit avoir au moins 5/10^{ème}.

Le champ visuel doit être au minimum de 120°.

La vision risque de baisser avec l'âge ou avec certaines maladies. Il faut la faire contrôler régulièrement.

L'implantation des panneaux tient compte des caractéristiques de la vision humaine. Je suis donc en mesure d'en prendre connaissance suffisamment tôt pour agir en conséquence.

- La taille des panneaux et des supports de feux tricolores varie en fonction de la vitesse (les panneaux sont plus grands sur autoroute par exemple).
- Une acuité visuelle de 10/10^{ème} permet de lire un panneau d'entrée d'agglomération à 50 m. Avec une acuité de 5/10^{ème}, il est lu à 40 m.
- Un panneau de limitation de vitesse hors agglomération est lu à plus de 150 m.

Correction

Si je dois porter une correction (lunettes ou lentilles) pour conduire, le code 01 «dispositif de correction et/ou protection de la vision» est apposé au verso du permis de conduire.

Le daltonisme et la non-perception des couleurs sont compatibles avec la conduite.



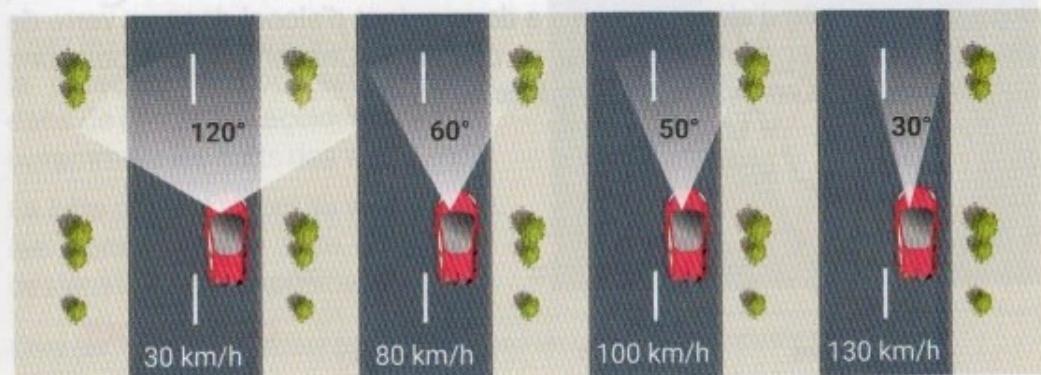
Si je ne porte ni lunettes ni lentilles alors que mon permis comporte cette mention, je risque un retrait de points, une amende et l'immobilisation du véhicule.

Nota : les lunettes de soleil de catégorie 4 (mer, montagne, glacier) sont interdites pour conduire.

Champs de vision

Plus la vitesse augmente, plus le champ de vision diminue. La vision centrale permet de voir loin. La vitesse provoque un effet tunnel (la vision devient floue sur les côtés).

À l'arrêt, notre champ de vision est de 180°. Mais à 80 km/h, il n'est plus que de 60°.



Les capacités de conduite peuvent être altérées très facilement (mauvaise vision, maladie, alcool, drogue...). Je fais contrôler régulièrement mon état de santé.



Alcool : CONSÉQUENCES



Il faut environ une heure pour éliminer une alcoolémie de :

- A 0,10 g/l de sang
- B 0,50 g/l de sang
- C 1 g/l de sang

85% des accidents mortels causés par l'alcool sont dus à des buveurs occasionnels, soirées de week-end notamment. La première cause d'accidents mortels est l'alcool (environ un tiers des accidents).

/ Les doses



Dans les débits de boissons, bars, restaurants, etc. les doses d'alcool sont standardisées. C'est-à-dire que **chaque verre d'alcool servi contient la même dose d'alcool (10g d'alcool pur)**. Il y a donc autant d'alcool dans un verre de vin que dans un apéritif, un digestif ou une bière. Chacune de ces boissons donnera le **taux d'environ 0,25 g par litre de sang**.



On atteint environ 0,50 g/l de sang après 2 verres d'alcool. Le pic d'alcoolémie¹ est atteint après environ **1 heure si on a mangé et 30 minutes si on est à jeun**.



En doses «maison», la quantité d'alcool dans les verres est très souvent plus importante qu'en doses «bar».

/ Les effets

Les effets se font sentir dès 0,20 g/l de sang (dès le premier verre d'alcool) : allongement du temps de réaction, baisse de l'attention, équilibre perturbé, somnolence, excès de confiance en soi, sensibilité aux éblouissements, réduction du champ visuel, mauvaise évaluation des distances, diminution de la sensibilité à la couleur rouge, fixité du regard...



/ L'élimination

Le foie élimine 95 % de l'alcool.

On élimine en moyenne **0,10 à 0,15 g/ litre en 1 heure**. Il faut donc plus de **2h30 pour éliminer un verre d'alcool**.

Seul le temps permet d'éliminer l'alcool. Boire de l'eau, une boisson énergisante, du café, danser... ne permet pas de diminuer le taux d'alcool.

/ Les Jeunes et l'alcool

Chez les conducteurs de 18 à 24 ans, la présence d'alcool est détectée dans de nombreux accidents graves, notamment les nuits des week-ends.

La lutte contre l'alcool au volant chez les jeunes peut se faire grâce à la désignation d'un capitaine de soirée.



Chez les 18-24 ans, l'alcool est présent dans un quart des accidents mortels.

La polyconsommation¹ multiplie les risques d'accidents graves.



Si un conducteur a trop bu et que je suis sobre, je peux prendre le volant à sa place, l'inciter à prendre un taxi ou à dormir sur place.

C

Alcool : DÉPISTAGE



Pendant le délai probatoire, conduire avec un taux de 0,10 mg/l d'air entraîne la perte :

- A de 3 points
- B de 4 points
- C de 6 points

1 Les taux d'alcool



La conduite sous l'emprise de l'alcool multiplie le risque d'être responsable d'un accident mortel par environ 18.

L'alcoolémie (quantité d'alcool dans l'organisme) se mesure de deux façons : en gramme par litre de sang (g/l), ou en milligramme par litre d'air expiré (mg/l).

Exemple : 0,50 g/l de sang = 0,25 mg/l d'air expiré.

- Je suis en **infraction dès 0,20 g/l** de sang (soit 0,10 mg/l d'air expiré) si je suis conducteur novice ou en apprentissage.
- Hors du délai probatoire, je suis en **infraction dès 0,50 g/l** de sang.
- Je commets un **délit dès 0,80 g/l** de sang.

En cas d'infraction :

- retrait de 6 points,
- amende,
- véhicule immobilisé, sauf si un conducteur sobre peut conduire.
- rétention immédiate du permis pour 72 heures au plus en cas de délit.

L'alcool se diffuse à 95 % dans le sang. Pour une même quantité d'alcool absorbée, l'alcoolémie varie en fonction du poids et du sexe (le taux sera plus élevé chez une femme et chez une personne pesant moins lourd).

Un **dépistage est obligatoire** en cas d'accident mortel ou corporel, de non-respect d'un signal de priorité de passage, dans plusieurs cas de délits routiers. Un **dépistage est possible** en cas d'accident matériel, d'infraction ou de simple soupçon.

Le fait de refuser de se soumettre aux vérifications est un délit puni de 2 ans de prison, de 4500 euros d'amende et d'un retrait de 6 points.

/ Les tests de dépistage

Les forces de l'ordre procèdent d'abord à un dépistage à l'aide d'un éthylotest.



Avec un éthylotest chimique, lorsque le réactif contenu dans le tube devient vert au-delà du repère, le conducteur ne doit pas conduire.



Avec un éthylotest électronique, un conducteur qui n'est plus en période probatoire est en infraction à partir de 0,25 mg par litre d'air expiré.

/ La mesure exacte du taux

Si le dépistage est positif, l'agent doit effectuer une mesure précise avec un **éthylomètre**, ou plus rarement avec une prise de sang (s'il n'est pas possible de faire autrement).



L'éthylomètre mesure précisément la concentration d'alcool dans l'air expiré.

La vérification est systématique quand le dépistage est positif ou en cas de refus de dépistage, d'ivresse importante, de blessures, de décès.



Conducteur novice, je bois Zéro verre d'alcool avant de conduire.

C

Médicaments et STUPÉFIANTS



La prise de ce médicament peut diminuer les capacités de conduite :

A OUI B NON

Il est dangereux de prendre le volant :

C OUI D NON

/ Les médicaments

La prise de médicaments a des effets sur le système nerveux.

Certains médicaments peuvent provoquer malaises, hallucinations, troubles de la vigilance...

Certains médicaments vendus sans ordonnance peuvent avoir des effets incompatibles avec la conduite.



Les médicaments qui risquent d'avoir des effets sur les capacités de conduite comportent l'un de ces trois pictogrammes :



Soyez prudent

Ne pas conduire sans avoir lu la notice.

Je m'informe et je lis la notice.



Soyez très prudent

Ne pas conduire sans l'avis d'un professionnel de santé.

Je demande l'avis de mon médecin ou de mon pharmacien avant de conduire.



Attention danger : ne pas conduire

Pour la reprise de la conduite, demandez l'avis d'un médecin.

La conduite est dangereuse et très fortement déconseillée.

Attention : des médicaments de niveau 2 peuvent avoir des effets de niveau 3 sur certaines personnes.



Associer médicaments et alcool ou drogue augmente considérablement les risques pour la conduite.

/ Les stupéfiants

Effets

- Au moins 4 % de décès routiers ont pour cause principale l'usage de stupéfiant par le conducteur.
- La polyconsommation alcool/cannabis multiplie par 29 le risque d'accident mortel.



Contrôles

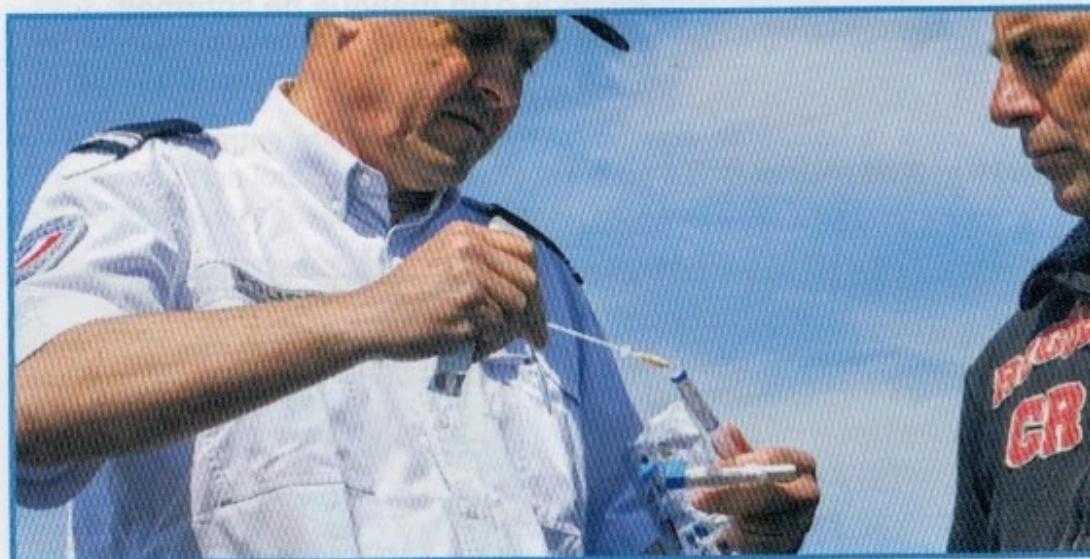
Un dépistage est obligatoire en cas d'accident mortel ou corporel, ou de non-respect d'un signal de priorité de passage. Un dépistage est possible en cas d'accident matériel, d'infraction ou de simple soupçon.

Le dépistage de stupéfiants peut être effectué par test urinaire ou salivaire.

La plupart des drogues sont détectables par tests salivaires : cannabis, ecstasy, cocaïne...



Pour éliminer totalement un joint de cannabis dans la salive, il faut 3 jours.



Si le dépistage est positif

- voiture immobilisée si personne d'autre ne peut conduire,
- rétention immédiate du permis pour 72 heures au plus,
- vérification par prise de sang ou par second prélèvement salivaire,
- le conducteur a commis un délit. Il encourt les mêmes sanctions qu'en cas d'alcoolémie de 0,80 g/l de sang (4500 euros d'amende, retrait de 6 points, deux ans d'emprisonnement, ainsi que des peines complémentaires).



Toutes les drogues et certains médicaments sont incompatibles avec la conduite. Je ne conduis pas sous l'emprise de substances psychoactives.



Fatigue et **VIGILANCE**



Pour lutter efficacement contre la fatigue :

- A j'aère l'habitacle
- B j'écoute une musique forte
- C je fais une pause
- D je roule plus vite

La fatigue résulte d'une activité. Elle survient après une phase de conduite, qui demande de traiter des informations, de prendre des décisions et d'agir.

Pour prévenir la fatigue : je fais des pauses, je me détends.

La somnolence est la conséquence d'un manque de sommeil.

Pour prévenir la somnolence : je fais une sieste.

La vigilance est le niveau d'éveil du conducteur.

Pour prévenir la baisse de vigilance : j'évite de conduire entre 14h et 16h et entre 2h et 5h du matin.

/ Les **signes**

Il existe une série de signaux annonçant la fatigue, la somnolence ou la baisse de vigilance. Il faut savoir les détecter rapidement.

Le plus connu est le bâillement. Les yeux commencent à piquer, des douleurs dans le dos, la nuque et les épaules se font ressentir, les paupières sont lourdes.

Le conducteur fatigué devient facilement irritable et ressent l'envie de changer de position très souvent. Sa concentration et son attention sont altérées.



La prise de risques est plus importante. Le regard devient fixe. Le conducteur risque de dévier de sa trajectoire.



Quand les premiers signes de fatigue ou de somnolence se font ressentir je dois faire une pause, même s'il ne reste que quelques kilomètres à parcourir.

Ce qu'il faut éviter

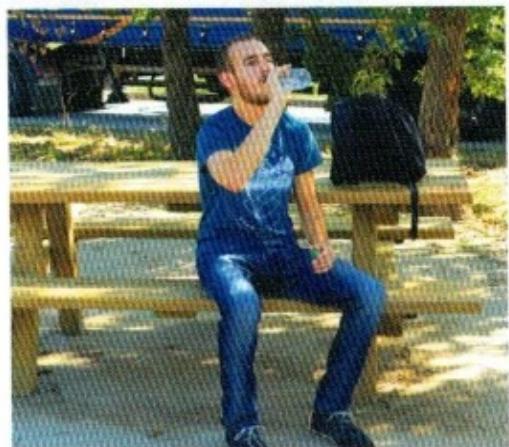
La fatigue est favorisée par : un manque de sommeil pendant les nuits qui précèdent le départ, un habitacle surchauffé et mal aéré, un itinéraire monotone, un trafic dense, une mauvaise installation...

La vigilance peut être perturbée par la prise de médicaments, les soucis, ou encore le fait de conduire sur un trajet bien connu.

La vigilance baisse sur autoroute lorsque les voies sont dégagées et par beau temps.

/ Prévenir la fatigue

- Je pars reposé.
- J'évite de conduire aux horaires où la vigilance est moins bonne.
- Je m'installe correctement au poste de conduite.
- Je prévois un repas léger, bien sûr sans alcool.
- Je fais des pauses d'au moins un quart d'heure toutes les deux heures.



La seule solution lorsque je suis fatigué est de s'arrêter et de passer le volant à un conducteur reposé, ou de dormir un peu.



Il n'existe aucun moyen de dépister la fatigue comme pour l'alcool. Mais au volant, le risque d'accident mortel est très important en cas de fatigue.

Des idées fausses

- ✖ L'air frais revigore et suffit à supprimer la fatigue.
- ✖ Boire un café avant de partir permet de ne pas faire de pauses pendant le trajet.
- ✖ Mettre la musique plus fort évite la somnolence.
- ✖ Fumer une cigarette supprime la fatigue.

C

L'influence des **DISTRIBUTEURS** (1/2)



Un conducteur est dangereux dès qu'il lit un appareil de navigation plusieurs secondes :

- A OUI
- B NON

1 La charge mentale

Plus la tâche de conduite est complexe, plus l'attention doit être grande. Si la charge mentale est trop importante au moment où l'activité de conduite se complique, le conducteur ne sera pas en mesure de traiter la situation, il risque l'accident.



L'utilisation d'un téléphone en conduisant, quel que soit le système utilisé, augmente le risque d'accident. Le danger provient surtout de la distraction créée par la conversation.

SANS usage du téléphone



Temps de RÉACTION Distance de FREINAGE



AVEC usage du téléphone



Temps de RÉACTION

Distance de FREINAGE



Pendant une conversation téléphonique, le temps de réaction est augmenté. Un conducteur concentré sur sa conversation est forcément moins concentré sur sa conduite.

[Retour au sommaire](#)

/ Usage du téléphone

La réglementation

Il est **interdit** de conduire :

- avec un téléphone tenu en main,
- avec un dispositif porté à l'oreille permettant d'émettre du son (kit mains libres, écouteurs, casques audio, etc.).

Sanctions : **amende et retrait de 3 points.**

Utiliser les dispositifs intégrés au véhicule pour téléphoner n'est pas sanctionné. Le conducteur n'a alors rien, ni dans les mains, ni sur les oreilles.

Toutefois, en cas d'accident, un juge pourra retenir le fait de téléphoner comme une circonstance aggravante.



Être en conversation téléphonique reste déconseillé, puisque la personne à qui l'on parle ne voit pas la situation de conduite et ne peut donc pas s'y adapter si la situation se complique. Téléphoner en conduisant perturbe la vision et l'attention.

Les SMS et réseaux sociaux

Écrire un SMS est très dangereux puisque les yeux se portent durant de longues secondes sur le téléphone plutôt que sur la route.

Les risques sont les mêmes si un conducteur se connecte sur un réseau social ou décide de faire un «selfie» en conduisant.



/ Usage du GPS

Le GPS se règle avant le départ et non pendant la conduite.

Pendant la conduite, il faut environ deux minutes à un conducteur pour rechercher une adresse de navigation. Un tiers de ce temps est consacré aux validations visuelles, ce qui limite les prises d'information et rend la conduite moins sécuritaire. Mal paramétrer le GPS peut être une source de distraction.



C

L'influence des **DISTRIBUTEURS** (2/2)



Pour éviter les distractions :

- je laisse le téléphone sur messagerie
 A OUI B NON
- je prévois des occupations pour les enfants
 C OUI D NON

1 Enfants et passagers

Les enfants demandent beaucoup d'attention, y compris en voiture. Il est dangereux de se contorsionner pour ramasser un «doudou» ou un jouet ou de se retourner pour parler. Un écart de trajectoire est vite arrivé. Le conducteur doit garder les yeux et l'esprit à la conduite. Si j'ai besoin de consoler mon enfant, je m'arrête.



Une discussion animée avec un passager peut concentrer l'attention du conducteur sur autre chose que sa tâche de conduite. Il est alors moins attentif et son temps de réaction est augmenté.



Un conducteur doit savoir rester calme afin de ne pas prendre de risque.

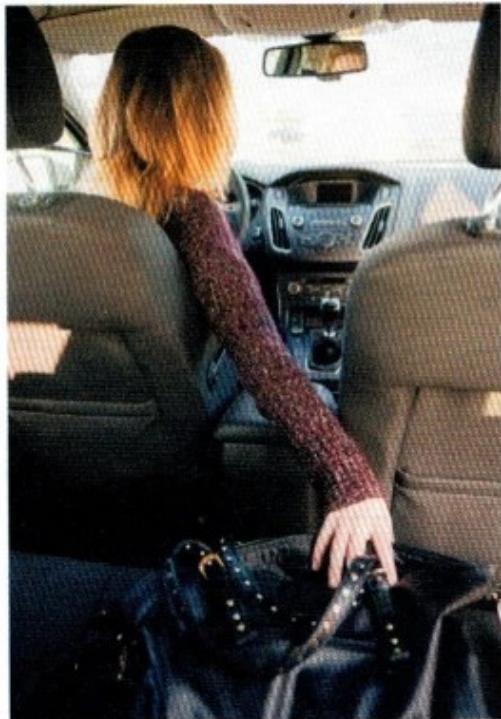
[Retour au sommaire](#)

/ Occupations et préoccupations

L'inattention peut provenir de ce que l'on fait dans l'habitacle : chercher un objet dans la boîte à gants, allumer une cigarette, ramasser quelque chose qui est tombé par terre, enlever son manteau ou enfiler un pull, consulter un agenda, chercher un morceau de musique...



À ce moment-là, si quelqu'un freine devant pendant que le regard du conducteur est ailleurs, il n'aura pas le temps de freiner suffisamment et risque de percuter le véhicule.



Les préoccupations mentales peuvent être diverses : anxiété, soucis financiers, amoureux, problèmes au travail...

Tout cela perturbe la concentration du conducteur. Un conducteur perdu dans ses pensées ne pourra traiter que quelques informations élémentaires mais pas davantage.

Des affiches publicitaires peuvent fixer l'attention. Elles déconcentrent ponctuellement le conducteur en attirant le regard.

Une musique forte risque d'empêcher d'entendre les bruits environnants comme un klaxon ou une sirène de pompier.



Prévenir les distractions

- Je m'arrête si je dois faire une autre activité.
- Je laisse le téléphone sur messagerie et je m'arrête dans un endroit sûr pour écouter le message et rappeler si nécessaire.
- Je peux demander à mon passager de répondre.
- Lorsque je passe un appel, je m'assure que mon interlocuteur n'est pas au volant en lui posant la question.
- Je me familiarise avant de partir avec les équipements du véhicule.
- Je règle le GPS avant le départ.
- Je prévois des occupations pour les enfants.
- Je n'oublie pas que la conduite est une activité à part entière, qui demande beaucoup d'attention et qui ne doit pas être combinée avec d'autres activités.



Circuler la **NUIT**



Je passe en feux de croisement :

- A OUI
- B NON

/ Chaussées éclairées

En ville

Il est interdit de circuler sans feux.



J'utilise les feux de croisement.



Les feux de position seuls sont autorisés. Toutefois, je préfère les feux de croisement (qui permettent de mieux voir et d'être mieux vu), aux feux de position seuls.



En feux de position seuls, je risque de découvrir tardivement un usager vulnérable mal signalé (piéton, vélo sans lumière).

Hors agglomération



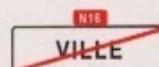
J'utilise les feux de croisement.

Je ne circule jamais en feux diurnes la nuit.

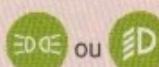


/ En tunnel

En tunnel, la règle est identique à la conduite de nuit.



Tunnel éclairé



Seul en
tunnel non éclairé



[Retour au sommaire](#)

/ Chaussées non éclairées



Feux de route (pour voir loin - portée de 100 m minimum)

Si je suis seul sur route non éclairée, hors agglomération ET en agglomération.



Feux de brouillard avant (éclairer les bas-côtés)

Sur route étroite et sinuueuse hors agglomération, en complément des feux de route.



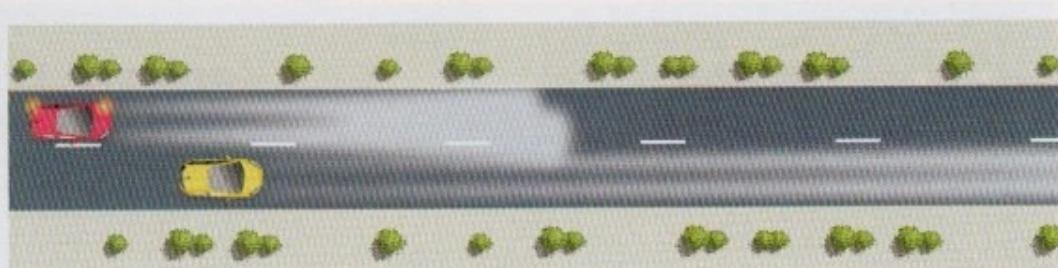
Feux de croisement (voir et être vu sans éblouir - portée de 30 m)

- pour croiser ou suivre un autre usager (je passe en feux de croisement si je croise un piéton ou un cycliste, par exemple).
- au crépuscule et à l'aube. À ces périodes, la vision est moins bonne. Il est nécessaire d'être bien visible.

Si un usager derrière moi reste en feux de route, je peux faire des appels de feux stop et mettre le rétroviseur en position nuit. Certains rétroviseurs intérieurs se teintent automatiquement en fonction de la luminosité.

Lors d'un dépassement

- L'usager qui dépasse est en feux de croisement en début de manœuvre et passe en feux de route à hauteur du véhicule dépassé.
- L'usager dépassé passe en feux de croisement quand l'autre usager arrive à sa hauteur.



/ Éblouissement

La conduite de nuit perturbe l'évaluation des distances et des vitesses.

La sensibilité à l'éblouissement est différente selon les personnes. L'éblouissement perturbe la conduite. Il peut venir de devant ou de derrière, se produire le jour avec le soleil ou la nuit avec les feux des autres usagers. Le temps d'adaptation pour retrouver une vision normale est de 5 à 6 secondes.

La nuit, lorsque je croise d'autres usagers, je m'oblige à diriger le regard loin devant du côté droit (vers l'accotement) afin d'éviter l'éblouissement.



Par réflexe le regard est attiré par le point le plus lumineux ou éblouissant, ce qui risque d'empêcher de voir un indice important.



La nuit, moins de véhicules circulent mais plus d'accidents se produisent. J'utilise les feux adéquats. J'adapte ma vitesse à la visibilité.



Circuler par **INTEMPORIES**



J'augmente la vitesse des essuie-glaces avant de dépasser :

- A OUI
- B NON

La pluie



Pluie

Lorsqu'il pleut, je circule en feux de croisement.



Forte pluie

En cas de forte pluie, je peux utiliser en remplacement ou en complément les feux de brouillard avant.



Les feux de brouillard arrière sont interdits sous la pluie. Ils risqueraient d'éblouir les usagers qui me suivent car ces feux sont puissants.

Pour garder une bonne visibilité, j'utilise le **désembuage** et j'adapte la vitesse des **essuie-glaces** lors des dépassements notamment.

L'adhérence est deux fois moins bonne : j'augmente la **distance de sécurité**. Si le pneu n'évacue pas assez d'eau et n'adhère plus au sol, c'est l'aquaplanage. Il est favorisé par une vitesse élevée et des pneus usés ou sous-gonflés. Je ralenti pour limiter les risques d'aquaplanage.



Je risque de perdre le contrôle du véhicule et de faire une sortie de route.

Par intempéries (pluie, neige, brouillard), il est autorisé d'utiliser les feux de position avec les feux de brouillard avant. Toutefois, même si la règle l'autorise, cela n'est pas conseillé. Pour plus de sécurité, il est préférable d'utiliser les feux de croisement qui éclairent mieux.

Il est interdit de circuler avec seulement les feux diurnes en cas d'intempéries ou la nuit.

[Retour au sommaire](#)

1 La neige et le brouillard



Obligatoires

Par temps de neige ou de brouillard, je circule en feux de croisement.



Facultatifs

J'utilise en plus les feux de brouillard avant et arrière, pour plus de sécurité.



Je ne dépasse pas 50 km/h si la visibilité est inférieure à 50 m, même sur autoroute.



Je risque de percuter un obstacle ou un usager sur la chaussée. Je dois pouvoir m'arrêter dans la zone de visibilité que j'ai devant moi.

Sur la neige, je conduis en bas régime, sans freinage brusque.



Les chaînes à neige (autorisées uniquement sur route enneigée) permettent de circuler sur neige épaisse. Elles sont obligatoires sur au moins deux roues motrices en présence de ce panneau. Vitesse maximale conseillée : 50 km/h.

Les pneus neige "thermogomme" sont adaptés à la conduite hivernale : faible couche de neige, pluie.

1 Le verglas



En présence de verglas, l'adhérence au sol est presque nulle.

Le mieux est d'éviter de conduire.



Les pneus à crampons (ou cloutés) facilitent la conduite sur le verglas. Ils sont autorisés uniquement du samedi précédent le 11 novembre au dernier dimanche de mars. Je dois placer ce disque à l'arrière du véhicule.

Vitesse maximale autorisée : 90 km/h

1 Le vent

En présence de vent fort, je ralenti et je tiens fermement le volant.



Ce panneau signale une zone particulièrement exposée au vent.



Risque : écart de trajectoire en passant d'une zone abritée à une zone ventée.

Ces manches à air signalent la direction et l'intensité du vent :

1. vent faible
2. vent soutenu
3. vent violent





Passages à NIVEAU



Ce signal annonce l'arrivée d'un train :

- A OUI B NON

Je me prépare à m'arrêter :

- C OUI D NON

Ces distances d'implantation sont valables quel que soit le type de passage à niveau.



Panneau implanté à 150 m environ en campagne et 50 m environ en ville

1 Les passages à niveau

SANS barrières



Je m'arrête si un train arrive.



Je marque l'arrêt, même si aucun train n'arrive.



Je m'arrête si le feu rouge clignote.



Ce panneau signale que le passage à niveau comporte plusieurs voies.



Risque : s'engager après le passage d'un train alors qu'un autre train arrive en sens inverse.

Avec BARRIÈRES MANUELLES



Les barrières sont **abaissées et relevées manuellement** par un agent des chemins de fer.
Cette situation est rare.

Avec DEMI-BARRIÈRES automatiques



Ce panneau à message variable :
• est placé **200 à 300 m avant le passage à niveau** si la visibilité n'est pas optimale,
• s'allume quand les feux rouges du passage à niveau clignotent.



Si des véhicules sont arrêtés devant les barrières, le PMV signale alternativement les barrières fermées et le panneau de bouchons.



Risque : rencontrer des véhicules arrêtés avant les barrières.

Avant le passage du train, les feux rouges clignotent, la sonnerie retentit puis les barrières s'abaissent.

Dès que les feux rouges commencent à clignoter, je dois m'arrêter (à hauteur de la ligne d'effet quand il y en a une).



UN TRAIN PEUT EN CACHER UN AUTRE

Le passage à niveau comporte plusieurs voies.

VÉHICULES SURBAISSÉS ATTENTION

Le profil de la route est déformé. Je ralenti.



Une ligne électrifiée est présente à moins de 6 m au-dessus de la chaussée.

Les principes de sécurité

- Je respecte la signalisation et je ne passe pas entre les barrières.
- Je ralenti avant de traverser le passage à niveau.
Risque : **endommager mon véhicule sur un dos-d'âne important.**
- Je m'assure de ne pas être immobilisé sur le passage à niveau.
Risque : **que des voitures s'arrêtent de l'autre côté des voies et m'obligent à m'arrêter sur les rails alors qu'un train arrive.**
- Les barrières sont conçues pour être brisées par un véhicule coincé sur les rails.
- En panne sur les rails : je sors de la voiture avec mes passagers et j'utilise le téléphone placé à proximité pour être localisé.



La plupart des accidents aux passages à niveau sont dus au non-respect des règles. Je les respecte pour ne pas me mettre en danger.

R

Traverser un **TUNNEL**



Je respecte une distance de sécurité de 70 m minimum :

- à 80 km/h A OUI B NON
- à 30 km/h en cas de ralentissement C OUI D NON

Entrée et sortie



À partir de ce panneau :

- il est **interdit de faire demi-tour**,
- **l'arrêt et le stationnement sont interdits** en dehors des emplacements d'arrêt d'urgence,
- j'allume obligatoirement les **feux de croisement**.

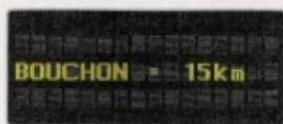
Un effet trou noir se produit à l'entrée du tunnel. J'enlève mes lunettes de soleil. À la sortie, pour limiter l'éblouissement, je conserve les feux jusqu'à la sortie, je baisse le pare-soleil et je ralenti.



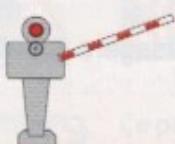
L'éblouissement allonge le temps de réaction et fausse l'évaluation des distances.



J'écoute la fréquence radio diffusée dans le tunnel. Les consignes de sécurité de l'exploitant y sont diffusées, en cas d'incident notamment.



Des panneaux à messages variables (à l'entrée ou dans le tunnel) peuvent informer sur les conditions de circulation, les règles dans le tunnel, les consignes en cas d'incident...



Certains tunnels sont équipés, à l'entrée, de feux rouges et de barrières. Elles se ferment en cas de problème majeur dans le tunnel comme un incendie ou un accident.



Respecter cette signalisation permet d'éviter un suraccident, de limiter le nombre de véhicules dans le tunnel, de faciliter l'intervention des secours.

/ Circulation

Je respecte les vitesses : elles peuvent être limitées et imposées.



En présence de ces panneaux, ma vitesse doit être comprise entre 30 et 70 km/h.



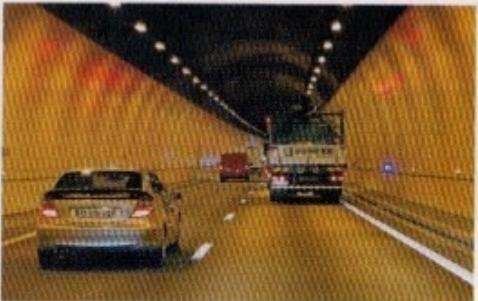
Je respecte l'intervalle de sécurité imposé par :

- **Les panneaux** : l'interdistance doit être au moins égale au nombre indiqué.
- **Les panneaux à messages variables**.
- **Les diodes bleues** : je dois voir au moins 2 lumières entre 2 véhicules.
- **La règle générale** : en absence de panneau et de diodes bleues, je respecte la règle des 2 secondes.

L'intervalle de sécurité doit aussi être respecté à l'arrêt.



Risques si les intervalles ne sont pas respectés : propagation rapide d'un incendie, empêcher la circulation des secours.



/ Équipements



Emplacement d'arrêt d'urgence

Je l'utilise uniquement en cas de **panne, malaise ou accident**. Il permet d'éviter les arrêts sur la chaussée.



Issue de secours

Je m'y mets en **sécurité en cas d'incendie**. Dans une issue de secours, je suis à l'abri des fumées et de la chaleur. Je peux parfois rejoindre l'extérieur ou l'autre tube du tunnel. J'y trouve une borne d'appel d'urgence.



Niche de sécurité

J'y trouve une borne d'appel d'urgence (pour **contacter les secours**) et un extincteur (pour **lutter contre un début d'incendie**).

Attention : elle ne protège pas en cas d'incendie.



Je connais les **règles particulières et les équipements spécifiques aux tunnels pour les traverser en sécurité et sans stress**.

R

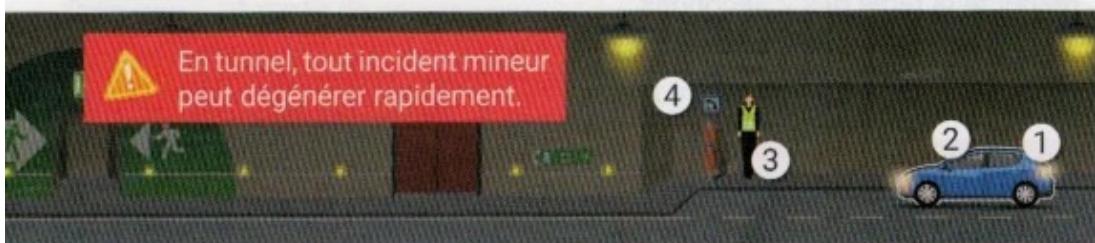
Evénements en **TUNNEL**



Je vois un épais nuage de fumée devant :

- A je reste dans mon véhicule et j'attends les services de secours
- B je fais demi-tour
- C je rejoins à pied une issue de secours

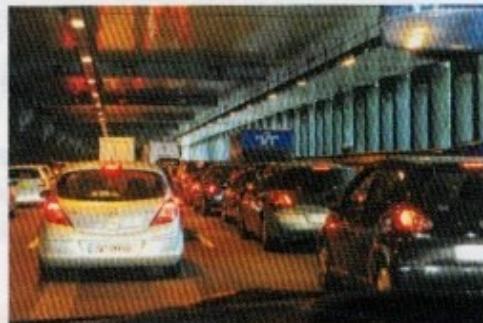
1 Accident, panne, malaise



-  1. J'allume les **feux de détresse**.
-  2. J'éteins le moteur et j'enfile le **gilet haute visibilité** (je place le triangle de présignalisation uniquement si cela ne me met pas en danger).
-  3. Je rejoins un **emplacement d'arrêt d'urgence** (j'évite de m'arrêter sur la chaussée).
-  4. Je **contacte les secours** à l'aide de la borne d'appel d'urgence la plus proche (j'évite d'utiliser mon téléphone portable).

1 Bouchons

- J'allume les **feux de détresse** et je garde une bonne distance de sécurité avec le véhicule précédent.
- J'actionne le recyclage de l'air de l'habitacle.
- Quand la circulation est arrêtée, **j'éteins le moteur** et je reste dans le véhicule.
- Je suis les indications données par les **panneaux à messages variables** ou la radio.



1/ Incendie

Si l'incendie se déclare :

Sur mon véhicule :

- j'essaie de sortir du tunnel si la sortie est proche,
- sinon, j'essaie d'éteindre le début d'incendie avec un extincteur à disposition.



Risques en cas d'incendie : fumées opaques et toxiques, fortes chaleurs.

Sur mon véhicule ou un véhicule devant :

- je m'arrête en respectant l'intervalle de sécurité,
- je coupe le moteur et laisse les clés sur le contact (les secours pourront déplacer mon véhicule),
- je rejoins à pied l'issue de secours la plus proche (dans le sens opposé aux fumées),
- dans l'issue de secours, je donne l'alerte à l'aide du poste d'appel d'urgence et je reste dans l'issue de secours.

10 choses à ne pas faire

- Dépasser un véhicule en feu.
- Se rapprocher des fumées pour vérifier le bien-fondé de l'alerte.
- Ne pas respecter les distances à l'arrêt.
Risque : propagation de l'incendie.
- Faire demi-tour.
- Faire marche arrière.
Risque : créer un suraccident.
- Rester à côté du véhicule en attendant d'autres informations.
- Rester dans le véhicule en pensant être protégé des fumées.
Risque : être asphyxié
- Prendre des affaires encombrantes avant d'évacuer.
Risque : ralentir l'évacuation.
- Laisser la porte de l'issue de secours ouverte pour observer l'évolution de la situation.
- Retourner dans le tunnel pour aller chercher des affaires dans son véhicule.
Risque : mettre en danger d'asphyxie tous les usagers se trouvant dans l'issue de secours.



Je réagis vite et bien pour éviter d'aggraver la situation.

R

Traverser un **CHANTIER**



Je ralenti :

A OUI B NON

Je m'écarte du bord droit :

C OUI D NON

/ Tenir compte de la **signalisation**

Piquets mobiles tenus par des ouvriers.



Rouge : je m'arrête.



Vert : je passe.

Feux temporaires

Ce feu permet d'alterner la circulation.

- **Jaune fixe ou rouge** : je m'arrête.
- **Jaune clignotant en bas** : je passe.



Un marquage jaune au sol remplace le marquage blanc.



En présence d'un feu jaune clignotant, il existe un risque qu'un usager en face se soit engagé. J'observe avant de passer.

[Retour au sommaire](#)

Vitesses et intervalles de sécurité

Je respecte les limitations de vitesse et les intervalles de sécurité. J'adapte ma conduite en réduisant l'allure dès les premières signalisations et je n'attends pas le dernier moment avant de ralentir ou de changer de voie.



Lorsque je m'approche d'un véhicule équipé de feux spéciaux ou faisant usage de ses feux de détresse :

- s'il est immobilisé ou circule à faible allure sur l'accotement ou une bande d'arrêt d'urgence, je dois ralentir et changer de voie. Si je ne peux pas changer de voie, je m'en éloigne le plus possible en restant dans ma voie.
- s'il est immobilisé ou circule à faible allure sur la chaussée devant moi, je dois ralentir, au besoin m'arrêter, et le dépasser en respectant les règles de sécurité.
- s'il est immobilisé ou circule à faible allure sur une voie adjacente, je dois ralentir et m'en éloigner le plus possible en restant dans ma voie.



J'allume les feux de détresse en cas de ralentissement, sinon, ceux qui me suivent risquent de me percuter.

Le personnel de chantier

Avant d'aborder une zone de chantier, je ralenti et je conserve un intervalle de sécurité important avec le véhicule devant, avec les véhicules de chantier et avec les personnes que je croise.

Lorsque des personnes travaillent sur la chaussée ou à proximité (patrouille et entretien de l'autoroute, personnels de chantiers, nettoyeurs, personnels de secours, de péage...), je dois :

- ralentir,
- m'écartier d'eux.



Risque : un ouvrier peut surgir de derrière les véhicules à tout moment.



Pour permettre aux agents de chantier de se déplacer en sécurité, je ralenti et je m'écarte avant de les croiser ou de les dépasser.



Circulation des **TRAMWAYS**



Un tramway vient de passer. Je m'engage :

- A OUI
- B NON

Le tramway est un transport en site propre. Cela signifie qu'il circule sur des rails utilisables par lui seul et a toujours la priorité de passage.

La signalisation mise en place



Une traversée de voie de tramway est parfois annoncée à l'avance.



À hauteur des rails, si je rencontre ce panneau seul, je regarde à gauche et à droite avant de passer, pour m'assurer qu'aucun tramway n'arrive.

En général, ce panneau d'indication est complété d'un ou plusieurs feux rouges. Dès qu'ils clignotent, je m'arrête et j'attends qu'ils soient éteints avant de repartir.



Attention de ne pas confondre les feux pour tramways avec les feux tricolores.

[Retour au sommaire](#)

Dans certaines villes, les voitures doivent rouler sur des petites portions de rails à certains endroits. Dans ce cas, l'entrée sur les voies de tramway est réglée par exemple grâce à des feux.

Les tramways gardent leur priorité de passage dans les zones de rencontre et les aires piétonnes. Dans ces zones où les piétons sont prioritaires sur les autres usagers, ils ne le sont pas sur les tramways.



Si je suis à pied, je peux rencontrer ce feu qui, lorsqu'il clignote, impose l'arrêt.



/ Les risques liés aux tramways

Après le passage d'un tramway, un autre peut arriver en sens inverse. Il ne faut jamais passer avant l'extinction totale des feux rouges.

Les tramways ont une distance de freinage très grande : le tramway a besoin de toute sa longueur pour s'arrêter. Il risque donc de ne pas pouvoir s'arrêter à temps si un usager traverse devant.



Une collision avec un tramway est dans de nombreux cas un accident grave ou mortel.

À l'approche des arrêts, des piétons risquent de traverser la rue en courant pour ne pas rater le tram. Ceux qui descendent risquent également de traverser sans regarder. Je ne dépasse pas un tramway par la droite pendant la montée et la descente des passagers.



J'adapte ma vitesse et ma circulation pour cohabiter en toute sécurité avec ces véhicules spécifiques.



Entrer sur **AUTOROUTE**



À l'approche d'un péage :

- je coupe le régulateur
- A OUI B NON**
- je choisis ma voie en fonction de mon mode de paiement
- C OUI D NON**

Autoroute

Route réservée à la **circulation rapide**, comportant en général **deux chaussées à sens unique**. Elle est accessible en des points spécialement aménagés et ne comporte aucune intersection à niveau.



Route à accès réglementé

Route réservée à la circulation automobile, sur laquelle la vitesse est limitée à 110 km/h en règle générale.



/ Accès interdits

L'accès des autoroutes et routes à accès réglementé est interdit aux usagers ne pouvant pas circuler suffisamment vite : piétons, cyclistes, cyclomotoristes, tracteurs...



Danger de mort pour ces usagers du fait de la vitesse élevée des véhicules.

/ Insertion

La voie d'insertion permet d'atteindre une vitesse suffisante sans gêner les véhicules circulant déjà sur autoroute. Elle permet de réduire la différence de vitesses entre les véhicules. Cette différence de vitesses est un facteur aggravant d'accident. Sur cette voie, je cède le passage mais je ne m'arrête pas, sauf en cas de force majeure (arrêt total de la circulation).

1 Péage

La plupart du temps : maximales



- je prends un ticket en entrant,



- je paie en sortant.



Le montant du péage dépend de la catégorie de véhicule et de la longueur du trajet.

Avant le péage, je coupe le régulateur de vitesse et je me dirige vers une voie ouverte.



Péagiste.



Pièces de monnaie.



Pièces et billets.



Carte bancaire ou accréditive.



Télépéage (abonnement).

Pour les clients télépéage, ce dispositif "zone 30" permet de passer les barrières de péage à 30 km/h.

En présence de la flèche verte, tous les paiements sont acceptés.

Je ne dépasse pas la vitesse de 30 km/h et je choisis la sortie qui est produite par le régulateur de vitesse.



Je sais reconnaître les panneaux aux péages pour choisir ma voie rapidement.

[Retour au sommaire](#)

R

Circulation sur AUTOROUTE



La vitesse est limitée à :

- A 130 km/h
- B 110 km/h

L'intervalle de sécurité est suffisant :

- C OUI
- D NON

1 Position sur la chaussée

Je circule sur la voie la plus à droite (sauf voie réservée). J'utilise les voies de gauche pour dépasser ou pour suivre une direction.

J'utilise la voie pour véhicules lents uniquement si ma vitesse est inférieure ou égale à 60 km/h.



Je ne circule jamais sur la bande d'arrêt d'urgence. Je m'y arrête en cas d'urgence UNIQUEMENT. Si le voyant de carburant s'allume, je reste dans ma voie et je rejoins le prochain poste de distribution de carburant.

1 Intervalle de sécurité

À 130 km/h, je dois voir 2 traits de la bande d'arrêt d'urgence entre mon véhicule et celui qui précède. Quelle que soit ma vitesse, l'intervalle correspond à la distance parcourue en 2 secondes.



En cas de ralentissement, je risque de ne pas avoir le temps de modifier mon allure et ma trajectoire.

/ Vitesses



Vitesses maximales

- 130 km/h par temps sec. Abaissement à 110 km/h à l'approche de certaines zones urbaines.
- 110 km/h par temps de pluie et pour les jeunes conducteurs (100 km/h dans les zones abaissées à 110).
- 50 km/h quand la visibilité est inférieure à 50 m.

80

Vitesse minimale

- 80 km/h minimum sur la voie la plus à gauche (si la circulation est fluide et le temps clair).

Lorsque j'emprunte une voie de décélération, je respecte dès le début de la voie les limitations de vitesses restrictives indiquées par les panneaux.

/ Dépassements

Je dépasse par la gauche.

Exemple : je ne dépasse pas par la droite un conducteur qui reste dans la voie de gauche.



Risque en dépassant par la droite : heurter le véhicule s'il se rabat à droite.



Ligne de dissuasion (pointillés rapprochés) à l'approche d'une sortie : elle dissuade les usagers placés à gauche d'emprunter la sortie. En présence de cette ligne, je peux dépasser et me rabattre après un dépassement.



Je peux dépasser plusieurs véhicules en une seule manœuvre.

Véhicules encombrants : sur une chaussée à 3 voies ou plus, les véhicules de plus de 3,5 t et les ensembles de véhicules de plus de 7 m de long ne peuvent pas circuler sur la voie la plus à gauche. Les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 t sont limités à 90 km/h sur autoroute. Je tiens compte de leur différence de vitesse pour ne pas être surpris.

Je ne dépasse pas (même un véhicule lourd) lorsque je souhaite prendre une sortie qui est proche. Je risquerais de faire une "queue de poisson" pour sortir.



Je connais les règles spécifiques à la circulation sur autoroute.

R

Conditions dégradées sur **AUTOROUTE**



En panne sur autoroute :

- je place mon véhicule sur un emplacement d'arrêt d'urgence
- A OUI B NON**
- j'enfile le gilet haute visibilité avant de sortir
- C OUI D NON**

/ Arrêt d'**urgence** haussée

En cas de panne, d'accident ou de malaise :

- j'allume les feux de détresse,
- je m'arrête sur un emplacement d'arrêt d'urgence (à défaut sur la bande d'arrêt d'urgence),
- je mets le gilet haute visibilité avant de sortir,
- j'emmène les passagers à l'abri derrière la glissière de sécurité,
- je contacte les secours à l'aide d'une borne d'appel d'urgence (placée tous les 2 km).

Nota : je ne place pas le triangle de présignalisation sur autoroute car le risque de se faire heurter est trop grand.



Si mon véhicule est en panne ou accidenté sur la voie de gauche, je ne traverse pas les voies. Je me place entre les deux glissières centrales de sécurité et j'attends l'intervention des agents de sécurité de l'autoroute.

Les voies de détresse

Elles permettent aux véhicules dont les freins sont défaillants de s'arrêter. Elles sont implantées dans les longues descentes, sont matérialisées par des damiers rouges et blancs et se terminent par un lit d'arrêt d'urgence de sable ou de graviers.



/ Circulation dense

Lorsque la circulation est très dense et que des files se forment, il est évidemment nécessaire de réduire l'allure et de contrôler en permanence la vitesse des autres véhicules afin de s'y adapter. Dans une circulation en file, les ralentissements sont fréquents.



Ne pas conserver de distances de sécurité augmente considérablement le risque d'accident.

Je ne change pas de file pour essayer d'aller plus vite. Je reste dans ma voie sauf si je souhaite changer de direction, pour emprunter une sortie par exemple.

Je dois toujours conserver un intervalle de sécurité de 2 secondes au moins, quelle que soit la vitesse.

/ Manœuvres interdites

Il est strictement INTERDIT :

- de faire demi-tour,
- de faire marche arrière (même sur la bande d'arrêt d'urgence),
- de circuler sur la bande d'arrêt d'urgence (même en cas de bouchons),
- de circuler, s'arrêter ou stationner sur la bande centrale séparative des chaussées (même en cas d'urgence).



Risque : créer un accident grave, voire mortel, du fait de la vitesse élevée des véhicules, qui n'auront pas le temps de réagir pour m'éviter.



Quelles que soient les circonstances, je ne fais jamais de manœuvre dangereuse.



Fatigue sur l'AUTOROUTE



Pour éviter la somnolence au volant :

- A j'augmente le son de la radio
- B j'ouvre la fenêtre
- C je fais une pause

Fatigue et somnolence

Sur autoroute, la somnolence est en cause dans environ un tiers des accidents mortels.

- Je dois faire au minimum une pause d'1/4 d'heure toutes les 2 heures.
- Les heures où il faut éviter de conduire : entre 2h et 5h et entre 14h et 16h.
- Les signes qui doivent m'alerter : bâillements, picotements des yeux, raideurs dans la nuque et le dos, besoin de changer de position, difficultés de concentration, écarts de trajectoires...



Ne pas tenir compte de ces signes peut m'amener à une somnolence, puis à des microsommmeils, suivis de la perte de contrôle du véhicule.

Les **aires de repos** permettent de se reposer à l'écart des chaussées de l'autoroute.

Les **aires de services** donnent accès à divers services comme des restaurants, aires de jeux, postes de distribution de carburant...

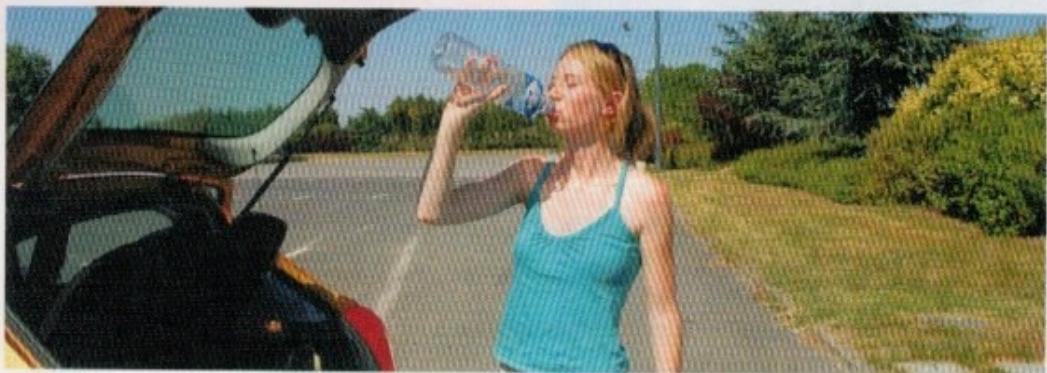
Idées fausses

Attention, contrairement aux idées reçues, ouvrir la fenêtre, monter le son de la radio ou se mettre des gilets, n'empêche pas de s'assoupir.

Dès les premiers signes (paupières lourdes, besoins fréquents de changer de position, nuque raide...), et même s'il ne me reste que peu de kilomètres à parcourir, je m'arrête rapidement.

/ Solutions

- Dans tous les cas, une pause est indispensable dès que je ressens les premiers signes de fatigue. Je m'arrête 10 à 20 minutes.
- Je fais une pause même si je suis partie peu de temps avant ou si je suis à proximité de mon lieu d'arrivée (fin de parcours = 4 fois plus d'accidents).
- Avant de repartir, j'aère mon véhicule, la chaleur favorise la somnolence.
- Je bois de l'eau (pas d'alcool bien sûr, l'alcool même en quantité modérée aggrave la fatigue) et j'évite de prendre un repas trop lourd.



/ Conseils de détente

Après avoir conduit, il est important de pouvoir relâcher la tension musculaire. Pour cela, je peux :

- marcher, en faisant au moins 2 fois le tour du véhicule, ou en me promenant 5 minutes sur l'aire, respirer profondément plusieurs fois, souffler à fond en inspirant par le nez et en expirant par la bouche,
- effectuer les quelques exercices décrits ci-dessous...

Contre les crampes dans les bras

Tendre le bras en avant à l'horizontal. "Casser" le poignet vers l'extérieur (10 secondes, 3 fois de suite sur chaque main).

Pour les trapèzes

Position debout, la paume des mains à plat sur l'arrière du crâne. Baisser la tête en appuyant doucement pendant une dizaine de secondes avec les mains.

Pour le dos et les lombaires

Poser le pied sur le pare-chocs. Fléchir puis étendre la jambe en essayant d'attraper son pied, sa cheville, son mollet ou son genou (10 secondes, 3 fois de suite sur chaque jambe).

Position de la "girafe": debout, jambes légèrement écartées et pliées. Se pencher en avant, en laissant ses mains effleurer le sol en soufflant 3 fois de suite pendant une dizaine de secondes.



Négliger les pauses entraîne une augmentation du risque d'endormissement.

Sécurité sur AUTOROUTE



Je ralenti :

A OUI
 B NON

Je passe si possible sur la voie de gauche :

C OUI
 D NON

/ Circulation à contresens

Que faire si je me suis trompé de voie au péage ?

Je ne recule pas et je ne fais pas demi-tour :

- j'actionne les feux de détresse,
- j'utilise le bouton d'interphone du péage (quelqu'un est là pour répondre 24h/24).



Que faire si je me suis trompé de direction ?

Si je ne suis pas la bonne direction ou si je viens de manquer ma sortie, je ne fais en aucun cas demi-tour ou marche arrière, même si je suis pressé :

- je continue jusqu'à la prochaine sortie d'autoroute.

Que faire si un véhicule est à contresens ?

Si un véhicule circule en contresens quelques kilomètres devant, je suis informé par un panneau à message variable et la radio grâce à une "alerte contresens" :

- je m'arrête sur la prochaine aire de services ou de repos,
- je ralenti pour augmenter les distances de sécurité et le champ de vision.
- je ne dépasse surtout pas d'autres véhicules.



Ce panneau est mis en place sur les bretelles de sortie pour éviter les contresens.

/ Sécurité du personnel autoroutier

Accidents

1 accident sur 2 survient lors d'opération de balisage de chantiers.

Chaque année :

- plus de 60 véhicules d'intervention heurtés,
- plus de 100 accidents mettant en cause la sécurité du personnel autoroutier.



En ne respectant pas les indications des panneaux à messages variables, je mets la vie des hommes de chantier en danger.

Missions du personnel

Leurs missions sont diverses : ils rendent l'autoroute plus sûre et plus confortable. Ils surveillent et sécurisent l'autoroute.



Les flèches lumineuses de rabattement signalent des travaux ou un incident.

Conseils de sécurité

Avant d'aborder une zone de chantier :

- je ralenti,
- je conserve des intervalles de sécurité importants avec le véhicule devant et avec les véhicules de chantier et les personnes que je croise.



Lorsque je m'approche d'un véhicule équipé de feux spéciaux :

- s'il est immobilisé ou circule à faible allure sur la bande d'arrêt d'urgence, je dois ralenti et changer de voie. Si je ne peux pas changer de voie, je m'en éloigne le plus possible en restant dans ma voie.
- s'il est immobilisé ou circule à faible allure sur la chaussée devant moi, je dois ralenti, au besoin m'arrêter, et le dépasser en respectant les règles de sécurité.
- s'il est immobilisé ou circule à faible allure sur une voie adjacente, je dois ralenti et m'en éloigner le plus possible en restant dans ma voie.



Usagers VULNÉRABLES



Je cède le passage au piéton :

A OUI B NON

Je m'arrêterai à hauteur de la ligne :

C OUI D NON

Les usagers vulnérables n'ont pas ou peu de protections, contrairement aux automobilistes, protégés par la carrosserie du véhicule.

1 Les cyclistes

Je fais attention à leur trajectoire oscillante dans les montées et à leur vitesse en descente.

Je peux chevaucher une ligne continue pour les dépasser si la visibilité est bonne.

Un cycliste qui tend le bras indique qu'il va tourner.

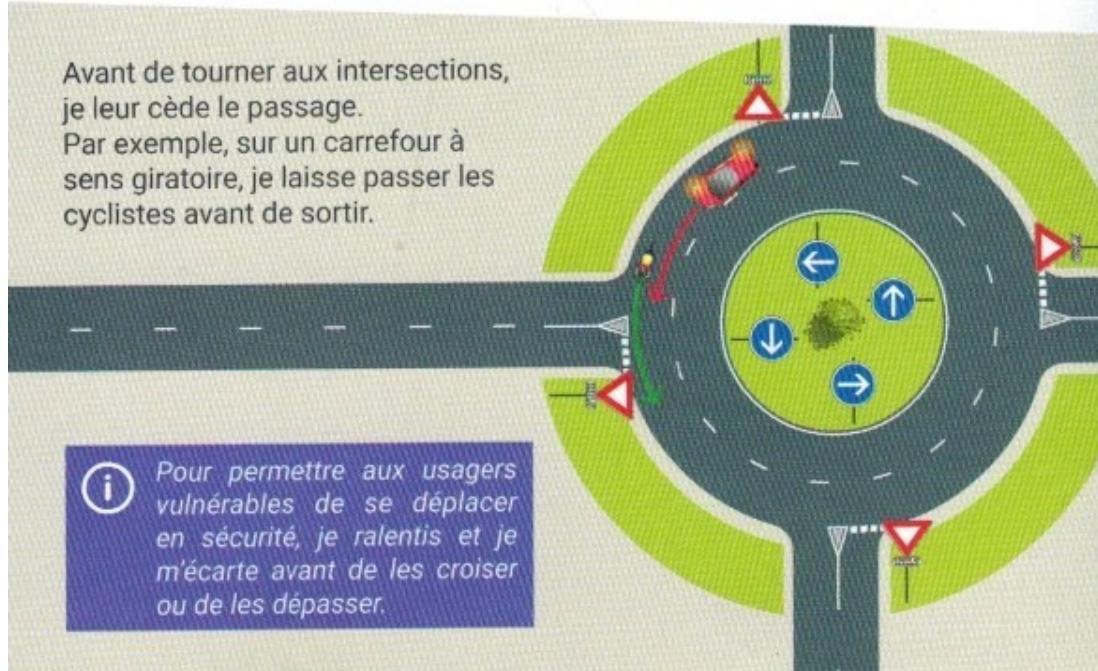


Avant de tourner aux intersections, je leur cède le passage.

Par exemple, sur un carrefour à sens giratoire, je laisse passer les cyclistes avant de sortir.



Pour permettre aux usagers vulnérables de se déplacer en sécurité, je ralenti et je m'écarte avant de les croiser ou de les dépasser.



/ Les piétons

Je leur cède le passage :

- s'ils sont engagés,
- s'ils manifestent clairement l'intention de traverser (même en dehors d'un passage pour piétons).

J'attends qu'ils aient complètement fini de traverser avant de redémarrer.

Dans les zones de rencontre et zones 30, il n'y a pas toujours de passage pour piétons.

Lorsque je tourne à droite à un feu vert, je cède le passage aux piétons : ils rencontrent également un feu vert.



Je tiens compte des caractéristiques propres aux enfants : ils sont souvent imprévisibles.

Leur attention est concentrée sur le jeu, ils ne perçoivent pas les dangers en raison de leur vision étroite, de leur temps de réaction et de leur petite taille.



Les personnes âgées ont plus de difficultés à guérir de leurs blessures. La principale catégorie de piétons victimes d'accidents mortels est celle des plus de 65 ans. Ils se déplacent plus lentement et entendent moins bien.

Chances de survie des piétons en cas de choc



90 %



20 %



Proches de 0 %

L'abaissement des vitesses est indispensable pour la sécurité des piétons.

Quand je dépasse un piéton ou un deux-roues, je ralenti et je laisse un **intervalle d'au moins 1 m en ville et 1,50 m hors agglomération**, même lorsqu'un cycliste circule dans une bande cyclable. J'actionne le clignotant avant le dépassement.

Hors agglomération, un piéton seul qui marche sur la chaussée doit se placer à gauche. À plusieurs de front, ils doivent se placer à droite.

U Code de LA RUE



Dans une zone de rencontre :

- toutes les catégories d'usagers peuvent circuler
A OUI B NON
- les piétons sont prioritaires
C OUI D NON

Les aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30 peuvent prendre fin aux panneaux de sorties de zone, quand une autre zone commence ou à la sortie de l'agglomération.

L'aire piétonne (zone affectée à la circulation des piétons)

- **Piétons** : prioritaires sur tous les usagers, sauf les tramways.
- **Cyclistes** : circulent dans les deux sens et à l'allure du pas.
- **Véhicules motorisés** : accès interdit sauf aux véhicules nécessaires à la desserte interne. Ils doivent rouler à l'allure du pas.



10^h - 18^h En présence de ce panonceau, la zone est piétonne de 10h à 18h.

La zone de rencontre

Tous les usagers y circulent. Cette zone permet de gérer les conflits au profit des plus vulnérables.

- **Piétons** : prioritaires sur tous les usagers (sauf les tramways), ils peuvent traverser partout et se déplacer sur la chaussée.
- **Cyclistes** : bénéficient, en règle générale, de chaussées à double sens.
- **Véhicules motorisés** : vitesse limitée à 20 km/h.



Le stationnement est interdit en dehors des emplacements aménagés.

[Retour au sommaire](#)

La zone 30

- **Véhicules motorisés** : vitesse limitée à 30 km/h.
- **Cyclistes** : bénéficient, en règle générale, de chaussées à double sens.



Le double sens cyclable

Seuls les cyclistes ont le droit de circuler dans les deux sens.

En présence de ces panneaux :



- je risque de rencontrer des cyclistes en sens inverse.



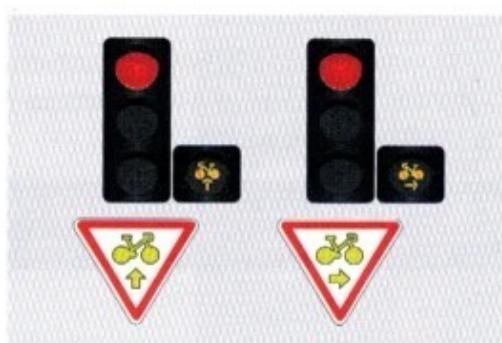
- seuls les cyclistes peuvent s'engager dans la rue.



Si je stationne à gauche, en sortant du stationnement, je risque de renverser un cycliste arrivant en face. Je sors très lentement de l'emplacement et je demande de l'aide à mon passager.

Signalisation pour les cyclistes

Au feu rouge, **seuls les cyclistes peuvent suivre la direction indiquée par la flèche**. Ils doivent, avant de s'engager, céder le passage aux piétons et aux véhicules venant de gauche.



Certains cyclistes ne respectent pas la règle : ils vont en face au lieu de tourner ou passent sans céder le passage à gauche. Si je viens de la rue à gauche ou à droite, je contrôle la présence de cyclistes avant de passer.



Je respecte les règles de circulation propres à chaque zone pour limiter les risques et la gravité des accidents.



Risques liés aux MOTOS



Déetecter une moto dans la circulation est souvent :

- A facile
- B difficile

Pour les automobilistes, la principale difficulté consiste à détecter les motos suffisamment tôt.

Les motards sont peu visibles pour plusieurs raisons : leur faible gabarit, leur éclairage moins performant, leurs capacités d'accélération, leur positionnement (ils sont parfois masqués par les voitures ou placés dans les angles morts). Ils ont l'obligation de circuler le jour avec les feux de croisement ou les feux diurnes, pour être mieux vus.

/ Les changements de voies

Avant de changer de voie, je regarde dans les rétroviseurs.

Les motos sont rapides : j'effectue plusieurs contrôles afin de vérifier qu'aucun véhicule ne débouche au dernier moment.



Je signale à l'aide du clignotant et je vérifie l'angle mort avant de déboîter. Dans tous les cas, je n'agis jamais dans la hâte. Des motards peuvent venir de droite et de gauche.



Risque : en cas de choc avec une voiture, leur chute est inévitable, avec des séquelles souvent graves.

/ Les croisements et dépassements

Lorsqu'un motard s'apprête à me dépasser, je serre légèrement à droite, tout en restant dans ma voie de circulation, pour faciliter sa manœuvre et améliorer sa visibilité. Je vérifie au préalable qu'aucun deux-roues ou autre véhicule ne se trouve à ma droite.

Pour tourner, ils se penchent et coupent parfois les virages. Sur chaussée humide, ils risquent de perdre l'adhérence et de tomber : j'augmente l'intervalle de sécurité.

/ Détection et appréciation des *distances et vitesses*

Il est parfois difficile d'apprécier la vitesse et la distance à laquelle se trouvent les motards car ils ont une grande capacité d'accélération.

Lorsque je suis arrêté à un stop, si je détecte une lumière qui vacille un peu, c'est peut-être un motard. Il est préférable d'attendre.

Même à faible vitesse, je continue à regarder autour de moi.

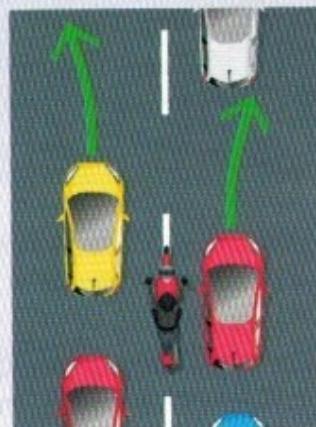


/ La circulation *inter-files*

Une expérimentation dans certains départements (Bouches-du-Rhône, Gironde, Rhône et Région Ile-de-France) autorise la circulation inter-files des deux-roues motorisés de moins d'un mètre de large, uniquement sur les autoroutes et routes à au moins deux fois deux voies séparées par un terre-plein central et où la vitesse autorisée est comprise entre 70 et 130 km/h.

La circulation inter-files est autorisée lorsque la circulation est dense et qu'elle s'établit en files ininterrompues sur toutes les voies. Lorsqu'il y a trois voies de circulation, les deux-roues motorisés doivent circuler entre les deux files de véhicules les plus à gauche de la chaussée.

- Je laisse un espace suffisant pour faciliter la circulation des motocyclistes qui roulent en inter-files (en serrant à droite ou à gauche de ma voie).
- Je vérifie dans mon rétroviseur et contrôle les angles morts avant tout changement de file.
- J'actionne le clignotant avant de changer de file.
- J'évite les manœuvres brusques.



NOTA : lorsqu'un motard tend la jambe, il s'agit d'un geste de remerciement.



Les motards sont rapides et peu visibles. Je contrôle leur présence dans les rétroviseurs et les angles morts avant de quitter un stationnement, de tourner à droite ou à gauche, de dépasser...



Risques liés aux transports en **COMMUN**



Je ralentis

- A OUI
 B NON

/ Les *autobus*

Lorsque le bus est à son arrêt, clignotant droit actionné, c'est le moment où les passagers entrent dans le bus ou descendent et risquent de traverser. Ils peuvent être masqués par le bus : je vais détecter leur présence au dernier moment. Je dépasse à allure très réduite, pied devant le frein.



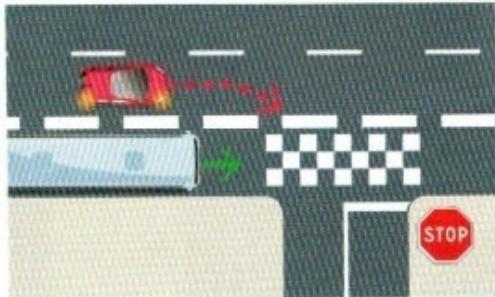
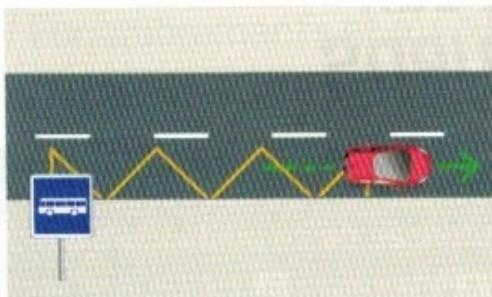
⚠ Des piétons risquent de traverser la rue en courant pour ne pas rater le bus.

- Je cède le passage aux bus quittant leur arrêt : je ralentis et m'arrête si nécessaire.
- En agglomération, lorsque je croise un véhicule de transport en commun, je dois ralentir et au besoin m'arrêter pour faciliter son passage.



- Je ne circule pas, je ne stationne pas et je ne m'arrête pas sur les voies réservées.

[Retour au sommaire](#)



- Je peux circuler mais je ne peux pas m'arrêter sur les arrêts de bus.
- Je cède le passage aux bus avant de franchir un damier pour tourner. J'évite d'y rester immobilisé pour ne pas gêner la progression des bus.
- Comme pour les poids lourds, des risques sont liés au gabarit de ces véhicules. Ils peuvent se déporter vers la gauche pour tourner à droite, par exemple.

/ Les transports en site propre (tramway, busway)

Les transports en site propre (séparés de la circulation) se développent.

Je dois **respecter la signalisation** quand je traverse ces voies :



- un feu spécial impose l'arrêt aux piétons,



- un feu rouge clignotant impose l'arrêt aux véhicules.



Dans certaines villes, des voies de bus peuvent se trouver à gauche de la voie principale ou encore à contresens de la circulation.

- Sauf cas particuliers, **il est interdit de circuler sur les voies de tramways**.
- Aux intersections, si un feu rouge clignote, je m'arrête. Je repars lorsque les feux sont éteints : un tramway peut en cacher un autre en sens inverse.
- Je peux dépasser un tramway par la droite, sauf pendant les montées et descentes de passagers sur la chaussée.



Pour une circulation apaisée, je fais preuve de bon sens et de courtoisie envers les autres usagers.



Risques liés aux **POIDS LOURDS**



Le maximum de la vitesse autorisée de ce poids lourd est :

A 90 km/h **B** 110 km/h

Une forte différence de vitesse entre usagers agrave les conséquences d'un accident :

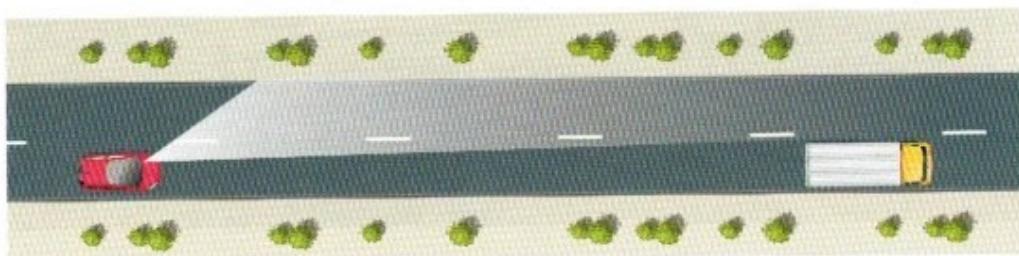
C OUI **D** NON

/ Les croisements et dépassements

En règle générale, lorsque le croisement est difficile, sur une route étroite, les véhicules de plus de 2 m de large ou 7 m de long doivent faciliter le passage aux usagers plus petits. Je réduis la vitesse pour un croisement en sécurité.



Lorsque je souhaite dépasser un camion, je dois avoir une bonne visibilité vers l'avant. Pour cela, je garde de bonnes distances de sécurité et je me décale légèrement, tout en restant dans les limites de ma voie.



Si je reste trop près, ma visibilité est quasiment nulle, je ne peux pas anticiper. Je ne suis pas visible par le conducteur du camion si je ne vois pas ses rétroviseurs.

Un véhicule avec des triangles rouges à l'arrière comporte une remorque, il est plus long à dépasser.

Une forte différence de vitesse entre usagers surprend, peut engendrer des erreurs de conduite et agrave les conséquences d'un accident.



[Retour au sommaire](#)

/ Encombrements et angles morts

Ils ont besoin de place pour manœuvrer.

- Pour tourner à droite, ils se placent sur la voie de gauche à cause de leur important déport.
- Aux intersections, si une ligne d'effet des feux est en retrait, c'est pour permettre à ces véhicules d'avoir assez de place pour tourner.



Un véhicule encombrant risque de heurter un autre usager en tournant s'il est placé trop près de lui dans ses angles morts. Il faut rester à bonne distance de ces véhicules.

Des disques indiquent les limitations de vitesse du véhicule : sur route non prioritaire, sur route prioritaire, sur autoroute.

/ Transport de produits dangereux

Les véhicules transportant des produits dangereux sont identifiés par des étiquettes indiquant le type de matière dangereuse transportée.



/ Véhicules agricoles

Les véhicules agricoles surprennent par leur lenteur. Ils sont équipés de gyrophares jaunes.

Si je ne peux pas dépasser le véhicule agricole, j'actionne les feux de détresse pour signaler aux véhicules qui me suivent que je circule très lentement. Je ne klaxonne pas.



Je tiens compte du gabarit important des poids lourds, de leurs angles morts et de leurs déports.



Véhicules d'**INTÉRÊT GÉNÉRAL**



Je passe :

- A OUI
- B NON

Lorsque je m'approche d'un véhicule équipé de feux spéciaux ou faisant usage de ses feux de détresse :

- s'il est immobilisé ou circule à faible allure sur l'accotement ou une bande d'arrêt d'urgence, je dois ralentir et changer de voie. Si je ne peux pas changer de voie, je m'en éloigne le plus possible en restant dans ma voie.
- s'il est immobilisé ou circule à faible allure sur la chaussée devant moi, je dois ralentir, au besoin m'arrêter, et le dépasser en respectant les règles de sécurité.
- s'il est immobilisé ou circule à faible allure sur une voie adjacente, je dois ralentir et m'en éloigner le plus possible en restant dans ma voie.

/ Véhicules prioritaires



Police, gendarmerie, douanes, lutte contre l'incendie, SAMU, SMUR, transports de détenus.

Lorsqu'ils utilisent leurs avertisseurs sonores et lumineux (feu bleu tournant à éclats et sirènes deux tons "pin-pon") :

- **je leur cède le passage** aux intersections. Ils sont autorisés à ne pas respecter la signalisation et les règles de priorité,
- **je facilite leurs manœuvres** de croisement et de dépassement.



Risque : avoir des difficultés à localiser le véhicule, notamment s'il arrive derrière moi. Je réagis vite pour le laisser passer rapidement.

En présence d'un véhicule d'intérêt général qui n'est pas en intervention, je maintiens allure et placement.

[Retour au sommaire](#)

/ Véhicules ayant facilités de passage



Véhicules de secours et ambulances, EDF, GDF, SNCF, transports de la Banque de France, associations médicales assurant une permanence des soins, intervention des services gestionnaires sur autoroute ou sur 2 x 2 voies, service hivernal.

Lorsqu'ils utilisent leurs avertisseurs spéciaux (feu bleu clignotant et sirène trois tons «pin-pon-pin») :

- **Je leur facilite le passage.**
- Ils ne sont pas prioritaires aux intersections.
- Il est interdit de dépasser un chasse-neige en action.



Je cède le passage ou facilite le passage aux véhicules d'intérêt général.

/ Véhicules n'étant pas d'intérêt général

Véhicules à feux jaunes

Véhicules d'entretien, de voiries, de travaux, de nettoyage... Ces véhicules ne sont pas prioritaires et ne bénéficient pas de facilité de passage. Toutefois, ils circulent à allure lente. Je les dépasse avec prudence. Je fais attention de ne pas gêner, surprendre ou blesser les personnes qui travaillent autour.

Transports exceptionnels

Des véhicules de guidage (reconnaissables à leur couleur jaune) escortent les convois exceptionnels.

Je dois réduire ma vitesse et au besoin m'arrêter ou me garer pour faciliter le passage d'un transport exceptionnel et de ses véhicules d'accompagnement.



Je ne m'engage pas dans une intersection, même si le feu est vert :

- si un transport exceptionnel ou un de ses véhicules d'accompagnement est engagé dans l'intersection,
- si un conducteur d'un véhicule d'accompagnement signale le franchissement imminent de l'intersection par un transport exceptionnel.

D

Documents **UTILES** et **OBLIGATOIRES**



Lors d'un contrôle, je présente :

- l'attestation d'assurance
- A OUI B NON
- mon permis de conduire
- C OUI D NON

/ Documents **utiles**

Il est utile d'avoir dans le véhicule : le **carnet d'entretien**, la **notice d'utilisation** du véhicule pour trouver une solution à un problème technique, ainsi qu'un **constat amiable**.



/ Documents **obligatoires**

Autorisation de conduire

Pendant l'apprentissage de la conduite, la conduite accompagnée ou la conduite supervisée, il faut posséder :

- pour l'**élève** : sa demande de permis de conduire (ou sa photocopie) et son livret d'apprentissage.
- pour l'**accompagnateur** : son permis de conduire.
- pour l'**enseignant de la conduite en auto-école** : son autorisation d'enseigner.

À l'obtention du permis, le CEPC (Certificat d'Examen du Permis de Conduire) est valable 4 mois.

Une fois le permis obtenu, je dois présenter mon permis de conduire en cas de contrôle des forces de l'ordre.

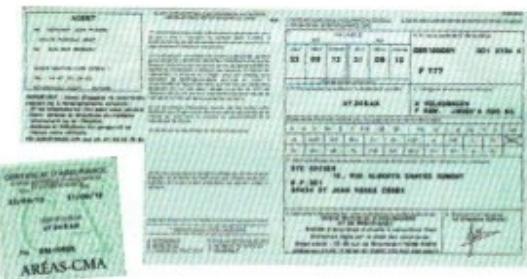
En cas de perte ou de vol, le récépissé de déclaration est valable 2 mois.



[Retour au sommaire](#)

Attestation d'assurance

Je dois pouvoir présenter cette attestation, et la vignette d'assurance doit être apposée sur le pare-brise.



Certificat d'immatriculation

Il comporte le numéro d'immatriculation du véhicule, ses caractéristiques (poids, rejets en CO₂...) et l'identité du propriétaire. Un véhicule conserve le même numéro d'immatriculation, de sa mise en circulation à sa destruction.

En cas de vente du véhicule ou de changement d'adresse, je dispose d'1 mois pour modifier ce certificat. En cas de perte ou vol le récépissé est valable 1 mois.



Vignette de contrôle technique

Pour les véhicules de plus de 4 ans, elle est apposée sur le pare-brise. Elle comporte la date de fin de validité du contrôle technique (également indiquée sur le certificat d'immatriculation).



En cas de non-présentation des documents :

- amende de 1^{ère} classe (permis de conduire et certificat d'immatriculation),
- amende de 2^{ème} classe (attestation d'assurance),
- obligation de les présenter dans les 5 jours sous peine d'amende de 4^{ème} classe.

En conduisant sans permis de conduire, je risque une confiscation de mon véhicule et une peine de prison.



Je vérifie avant de partir que les papiers et équipements obligatoires sont à bord du véhicule.

D

Accident matériel et **ASSURANCE**



Une fois le constat signé par les deux conducteurs, je peux modifier les déclarations inscrites sur le recto :

- A OUI
- B NON

/ L'importance de l'*assurance*

Assurance obligatoire : la **responsabilité civile** couvre les dommages matériels ou corporels causés aux tiers (les autres).

Défaut d'assurance : 3750 euros d'amende, risque d'immobilisation et de confiscation du véhicule.



Assurances facultatives : je peux souscrire des **garanties supplémentaires** : individuelle accident, dommages tous accidents, dommage collision, vol, etc.



Un conducteur qui provoque un accident alors que son permis est annulé ou invalidé (ou s'il est positif à l'alcool ou aux drogues) devra rembourser à l'assurance les sommes versées aux victimes.

Impliqué dans un accident matériel :

- je suis obligé de m'arrêter et de **communiquer mon identité**,
- je dégage la chaussée ou je **protège les lieux de l'accident**,
- je me munis de mon **permis de conduire, attestation d'assurance et certificat d'immatriculation**.

/ Constat amiable

Pour accélérer le traitement de mon dossier, je remplis un constat amiable.

- J'adresse le constat à l'assureur dans les **5 jours qui suivent l'accident** (2 jours en cas de vol).
- Le **constat électronique** (e-constat) est une application pour smartphone, téléchargeable gratuitement, qui a la même valeur que le constat papier. Les 2 véhicules impliqués doivent être immatriculés en France. Elle permet de télécharger des photos de l'accident. L'envoi électronique accélère la réception.
- En cas de collision en chaîne, je remplis un **constat**¹ avec chacun des conducteurs des véhicules heurtés.

En cas d'accident corporel, je suis obligé d'appeler les forces de l'ordre.

En cas d'accident matériel un seul constat est rempli pour deux véhicules impliqués.

- Le recto du constat sert à déterminer les responsabilités. Je ne dois pas modifier le recto une fois signé par les deux parties.
- Le verso ne sert pas à déterminer les responsabilités. Il permet d'accélérer la gestion du sinistre. Je pourrai le remplir chez moi.



Si l'autre conducteur refuse de remplir ou signer le constat, je note l'immatriculation et cherche un témoin. Je remplis et envoie seul le constat à l'assureur. Le témoin doit communiquer ses coordonnées.

- 1 Je reporte les informations figurant sur mon permis de conduire, l'attestation d'assurance et le certificat d'immatriculation.
- 2 Je coche les cases correspondant aux faits au moment où l'accident s'est produit.
Attention : les cases cochées servent à déterminer les responsabilités et ont plus de valeur que le croquis.
- 3 Je dessine l'accident au moment du choc.
- 4 Je signe le constat uniquement lorsque l'autre conducteur l'a entièrement rempli.
- 5 La partie «Mes observations» permet de préciser les circonstances et d'exprimer mon éventuel désaccord avec l'autre conducteur.



Si un accident survient, gardez votre calme et soyez courtois. Ne soyez pas démunis et ne laissez pas l'autre conducteur remplir le constat, de façon abusive, à son avantage.

D Chargement du VÉHICULE



Ce conducteur doit ajouter une plaque d'immatriculation et un éclairage arrière :

- A OUI
- B NON

/ Conseils de chargement

- Je place les bagages dans le coffre.
- Si je dois placer des objets dans l'habitacle, je mets les objets lourds au sol.
- Je ne place pas d'objet sur la plage arrière, il réduirait la visibilité et pourrait devenir un projectile.



Risque : modifier la tenue de route du véhicule, blesser les passagers en cas de freinage brusque ou d'accident.

- Je transporte les animaux dans le coffre, séparé de l'habitacle par un filet, dans une caisse de transport posée au sol, ou encore attachés avec une ceinture spéciale. Je ne les laisse pas en liberté dans l'habitacle car ils sont imprévisibles.

/ Transporter des vélos

La plaque d'immatriculation et les feux doivent toujours rester visibles : soit je fixe les vélos de manière à ce que plaque et feux restent visibles, soit je rajoute une plaque et des feux sur les vélos, soit j'utilise un porte-vélo comportant une rampe de feux et une plaque.



Avec des vélos sur le toit, je fais attention au niveau des portiques (péage, parking...)



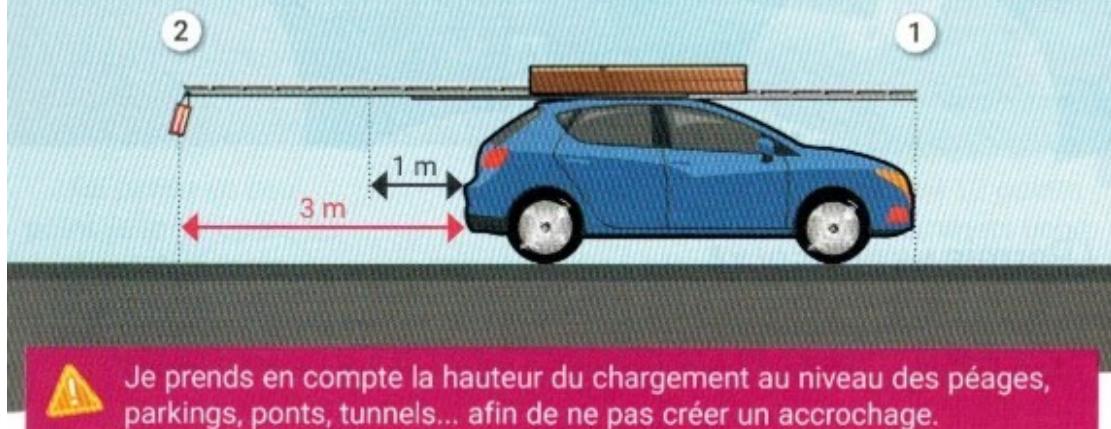
Le chargement a une incidence sur ma conduite. Pour ma sécurité et celle des autres usagers, je respecte les règles de chargement.

/ Dimensions du chargement

Le chargement :

- 1 ne doit pas dépasser l'aplomb avant du véhicule.
- 2 ne doit pas dépasser de plus de 3 m l'aplomb arrière. Au-delà d'1 m, je place un dispositif réfléchissant agréé, complété d'un feu rouge la nuit et/ou par mauvaise visibilité.

Je vérifie régulièrement le bon arrimage du chargement.



Je prends en compte la hauteur du chargement au niveau des péages, parkings, ponts, tunnels... afin de ne pas créer un accrochage.

/ Tracter une remorque

Si je tracte une remorque de 750 kg de PTAC ou moins, le permis B suffit.

Si la remorque pèse plus de 750 kg, sans dépasser 3 500 kg, 3 possibilités :

CATÉGORIE B UNIQUEMENT	CATÉGORIE B + FORMATION 7 H	CATÉGORIE B + PERMIS BE
Si la somme des PTAC ⁽¹⁾ véhicule tracteur + remorque...		
... ≤ 3 500 kg	... > 3 500 kg et ≤ 4 250 kg	... > 4 250 kg
Le permis de conduire catégorie B suffit.	Catégorie B avec attestation de formation de 7 heures (appelée B96).	Posséder, en plus, la catégorie de permis BE.

Une remorque de plus de 500 kg de PTAC⁽¹⁾, dispose de son propre certificat d'immatriculation. Quel que soit son poids, avant de circuler, consulter votre assureur.

Une remorque doit être équipée de 2 freins indépendants, sauf si son PTAC⁽¹⁾ ne dépasse pas 750 kg ni la moitié du poids à vide⁽²⁾ du véhicule tracteur.



Tracter une remorque, même petite, a une incidence sur ma conduite. Ma trajectoire peut être déviée. Je ne transporte pas de passagers dans une caravane.

Permis à **POINTS**

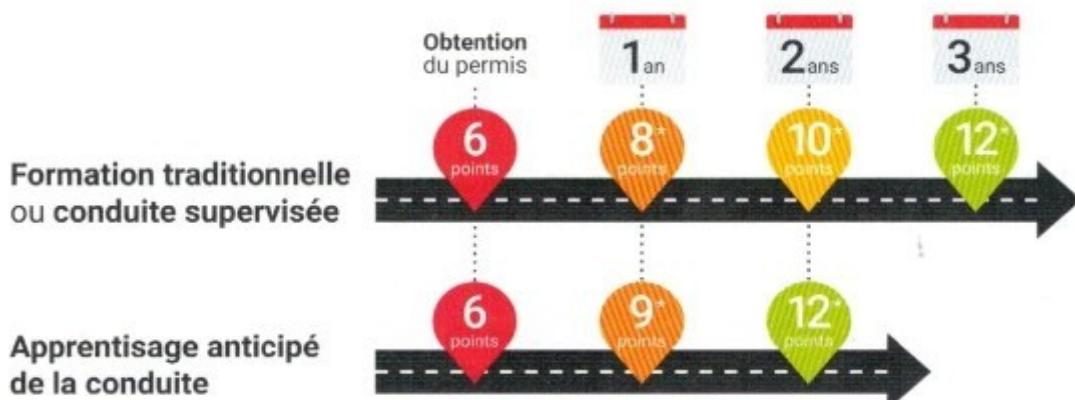


Je perds 3 points en une seule infraction, durant le délai probatoire. Je dois suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière :

- A OUI
- B NON

/ Permis probatoire

- À l'obtention de mon premier permis (B ou A1/A2), je suis en période probatoire, j'ai **6 points**. J'atteins 12 points après 3 ans (2 ans si j'ai suivi l'AAC)*.



- Je peux suivre une formation complémentaire post permis 6 mois à 1 an après l'obtention de mon permis. **Je réduirai ainsi ma période probatoire à 2 ans en cas de formation traditionnelle ou conduite supervisée et à 1 an et demi en cas d'AAC.** Pour pouvoir suivre cette formation, je ne dois pas avoir commis d'infractions ayant donné lieu à retrait de points ou ayant entraîné une mesure de restriction ou de suspension du droit à conduire.
- En cas de perte d'un ou plusieurs points pendant la période probatoire, je n'obtiendrai pas les points supplémentaires attribués chaque année.
- En cas de retrait de 3 points ou plus en une seule fois pendant la période probatoire, **je dois suivre un stage de sensibilisation** à la sécurité routière dans les 4 mois suivant la notification de perte de points. Ce stage permet d'obtenir le remboursement de l'amende.

Lorsque j'ajoute une nouvelle catégorie, mon permis de conduire ne redevient pas probatoire.

Les conducteurs novices sont impliqués dans 25 % des accidents corporels de la circulation.

/ Perte de **points**

- Une seule infraction peut entraîner le retrait de **6 points** (ce qui entraîne la perte du permis pendant la première année de permis probatoire).
- Un conducteur commettant **plusieurs infractions en une seule fois** peut perdre au maximum **8 points**.

/ Récupération de **points**

Récupérer **1** point



J'ai perdu un seul point, je le récupère au bout de 6 mois (si aucun autre retrait de points pendant cette période).

Récupérer **4** points



Je peux suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière tous les ans (si mon permis n'est pas invalidé).

Retrouver **12** points



Je retrouve 12 points si je ne commets aucun retrait de points pendant 3 ans (ou 2 ans si contraventions de 2^{ème} et 3^{ème} classes uniquement).

/ Retrouver le droit de **conduire**

INVALIDATION ou ANNULATION
pendant la période probatoire
OU \geq à 1 an

CODE + CONDUITE

Je dois repasser le code et les épreuves pratiques de toutes les catégories que je possédais.

INVALIDATION ou ANNULATION
hors de la période probatoire
OU $<$ à 1 an

CODE

J'ai 9 mois* pour solliciter un nouveau permis à partir :

- de la fin de l'annulation (si annulation),
- de la restitution du permis en préfecture (si invalidation).

* Passé ce délai, je dois repasser aussi la conduite.

Période probatoire de 3 ans et capital initial de 6 points



Pour demander un nouveau permis ou sa restitution, je dois être reconnu apte par les professionnels de la santé (visite médicale, test psychotechnique, etc.).



90 % des conducteurs possèdent 10 à 12 points.

D Infractions et **SANCTIONS**



En conduite accompagnée, certaines infractions peuvent m'interdire le passage de l'épreuve pratique :

- A OUI
- B NON

/ Responsabilités

- **Pénale** : je suis responsable des infractions que je commets (amende, emprisonnement, retrait de points, etc.).
- **Civile** : si je cause un accident, je dois réparer les dégâts en nature ou par le versement de dommages-intérêts.
- **Pécunière** : titulaire du certificat d'immatriculation, je suis responsable des infractions effectuées avec mon véhicule, sauf si je prouve que je ne suis pas l'auteur de l'infraction.



Certaines infractions commises en apprentissage anticipée de la conduite interdisent le passage du permis de conduire.

/ Types d'infractions

- **Contravention** : sanctionnée d'une amende allant de la 1^{ère} à la 5^{ème} classe. L'amende forfaitaire concerne les 4 premières classes. Elle peut être minorée ou majorée.
- **Délit** : plus grave que la contravention, il peut entraîner de nombreuses peines comme l'emprisonnement.

[Retour au sommaire](#)

Infractions pouvant être constatées, sans interception en bord de route, par l'intermédiaire de la vidéo-verbalisation et des radars homologués :

- non-respect des signalisations imposant l'arrêt des véhicules (feu rouge, stop...),
- non-respect des vitesses maximales autorisées,
- non-respect des distances de sécurité entre les véhicules,
- usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules comme les bus ou les taxis,
- défaut du port de la ceinture de sécurité,
- usage du téléphone portable tenu en main,
- circulation, arrêt, et stationnement sur les bandes d'arrêt d'urgence,
- chevauchement et franchissement des lignes continues,
- non-respect des règles de dépassement,
- non-respect des « sas-vélos »,
- défaut de port du casque à deux-roues motorisé,
- circulation en sens interdit,
- engagement dans une intersection encombrée.



/ Délai de paiement d'une *amende forfaitaire*



PV donné par l'agent



PV envoyé ultérieurement (dont radar automatisé avec paiement classique)



Contrôle radar automatisé avec télépaiement ou timbre dématérialisé



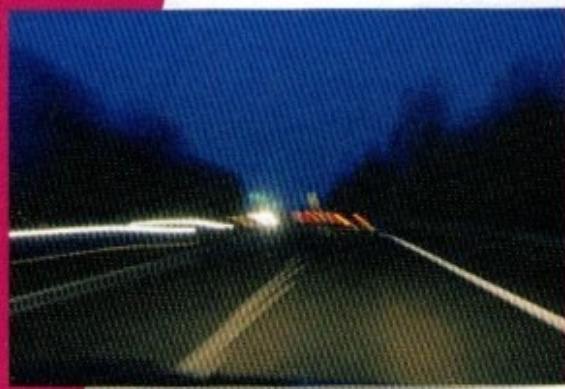
Le retrait de point(s) est effectif le jour du paiement de l'amende forfaitaire ou lorsqu'elle est majorée, et non au moment où l'infraction est commise.



Les radars automatiques rapportent 900 millions d'euros par an, c'est-à-dire 2 % du coût global de l'insécurité routière (50 milliards d'euros par an) en 2017.



Infractions et **SANCTIONS**



Un conducteur qui refuse de s'arrêter et frôle un agent commet :

- A** un délit de fuite
- B** un refus d'obtempérer avec mise en danger de la vie d'autrui

/ Types de *sanctions*

- **Peines complémentaires** : en plus d'une amende, une infraction peut entraîner un retrait de point, une suspension, l'obligation de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière, etc.
- **Rétention du permis** : de 72 heures en cas de conduite sous l'emprise de l'alcool, de stupéfiants ou lors d'un excès de vitesse de plus de 40 km/h. Si personne ne peut conduire, mon véhicule est immobilisé. Le permis m'est restitué si la suspension administrative n'est pas prononcée.
- **Suspension administrative** : elle peut durer 6 mois maximum.
- **Suspension judiciaire** : prononcée par un juge, elle peut durer 3 ans maximum. Le permis m'est restitué à la fin de la durée de suspension.
- **Invalidation** : 0 point sur le permis. Interdiction de conduire un véhicule nécessitant un permis pendant 6 mois (1 an en cas de deuxième invalidation dans les 5 ans).
- **Annulation** : interdiction de conduire un véhicule nécessitant un permis pendant la durée fixée par le juge.
- **Confiscation obligatoire du véhicule** si je conduis sans permis ou en cas de récidive de conduite : avec un taux \geq à 0,80g/l de sang, sous l'influence de stupéfiants ou en grand excès de vitesse.

/ Délit de *fuite*

Le délit de fuite est le fait, pour un conducteur, de **ne pas s'arrêter alors qu'il vient de causer ou d'occasionner un accident**.



L'auteur de ce délit encourt 3 ans de prison, la perte de 6 points et 75 000 euros d'amende. Si accident mortel : 7 ans de prison et 100 000 euros d'amende.

/ Refus d'**obtempérer** à une sommation de s'arrêter

Il ne faut pas confondre le délit de fuite avec le refus d'obtempérer qui consiste à **ne pas s'arrêter lorsqu'un agent fait signe de s'arrêter**. Ce délit est donc indépendant de la réalisation d'un accident. Il est possible d'un retrait de 6 points, d'une amende de 7500 euros, d'une suspension de permis et d'un an de prison.

En cas de refus d'obtempérer avec mise en danger de la vie d'autrui (exemple : frôler un agent) : 5 ans de prison et 75 000 euros d'amende.

/ Non assistance à **personne en danger**

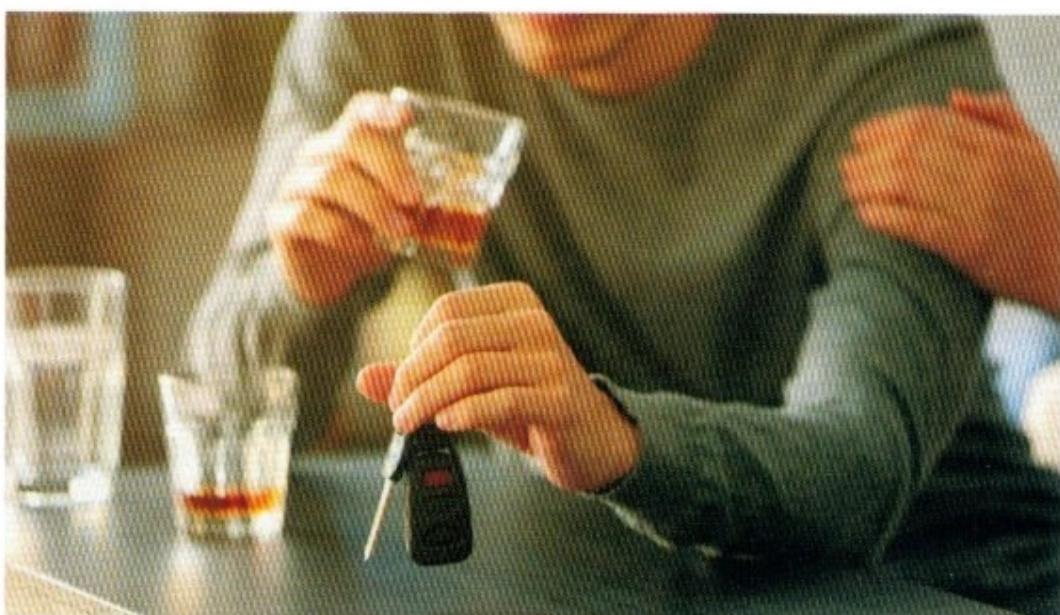
Il existe une obligation légale de porter secours. **La non-assistance à personne en danger consiste à ne pas intervenir face à une personne courant un danger**, notamment si l'on est témoin d'un accident ou que l'on arrive sur les lieux d'un accident corporel.

«Sera puni (...) quiconque s'abstient volontairement de porter à une personne en péril l'assistance que, sans risque pour lui ou pour les tiers, il pouvait lui prêter soit par son action personnelle, soit en provoquant un secours»

/ Mise en danger de la **vie d'autrui**

Le délit de mise en danger délibérée de la vie d'autrui est constitué si **un conducteur ne respecte pas les règles et expose ainsi d'autres usagers à un risque de mort ou de blessures**.

Il peut s'agir d'infractions routières ou de comportements sur la voie publique pouvant entraîner des risques d'accident.



Le fait de tuer quelqu'un à l'occasion de la conduite constitue le délit d'homicide involontaire.



Protéger les lieux et les **VICTIMES**



Arrêté sur cette route pour porter secours, je place le triangle au moins 30 m avant l'accident :

- A OUI
- B NON

Lorsque j'arrive sur les lieux d'un accident :

- **Si les secours sont déjà présents**, je passe à allure réduite sans m'arrêter pour ne pas encombrer les lieux ou créer un suraccident.
- **Si j'arrive le premier**, je dois m'arrêter pour Protéger les lieux, Alerter les secours et porter Secours aux victimes (P.A.S.).



Impliqué dans un accident corporel ou matériel, je dois obligatoirement m'arrêter. Ne pas s'arrêter constitue un délit de fuite.

/ Protection des lieux et des personnes

Toute personne menacée par un danger (notamment un suraccident), doit être protégée. Si je peux agir sans risque pour ma sécurité, je dois immédiatement supprimer ou écarter le danger de façon permanente.



J'allume les **feux de détresse**. Je m'arrête autant que possible en dehors des voies de circulation.



Je mets le **gilet haute visibilité** avant de sortir et je sors du côté opposé à la circulation.



J'emmène les passagers valides à l'**abri de la circulation** (derrière la glissière de sécurité sur l'autoroute) ou sur le bas-côté de la route. Si j'ai plusieurs gilets haute visibilité, chaque passager en met un.



Je place le **triangle** à au moins 30 m, ou avant un virage ou sommet de côte (sauf si c'est risqué, comme sur autoroute ou voie rapide).



Je délimite clairement et largement la **zone de danger**, de façon visible, en utilisant tous les moyens matériels à disposition ainsi que le concours des personnes aptes aux alentours. La nuit, j'éclaire les lieux avec les feux de croisement.



Un suraccident risque de se produire si les lieux ne sont pas balisés (arrivée trop rapide d'un autre usager qui percute le véhicule accidenté par exemple).



1 Dégagement d'urgence d'une victime

En présence d'un danger réel, immédiat et non contrôlable, je peux déplacer une victime. Ce déplacement doit rester exceptionnel.

Pour réaliser un dégagement d'urgence, la victime doit être visible, facile à atteindre et rien ne doit gêner son dégagement. Je dois être sûr de pouvoir réaliser son dégagement.

Le dégagement d'urgence de la victime doit permettre de la placer dans un endroit suffisamment éloigné du danger.



Devant une attaque terroriste ou une situation de violence

- Vous tenterez d'appliquer les consignes nationales éditées par le ministère de l'intérieur et disponibles en ligne «réagir en cas d'attaque terroriste».
- Ainsi, la conduite à tenir avant l'arrivée des forces de l'ordre pourrait être la suivante : s'échapper, si c'est impossible se cacher, obéir aux forces de l'ordre, réaliser les gestes de premiers secours et rester vigilant.



A

Alerter les **SECOURS**



Je transmets aux services de secours :

- le numéro de téléphone à partir duquel l'appel est émis

A OUI B NON

- la localisation de l'événement

C OUI D NON

Alerter consiste à informer les services d'urgence de la présence d'une ou plusieurs victimes et de la nature de l'assistance qui leur est éventuellement apportée.



L'absence d'information d'un service d'urgence peut compromettre la vie ou la santé d'une victime malgré les gestes de secours que vous aurez assurés.

L'alerte doit être réalisée :

- après une **évaluation rapide de la situation et des risques**, et une éventuelle mise en sécurité des personnes ;
 - par moi ou un témoin, par les moyens disponibles les plus appropriés.
- L'alerte doit être rapide et précise** afin de diminuer au maximum les délais de mise en œuvre de la chaîne de secours et de soins.

L'alerte doit être réalisée auprès d'un **numéro d'urgence gratuit** :



15 SAMU

En charge de la réponse médicale, des problèmes urgents de santé et du conseil médical.



18 Pompiers

En charge notamment des secours d'urgence aux personnes, des secours sur accidents, incendies.



112 Appel secours

Numéro de téléphone réservé aux appels d'urgence et valide dans l'ensemble de l'Union Européenne.

Les secours peuvent me conserver en ligne pour me conseiller ou me guider dans l'exécution des gestes nécessaires, jusqu'à leur arrivée.

NB : le 114 est un numéro d'appel d'urgence pour les personnes avec des difficultés à entendre ou à parler (numéro national, gratuit, accessible par SMS).

[Retour au sommaire](#)

/ Quels comportements adopter ?

Je contacte un service d'urgence à l'aide d'un téléphone portable ou à défaut d'un téléphone fixe ou d'une borne d'appel.



- Je transmets les informations.
- Je réponds aux questions posées par les services de secours.
- J'applique les consignes données.
- Je raccroche uniquement quand mon correspondant m'invite à le faire.

Les informations minimales à transmettre

- Le numéro de téléphone ou de la borne à partir duquel l'appel est passé.
- La nature du problème : malaise, accident...
- La localisation la plus précise de l'événement.

Nota : Sur autoroute, pour indiquer avec précision les lieux de l'accident depuis un téléphone portable, je donne le numéro de l'autoroute, le sens de circulation et le point kilométrique. (Dans l'exemple ci-contre, le point kilométrique est 48.)



Si possible, j'envoie une personne pour accueillir les secours et j'organise leur accès sur le lieu de l'accident, au plus près de la victime.



Alerter rapidement et correctement les secours, en leur donnant des informations complètes, permet une intervention efficace.

A Secourir : perte de CONNAISSANCE



Une personne en perte de connaissance qui est allongée sur le dos risque un arrêt cardiaque :

- A OUI
- B NON

/ Qu'est-ce qu'une *perte de connaissance* ?

Une personne qui a perdu connaissance ne répond et ne réagit à aucune sollicitation verbale ou physique, mais elle respire.



Une perte de connaissance risque d'évoluer en arrêt respiratoire et arrêt cardiaque si la respiration est empêchée, du fait de voies aériennes obstruées.

Une personne en perte de connaissance qui est laissée sur le dos risque des difficultés respiratoires, car ses voies aériennes risquent d'être encombrées ou bouchées par :

- des liquides présents dans la gorge (salive, sang, liquide gastrique),
- la chute de la langue en arrière.



[Retour au sommaire](#)

/ Quels comportements adopter ?

① Je contrôle l'état de conscience de la victime

- Je lui pose des questions simples : «comment ça va ?»
«Vous m'entendez ?».
- Je lui secoue doucement les épaules.
- Je lui prends la main et lui demande de me la serrer.
- Si la victime ne répond pas et ne réagit pas, je contrôle sa respiration.

② Je vérifie que la victime respire

- Je regarde si le ventre et la poitrine de la victime se soulèvent.
- J'essaie de sentir un éventuel flux d'air à l'expiration.

Si la victime ne répond pas et ne réagit pas mais qu'elle respire, il s'agit d'une perte de connaissance : je la place en position stable sur le côté.

③ Je place la victime en position latérale de sécurité



④ J'alerte les secours

Je surveille en permanence la respiration de la victime, jusqu'à l'arrivée des secours.



En cas de perte de connaissance, je libère les voies aériennes de la victime afin de permettre l'écoulement des liquides vers l'extérieur en attendant l'arrivée des secours.

A Secourir : ARRÊT CARDIAQUE



Si une victime est en arrêt cardiaque, il faut pratiquer immédiatement une réanimation cardio-pulmonaire :

A OUI
 B NON

/ Qu'est-ce qu'un arrêt cardiaque ?

Une personne est en arrêt cardiaque si son cœur ne fonctionne plus ou fonctionne d'une façon anarchique (ne permettant plus d'assurer l'oxygénation du cerveau).



Les lésions du cerveau, dues au manque d'oxygène, surviennent dès les premières minutes. En cas d'arrêt cardiaque, la victime risque de mourir en quelques minutes.

Les signes d'un arrêt cardiaque

La victime ne répond pas, ne réagit pas et :

- elle ne respire pas (je ne perçois aucun mouvement de sa poitrine, aucun bruit et aucun souffle),
- ou elle présente une respiration anormale (mouvements respiratoires inefficaces, lents, irréguliers et bruyants).

La marche à suivre pour contrôler l'état de conscience et la respiration d'une victime est indiquée dans la partie «perte de connaissance» (page précédente).



Un arrêt cardiaque peut être dû à une détresse circulatoire (hémorragie, brûlure grave), un traumatisme, une obstruction totale des voies aériennes, une maladie du cœur, etc.

/ Quels comportements adopter ?

1 Alerter

Dans le cas d'un arrêt cardiaque, pour augmenter les chances de survie de la victime, **j'alerte les secours au plus vite**, de préférence avec mon téléphone portable. J'actionne le mode haut-parleur et je commence immédiatement le massage cardiaque en attendant que les services de secours répondent.

2 Masser

Je pratique une réanimation cardio-pulmonaire au plus vite, en répétant des cycles de 30 compressions thoraciques suivies de 2 insufflations. Si les insufflations ne peuvent pas être effectuées, je réalise uniquement les compressions thoraciques en continu.

Le service de secours pourra donner des instructions téléphoniques afin d'aider à la réalisation du massage cardiaque.



3 Défibriller

Si un DAE (Défibrillateur Automatisé Externe) est visible, je le mets en œuvre le plus tôt possible et je suis ses instructions vocales en interrompant le massage cardiaque le moins possible.

Si le défibrillateur annonce que le choc est nécessaire, je demande aux personnes autour de s'écartier.

Après la délivrance du choc ou si le défibrillateur annonce que le choc n'est pas nécessaire, je reprends immédiatement les compressions thoraciques.



Le défibrillateur automatisé externe est un appareil qui peut permettre de rétablir une activité cardiaque normale à une victime en arrêt cardiaque.

Il se déclenche uniquement quand la victime est en arrêt cardiaque.

Lors de la mise en marche, toutes les instructions sont données, permettant de placer les électrodes au bon endroit.

Le DAE, présent dans beaucoup de lieux publics, ne nécessite pas de formation. Il n'est pas dangereux pour la victime et peut sauver une vie.

A

Secourir : HÉMORRAGIE et TRAUMATISME



©Éditions Vagnon

Une hémorragie est une perte de sang :

- A qui s'arrête spontanément
- B qui imbibé de sang un mouchoir en quelques secondes

1 L'hémorragie

Une hémorragie est une perte de sang prolongée qui ne s'arrête pas spontanément. Elle imbibé de sang un mouchoir en quelques secondes. Un saignement qui s'arrête spontanément n'est pas une hémorragie (une écorchure par exemple).



Une hémorragie peut être masquée par la position de la victime ou par un vêtement absorbant (blouson...). La victime risque une détresse circulatoire ou arrêt cardiaque dû à une diminution importante de la quantité de sang dans l'organisme.

- 1 S'il n'y a pas de corps étranger, j'appuie fort sur l'endroit qui saigne avec les doigts ou la paume de la main, en interposant une épaisseur de tissu propre recouvrant complètement la plaie (mouchoirs, torchons, vêtements...).

- Je demande à la victime de comprimer l'endroit qui saigne.
- Si la victime ne peut pas faire la compression elle-même, je le fais.



Il faut faire cette compression directe jusqu'à l'arrivée des secours.

- 2 J'allonge la victime

- 3 J'alerte les secours

J'alerte les secours moi-même, et si je ne peux pas je demande à un témoin de le faire.

/ Le traumatisme

Un traumatisme est une lésion : des os (fracture), des articulations (entorses ou luxations), des organes, ou de la peau.



Les risques en cas de traumatisme sont des complications :

- neurologiques (paralysie, perte de connaissance...),
- respiratoires (gêne ou détresse),
- circulatoires (détresse).

Les signes d'un traumatisme

Douleur vive, difficulté ou impossibilité de bouger, éventuellement gonflement ou déformation de la zone atteinte.

En cas de choc au niveau de la tête, du thorax ou de l'abdomen, une atteinte aux organes sous-jacents est possible.

En cas de traumatisme au niveau de la colonne vertébrale (douleur du dos ou de la nuque), une atteinte de la moelle épinière est possible.

Un traumatisme peut être le résultat d'un choc, d'un coup, d'une chute, etc. et peut atteindre toutes les parties du corps.

Je ne dois ni déplacer ni bouger la victime. Cela risquerait de créer des lésions irréversibles.

- Je reste près de la victime jusqu'à l'arrivée des secours, je la rassure et je l'incite à ne pas bouger. Je m'assure qu'elle reste consciente.
- Je couvre la victime si nécessaire (une victime choquée se refroidit vite). Si elle porte un casque intégral, j'ouvre la visière avec beaucoup de précautions, sans retirer le casque.
- Je ne donne ni à boire ni à manger à la victime.



[Retour au sommaire](#)



Protection des **POPULATIONS**



Dès le déclenchement du Signal National d'Alerte, je me mets en sécurité :

- A OUI
- B NON

Lors d'une catastrophe naturelle ou technologique aux conséquences graves pour la population, chacun doit savoir réagir efficacement pour faciliter l'action des secours et réduire les conséquences des crises.

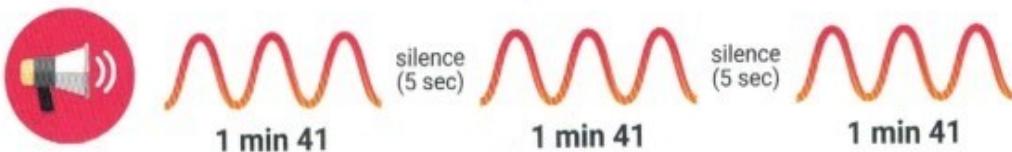
/ Système **d'Alerte et d'Information des Populations**

Le SAIP (Système d'Alerte et d'Information des Populations) est un ensemble d'outils : sirènes, médias (radios, télévision), panneaux à messages variables, etc. L'objectif du SAIP est d'avertir la population d'un danger imminent ou qu'un événement grave est en train de se produire.

Le SNA : Signal National d'Alerte

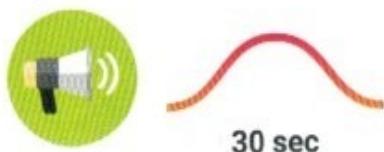
Sirène d'alerte

Variation du signal sur trois cycles successifs d'une durée de 1 minute et 41 secondes.



Sirène de fin d'alerte

Signal continu de 30 secondes.



Nota : le premier mercredi de chaque mois, à midi, des essais sont réalisés pour permettre à chacun de pouvoir identifier le signal. Pour ne pas confondre ces essais avec le SNA, le signal d'essai est une variation sur un cycle de 30 secondes.

[Retour au sommaire](#)

/ Quels comportements adopter ?

Dès le déclenchement du SNA (Signal National d'Alerte), l'ensemble de la population doit se mettre à l'abri et s'informer sur la conduite à tenir (se confiner ou évacuer).



Dans tous les cas

Au déclenchement du SNA et jusqu'au signal de fin d'alerte :

- je me mets en sécurité, je rejoins sans délai un bâtiment,
- je m'informe grâce aux médias (radios, tv, internet),
- je respecte les consignes des autorités,
- je reste en sécurité et je ne vais pas chercher mes enfants à l'école (ils sont pris en charge par les enseignants),
- je ne téléphone pas (sauf urgence vitale) pour ne pas encombrer les réseaux.

En cas de confinement

- Je ferme les portes et les fenêtres.
- Je calfeutre les portes, les fenêtres et les bouches d'aération.
- J'arrête les systèmes de ventilation ou de climatisation.

En cas d'évacuation

- J'emporte mon kit d'urgence préparé à l'avance.



Pour en savoir plus et compléter mon kit d'urgence :

<http://www.interieur.gouv.fr/Alerte/Alerte-ORSEC>

<http://www.gouvernement.fr/risques>

Formations relatives aux premiers secours

- Gestes qui sauvent (GQS)
- Prévention et secours civiques de niveau 1 (PSC 1)
- Premiers secours en équipe de niveau 1 (PSE 1)
- Premiers secours en équipe de niveau 2 (PSE 2)



Ces formations sont uniquement dispensées par les associations agréées et organismes habilités à la formation aux premiers secours par le ministère de l'intérieur et permettent d'acquérir les compétences nécessaires pour concourir par son comportement à la sécurité civile en vertu de l'article L.721-1 du Code de la sécurité intérieure.

Il est possible de suivre une formation aux premiers secours à partir de 10 ans.



Prendre le VÉHICULE (1/2)

Sur un véhicule à boîte de vitesses automatique, placer le sélecteur sur P remplace le frein de parage :

- A OUI
- B NON

Boîte automatique

Sur une boîte de vitesses automatique, le sélecteur comporte les lettres suivantes :

- P Park (parking)
- R Reverse (marche arrière)
- N Neutral (point mort)
- D Drive (conduite)



Sur certains modèles de véhicules, il existe d'autres positions :

- A elle permet de circuler en mode Automatique,
- M elle permet de repasser en mode Manuel (le conducteur passe lui-même les vitesses),
- S elle allonge les rapports pour une conduite plus Sportive (consommation augmentée).

Avec une boîte automatique, j'appuie sur le frein pour positionner le sélecteur sur D (Drive). Sur D, le véhicule avance dès que je relâche le frein.

Positionner le sélecteur sur P (Park) bloque les roues mais ne dispense pas d'enclencher le frein de parage.



Toutes les voitures ont un frein de parage, mais il n'est pas toujours placé entre les deux sièges, il peut être sur le tableau de bord par exemple.

/ Visibilité

Pour conduire, il est important d'avoir une bonne visibilité depuis le poste de conduite. Je nettoie régulièrement toutes les surfaces vitrées.

Neige



Avant de partir, je retire la neige :

- du **toit**, pour éviter qu'elle ne tombe sur un autre usager en roulant ;
- de l'ensemble du **pare-brise avant**, de la **lunette arrière** et de toutes les **vitres latérales** ;
- des **blocs optiques** afin de mieux voir et d'être mieux vu ; des **plaques d'immatriculation**.

Gel

Lorsque la visibilité est nulle à cause du gel, j'allume le moteur et j'enclenche le désembuage du pare-brise avant et le dégivrage de la lunette arrière.

Puis, je gratte le pare-brise et les vitres latérales entièrement pour enlever le gel.



Il est très déconseillé de verser de l'eau chaude sur le pare-brise car cela provoque un choc thermique qui peut le fissurer.



Je n'actionne pas les essuie-glace, cela ne servirait à rien et pourrait les endommager car ils sont collés au pare-brise par le froid.

Propreté

Un pare-brise et des vitres bien nettoyés améliorent la visibilité et ainsi la sécurité. Il est nécessaire de les nettoyer à l'extérieur comme à l'intérieur.



Avant de partir en circulation, je vérifie que la visibilité est bonne.

P

Prendre le VÉHICULE (2/2)



En faisant le tour de ma voiture, avant de monter, je vérifie :

- l'absence d'obstacle
- A OUI B NON
- l'état des pneumatiques
- C OUI D NON

/ Monter dans le véhicule



Pour plus de sécurité, je fais monter les passagers (en particulier les enfants) du **côté du trottoir**.



Je vérifie que chaque passager a sa **ceinture de sécurité** attachée.



En mettant le contact, je vérifie que tous les voyants fonctionnent et que les aiguilles bougent. Lors de la mise en marche du moteur, je vérifie **l'absence de voyants rouges** indiquant un danger, et le niveau de carburant.

NOTA : L'antivol de direction bloque le volant si la clé n'est pas dans le contact.



Je paramètre mon **aide à la navigation (GPS)** avant de partir pour ne pas être distrait durant la conduite.



Je peux programmer mon autoradio pour écouter les **alertes d'informations routières**.



Je contrôle l'**absence d'autres usagers sur la chaussée** pour m'engager.



[Retour au sommaire](#)

/ vérifications

Je contrôle régulièrement :

- l'état des **balais d'essuie-glaces** : ils permettent de maintenir un bon niveau de visibilité et participent ainsi à la sécurité du conducteur. Je peux être amené à les utiliser quand il ne pleut pas (pour nettoyer le pare-brise) ;
- les **niveaux** sous le capot (même si je n'ai pas de compétences particulières en mécanique). Je remplis régulièrement le réservoir du lave-glace ;
- l'usure et la pression des **pneus**.



Une roue de secours risque de se dégonfler même si elle n'est pas utilisée.

En faisant le tour de la voiture avant de monter :

- Je m'assure qu'**aucun obstacle** n'est présent autour du véhicule.
- Je vérifie les **pneumatiques** (usure, état général et particulièrement du flanc qui ne doit pas être déchiré, gonflage apparent pour vérifier qu'aucun pneu n'est à plat notamment).

Avant de partir :

- Je m'assure que j'ai avec moi les **documents obligatoires** (permis de conduire, attestation d'assurance et certificat d'immatriculation) ;
- Je surveille le **niveau de carburant** (particulièrement avant de prendre l'autoroute).
- Avant un voyage, je vérifie la présence des **accessoires pour changer une roue**.



Lorsque j'emprunte un véhicule, même pour un court trajet, je règle le siège et les rétroviseurs.

Si le type de carburant n'est pas indiqué sur le bouchon du réservoir, je peux me référer à la notice d'utilisation du véhicule.



Si je me suis trompé de carburant, je ne démarre pas et j'appelle un dépanneur.

P

S'INSTALLER au poste de conduite



Si la ceinture m'arrive au niveau du cou :

- A je l'ajuste à l'aide du réglage
- B je la passe sous mon bras

/ Réglage du siège

En profondeur : calé au fond du siège, pied gauche appuyé à fond sur la pédale d'embrayage. La cuisse doit être en contact avec le siège et la jambe gauche légèrement fléchie.

En hauteur : les yeux arrivent au milieu du pare-brise.



BON RÉGLAGE = action rapide sur les commandes et prise d'informations facilitée.



Être trop bas ou trop haut peut gêner la vision et empêcher de voir des informations de conduite importantes.

/ Réglage du dossier

Pour régler correctement le dossier, je pose une main sur le haut du volant. Mon bras doit être légèrement fléchi. Une installation bras tendus est fatigante et dangereuse.



Les mains placées à l'extérieur de la couronne et sur la moitié supérieure du volant permettent un meilleur confort et une meilleure sécurité.

/ Réglage de l'appuie-tête

En cas de choc arrière, l'appuie-tête bien réglé évite un retour brutal de la tête vers l'arrière, il limite ainsi les traumatismes.

Le haut de la tête doit arriver au sommet de l'appuie-tête.



/ Réglage du volant

Le volant peut parfois être réglé en hauteur et/ou en profondeur. Il permet d'optimiser le confort de conduite, ce qui retarde l'apparition de la fatigue lors de longs trajets et évite les douleurs musculaires.



/ Réglage des rétroviseurs

Le rétroviseur intérieur correctement réglé permet de voir loin vers l'arrière. Les rétroviseurs extérieurs doivent permettre de voir le plus large possible sur les côtés.

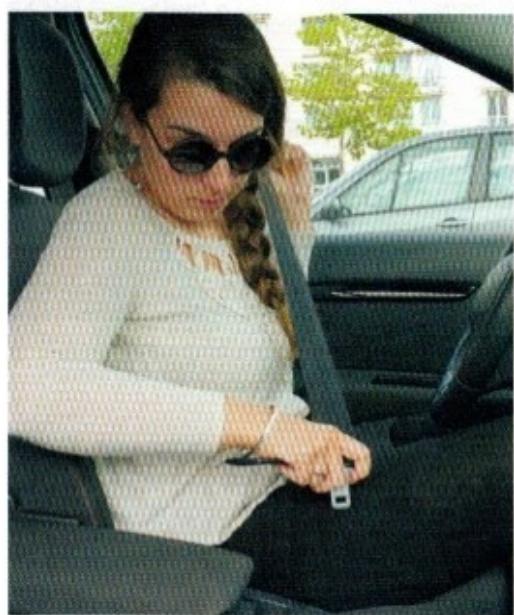
Nota : il existe une position nuit sur le rétroviseur intérieur.



Même avec un bon réglage, il existe toujours un angle mort sur les côtés du véhicule. Je devrai tourner la tête pour compléter les rétroviseurs.

/ Réglage de la ceinture

La ceinture doit être systématiquement attachée et ajustée. Elle empêche de heurter une partie de l'habitacle (volant, tableau de bord, montants, etc.) et évite d'être éjecté en cas d'accident.



En cas de non-port de la ceinture : perte de 3 points, amende 4^{ème} classe.

- Je m'assure que la ceinture n'est pas vrillée.
- Je place la sangle abdominale sur les os du bassin.
- Je règle en hauteur la sangle, de manière à ce que la ceinture ne me blesse pas au niveau du cou (elle doit passer sur la clavicule).
- Avant de monter en voiture, j'enlève mon manteau qui pourrait empêcher le bon positionnement de la ceinture.
- Mettre une pince ou tout autre dispositif bloquant la ceinture est interdit et limite l'efficacité de la ceinture.



Avant de partir, je m'installe correctement pour agir rapidement sur les commandes, limiter la fatigue et avoir une bonne vision.

P QUITTER le véhicule



Avant d'ouvrir la portière, je contrôle :

- le rétroviseur gauche
- A OUI B NON**
- l'angle mort gauche
- C OUI D NON**

/ Pour stationner

Je commence par mettre le point mort, serrer le frein de parage¹ et arrêter le moteur.

Nota : Avec une boîte automatique, lorsque j'immobilise mon véhicule, je place le sélecteur sur la position P et j'actionne le frein de parage.



Pour stationner en pente, j'enclenche une vitesse et je braque les roues vers le trottoir, pour éviter que le véhicule ne soit emporté par la descente.

Je replie les rétroviseurs :

- côté trottoir pour faciliter le passage des piétons,
- côté rue, lorsque je suis stationné en créneau, pour éviter qu'il ne soit cassé par un usager passant trop près de mon véhicule.

Si je laisse la radio allumée moteur éteint, la batterie risque de se décharger.



Même sur terrain plat, le verrouillage du frein de parage est obligatoire car si mon véhicule est percuté par un autre véhicule, il pourrait se déplacer et créer un danger.

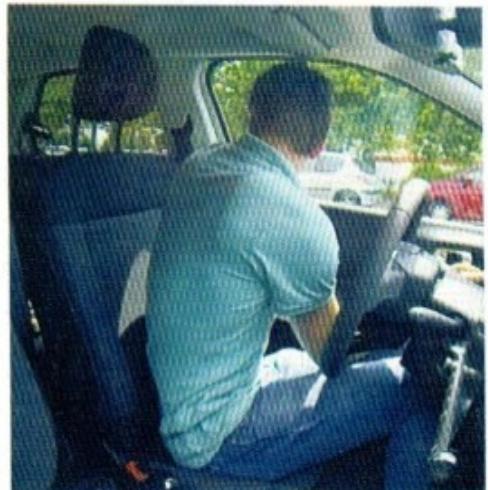
[Retour au sommaire](#)

/ Sortir de la voiture

Avant de sortir, je contrôle dans le rétroviseur extérieur gauche et je regarde dans l'angle mort.

J'utilise ma main droite pour ouvrir la portière. Cela me permet de regarder plus facilement vers l'arrière pour contrôler la présence d'usagers au moment d'ouvrir la portière.

Je n'ouvre pas la portière trop brusquement, ni au maximum, pour éviter un accident.



Si je stationne le long d'une bande cyclable, je dois m'assurer de ne pas gêner un deux-roues en accédant ou en sortant du véhicule.
S'il heurte une portière, l'accident peut être très grave.

/ Avant de m'éloigner

Avant de m'éloigner du véhicule (et pour limiter les risques d'effractions) :

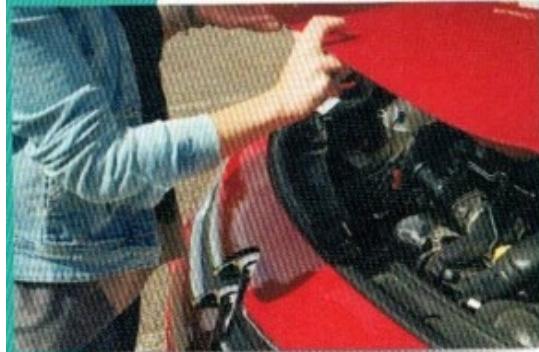
- je replie les rétroviseurs,
- je vérifie la fermeture des vitres, particulièrement si j'ai transporté des passagers à l'arrière,
- je récupère tous les documents importants (certificat d'immatriculation, papier d'assurance, etc.),
- je ne laisse pas d'objets de valeur apparents qui pourraient attiser la convoitise. Je retire notamment le GPS, son support et son cordon,
- je verrouille les portières.

Il existe des systèmes permettant de verrouiller les portières sans insérer la clé dans la serrure.



En sortant du véhicule, je m'assure de ne surprendre et gêner aucun autre usager.

M Entretien du VÉHICULE



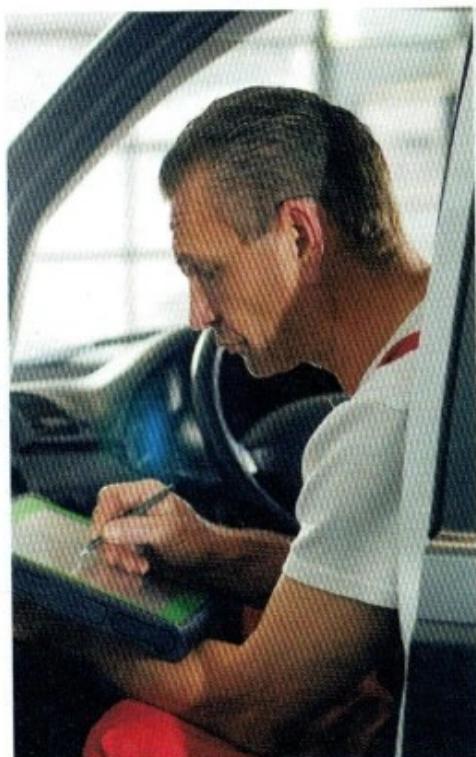
Le contrôle des niveaux se fait sur sol plat :

- A OUI
- B NON

/ Contrôle technique

Le premier contrôle technique doit être effectué **entre 3 ans et demi et 4 ans après la date de première mise en circulation** du véhicule.

Ensuite, le renouvellement du contrôle technique se fait **tous les 2 ans**.



À l'issue du contrôle, un procès-verbal comportant une lettre indique si le véhicule doit ou non subir une contre-visite :

A : favorable

Lorsque le contrôle technique est favorable, sa date de validité est inscrite sur le certificat d'immatriculation. La vignette est collée sur le pare-brise.

S : défaillance majeure

Le conducteur dispose alors de deux mois pour effectuer les réparations nécessaires et réaliser la contre-visite.

R : défaillance critique

La validité du contrôle est limitée au jour du contrôle. En effet, une défaillance critique constitue un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence grave sur l'environnement.

Pour les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes, une visite complémentaire de contrôle de la pollution est effectuée entre deux contrôles techniques.

Vente du véhicule

Pour mettre en vente un véhicule de plus de 4 ans, l'attestation de contrôle technique doit dater de moins de 6 mois.

/ vérifications

Je fais des contrôles périodiques (environ tous les mois ou 1 000 km) afin de maintenir mon véhicule en bon état.

Il n'est pas nécessaire d'avoir des compétences en mécanique pour faire les contrôles sous le capot.

Niveaux

Les niveaux d'huile, de liquide de refroidissement, de freins et de lave-glaces doivent se situer entre les repères mini et maxi.

Si les niveaux sont insuffisants, je peux les compléter avec les produits adaptés. Il est déconseillé de remplacer le liquide de refroidissement avec de l'eau.



Je vérifie d'avoir bien verrouillé le capot avant de repartir en circulation.

Le contrôle des niveaux se fait sur terrain plat, moteur arrêté et froid.

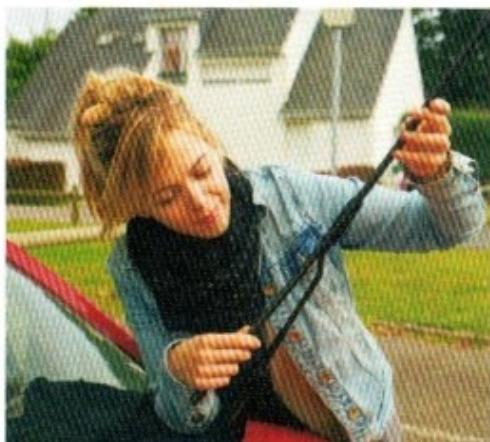


Si je constate une baisse importante de liquide de frein, il existe peut-être une fuite. Je fais contrôler mon véhicule par un professionnel. Une petite baisse de liquide peut être due à l'usure des garnitures de frein.

Visibilité

Je nettoie et vérifie régulièrement l'état des balais d'essuie-glaces. Je les remplace s'ils sont usés car ils laissent des traces sur le pare-brise. Je vérifie la propreté des vitres, feux, plaques d'immatriculation et rétroviseurs extérieurs.

Il est indispensable de remplir régulièrement le réservoir du lave-glaces pour conserver une bonne visibilité.



Une plaque d'immatriculation non lisible peut entraîner une contravention.

Propreté

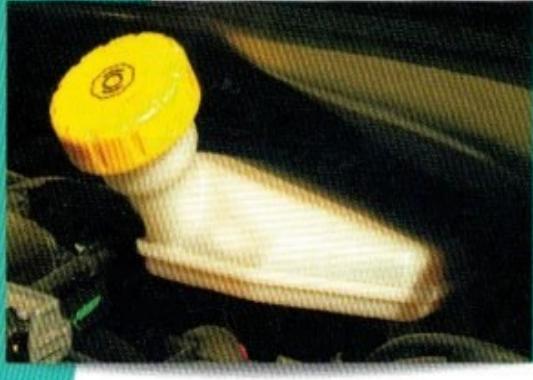
Un pare-brise et des vitres bien nettoyés améliorent la visibilité et ainsi la sécurité. Il est nécessaire de les nettoyer à l'extérieur comme à l'intérieur.



J'entretiens régulièrement ma voiture pour circuler en sécurité et éviter les frais inutiles.

M

Éléments MÉCANIQUES



Je constate une baisse importante du niveau du liquide de frein :

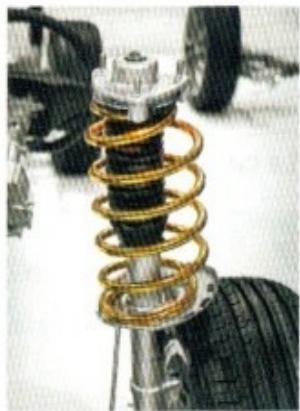
- A** j'attends le prochain contrôle technique
- B** je fais examiner le véhicule par un spécialiste

/ Suspension

La suspension maintient le contact entre les roues et le sol malgré les irrégularités de la route. Elle est indispensable à la tenue de route. Elle réduit la fatigue mécanique et l'usure excessive. Elle améliore le confort des passagers.



Si une voiture est stationnée avec les roues à cheval sur le trottoir, les suspensions et les pneus risquent de s'user anormalement.



/ Freinage

Ralentir ou arrêter le véhicule en sécurité.



Les circuits hydrauliques de freinage se mettent sous pression quand j'appuie sur la pédale de frein.

Cette pression du liquide de frein actionne le pincement des plaquettes 1 contre les disques de frein 2 solidaires à chacune des roues.



Je fais contrôler régulièrement l'usure des garnitures des plaquettes ainsi que les disques de frein.



Je connais le rôle des principaux éléments mécaniques pour mieux comprendre les risques liés à leur mauvais entretien.

[Retour au sommaire](#)

1 Moteur

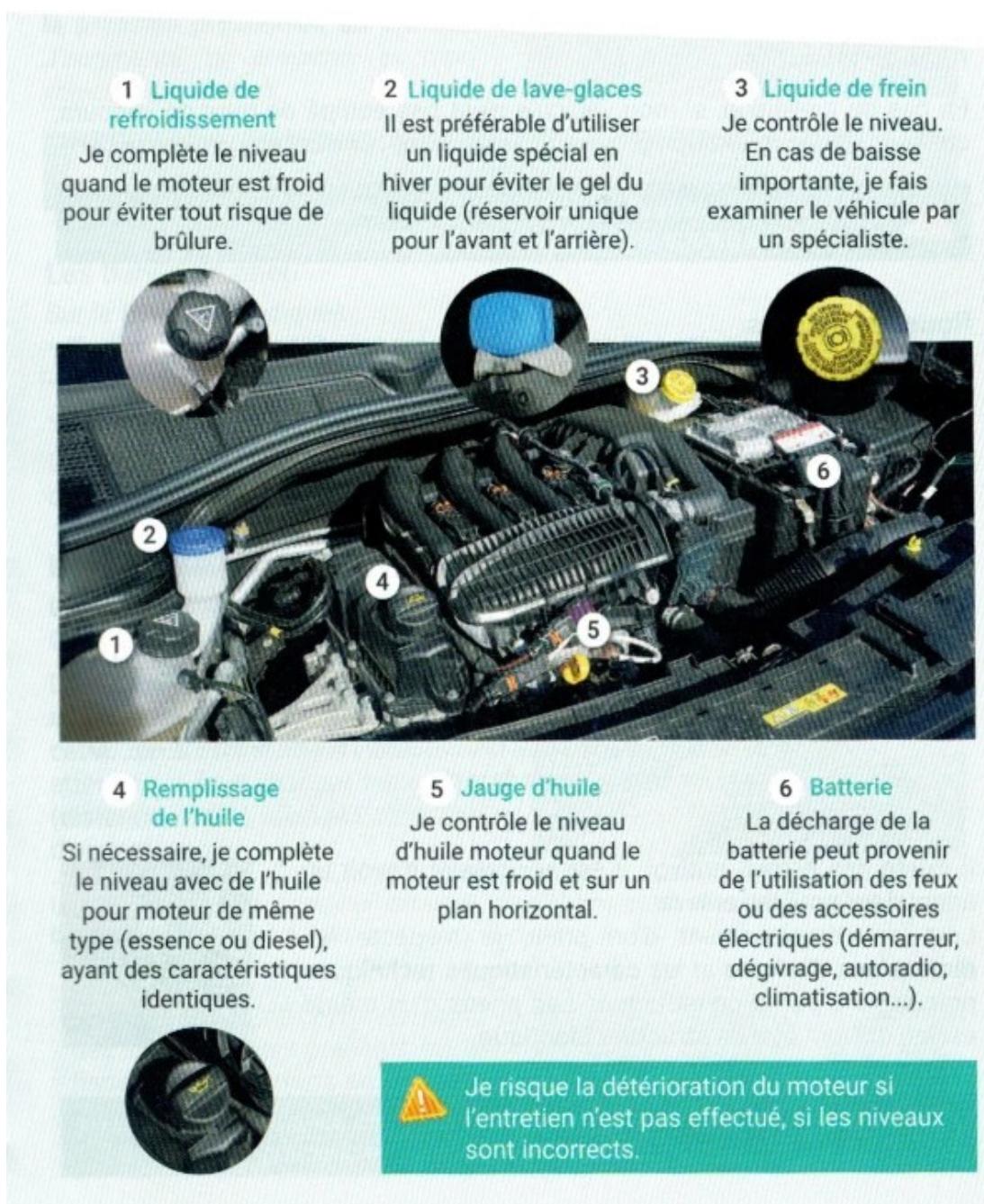
Le carburant utilisé est différent suivant les moteurs. «Essence» ou «gazole» est toujours indiqué sur le certificat d'immatriculation et parfois sur le bouchon du réservoir ou sur la trappe à carburant.



Se tromper de carburant oblige l'immobilisation du véhicule et un dépannage.

Il existe aussi des véhicules roulant au GPL (gaz de pétrole liquéfié) disponible dans certaines stations-service, ainsi que des véhicules électriques ou hybrides.

J'évite les régimes moteurs trop hauts ou trop bas qui entraînent une usure prématuée et une surconsommation de carburant.





Les PNEUMATIQUES



Le sous-gonflage des pneumatiques :

- A augmente le risque d'éclatement
- B accélère l'usure
- C augmente la consommation de carburant
- D améliore la tenue de route

1 Crevaison

En cas de crevaison, si mon véhicule n'est pas équipé de roue de secours, un dispositif de réparation provisoire est présent : une bombe anticrevaison.



En présence d'une roue «galette», la vitesse est limitée à 80 km/h. Je me rends au garage le plus rapidement possible.

Roue de secours

La roue de secours n'est pas obligatoire mais il est dangereux de circuler avec des pneus en mauvais état.



Je desserre les 4 écrous de la roue crevée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.



J'installe le cric à l'endroit renforcé (indiqué par un repère) du côté de la roue crevée. Je soulève la voiture.



Je dévisse complètement les écrous. Je retire la roue crevée et je la remplace.



Je revisse les écrous. Je fais descendre la voiture avec le cric. Je serre les écrous à l'aide de la clé.

Il existe des écrous antivol. Il est nécessaire d'avoir un adaptateur pour les enlever.

Lors du remplacement d'un pneu, je respecte les **dimensions d'origine** et les **caractéristiques techniques** préconisées par le constructeur. Les pneus d'un même essieu doivent être de **structure identique**.



Lors des manœuvres, j'évite de tourner les roues sur place pour préserver les pneumatiques et le système d'assistance de direction.

[Retour au sommaire](#)

1 Contrôles

Les pneus sont des éléments essentiels à la sécurité. La tenue de route et le freinage en dépendent.

La pression des pneus

Elle doit être contrôlée à froid. Les pressions préconisées sont notées sur la notice ou dans une portière. Il est conseillé de vérifier la pression tous les mois (sans oublier la roue de secours).

Dès que j'ai roulé 3 km, le pneu est chaud, il faut donc augmenter la pression préconisée de 0,3 bar. J'augmente la pression si mon véhicule est chargé.



Des pneus sous-gonflés entraînent une surconsommation de carburant, une usure anormale et un risque d'éclatement.

Les flancs du pneu

Sur le flanc sont indiqués :

- **l'indice de vitesse** (vitesse maximale pouvant être atteinte par le pneu),
- **l'indice de charge**,
- **la marque et les dimensions**.

Il ne doit pas y avoir de déchirure, de hernie ou de déformation (risque d'éclatement).

L'usure de la bande de roulement

La profondeur des rainures principales ne doit pas être inférieure à 1,6 mm. C'est la hauteur de la bosse située dans les sculptures.

Lorsque la gomme atteint les indicateurs d'usure (la bosse), cette profondeur d'1,6 mm est atteinte : il faut changer les pneus (distance d'arrêt allongée et risque d'aquaplanage).



Une usure irrégulière signale un défaut de parallélisme ou un sous-gonflage. La différence d'usure entre 2 pneumatiques d'un même essieu ne doit pas dépasser 5 mm.

Pour repérer les indicateurs d'usure, des symboles sont présents sur le flanc. Les indicateurs se trouvent en face de ces symboles, dans les sculptures des pneus.





Les **FEUX** du véhicule

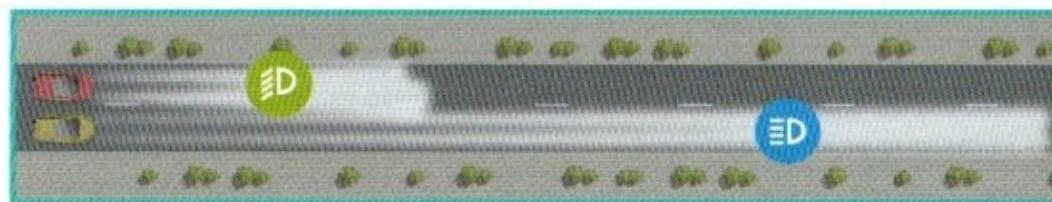


La nuit, les feux d'angles permettent d'améliorer la visibilité dans les virages :

- A OUI
B NON

/ Obligatoires à l'avant

- 2 feux de **position** visibles à 150 m.
- 2 **clignotants** : employés aussi comme feux de détresse.
- 2 feux de **route** d'une portée d'au moins 100 m.
- 2 feux de **croisement** d'une portée d'au moins 30 m.



Les faisceaux des feux de croisement éCLAIRENT plus loin à droite qu'à gauche pour ne pas éblouir les autres usagers.

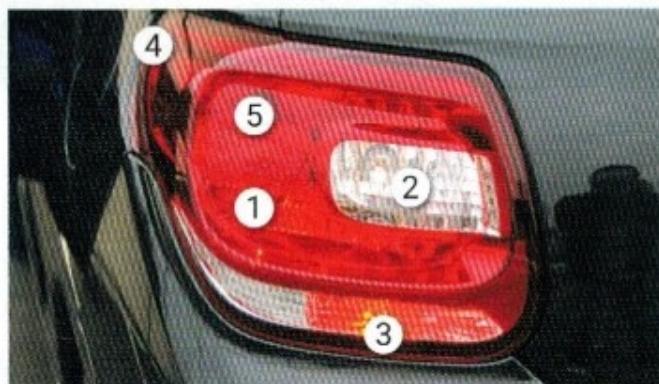


1. Feux de position
2. Feux de route
3. Feux de croisement
4. Feux diurnes
5. Clignotants

NOTA : sur les symboles de feux, les traits vers la gauche signalent des feux avant ; les traits vers la droite signalent des feux arrière.

/ Obligatoires à l'arrière

- 2 feux de **position** ou feux rouges visibles à 150 m. 
- 2 **clignotants** : employés aussi comme feux de détresse. 
- 1 feu de brouillard **arrière**. Il est placé à gauche s'il est unique. 
- 2 **catadioptres** qui réfléchissent la lumière à 100 m au moins.
- 2 feux **stop**. Pour vérifier leur fonctionnement, je demande à quelqu'un de se placer derrière le véhicule pendant que j'appuie sur la pédale.



1. Feux de position
2. Clignotants
3. Feu de brouillard arrière
4. Catadioptres
5. Feux de stop

/ facultatifs

À l'avant

- 2 feux de **brouillard avant**. 
- feux **adaptatifs** : passage automatique des feux de croisement aux feux de route et inversement, en fonction des conditions de circulation.
- 2 feux **d'angles** : en complément des feux de route ou de croisement, ils améliorent la visibilité en virage ou tournant, lorsque je tourne le volant ou que j'actionne le clignotant.
- 2 feux diurnes : feux de jour allumés automatiquement à la mise en route du moteur.

À l'arrière

- un 2^{ème} feu de **brouillard arrière**. 
- un 3^{ème} feu **stop**.
- 1 ou 2 feux de **recul** (blancs). Il permet d'éclairer la zone derrière le véhicule et d'informer les autres usagers que je souhaite reculer. Il s'allume automatiquement lorsque j'enclenche la marche arrière.



Je vérifie régulièrement l'état et le fonctionnement des feux du véhicule. Une augmentation de la fréquence de clignotement des clignotants indique qu'une ampoule est grillée. Il est recommandé d'avoir une boîte d'ampoules de rechange.

M

Les **COMMANDES**



Lorsque mon véhicule est très chargé :

- A** la hauteur des feux reste inchangée
- B** je règle la hauteur des feux

Les commandes permettent de :



- désembuer les rétroviseurs extérieurs,



- allumer le plafonnier : il est généralement réglé pour s'allumer à l'ouverture des portières,



- activer et désactiver l'airbag passager,



- ouvrir et fermer les vitres,



- régler les rétroviseurs,



- replier les rétroviseurs extérieurs,



Les commandes ne sont pas placées au même endroit sur tous les véhicules.

[Retour au sommaire](#)



- régler la luminosité du tableau de bord,



- désactiver le radar de recul,



- neutraliser l'ouverture des vitres arrière,



- verrouiller la sécurité enfant,



- verrouiller la fermeture centralisée (cette commande ne verrouille pas la sécurité enfant),



- recycler l'air de l'habitacle (dans un tunnel ou un embouteillage par exemple). Cette fonction permet de limiter l'entrée de polluants et d'odeurs dans l'habitacle. Son utilisation prolongée est déconseillée,



- abaisser la hauteur des feux lorsque mon véhicule est chargé, afin de ne pas éblouir en face.
0 = position normale
3 = si le véhicule est très chargé



- activer le régulateur de vitesse (symbolisé par une flèche) ou activer le limiteur de vitesse (symbolisé par un panneau d'interdiction),



- Certains véhicules sont dotés d'un témoin de pression de pneu au tableau de bord qui alerte en indiquant quel pneu a une pression insuffisante. Il faut réinitialiser en appuyant sur le bouton après gonflage.



Chaque véhicule possède une notice d'utilisation qui est à consulter.

M Les TÉMOINS



Les voyants rouges signalent :

- A une anomalie de fonctionnement
- B un élément non dangereux

Tableau de bord

Lorsque je mets le contact, je vérifie :

- le bon fonctionnement des voyants d'alerte rouges,
- le niveau de carburant (et le niveau d'huile s'il est affiché).



Lorsque j'allume le moteur, tous les voyants d'alerte doivent s'éteindre, sauf celui du frein à main s'il est serré. La signification des voyants est indiquée sur la notice. Tous les véhicules n'ont pas le même nombre de voyants.

Le cadran du compte-tours indique la vitesse de rotation du moteur. Il sert à aider le conducteur à choisir le bon rapport de vitesse.



/ Voyants orange

Ils rappellent les éléments importants mais non dangereux.



Airbag passager avant désactivé

Ce voyant s'allume lorsque j'ai désactivé l'airbag passager, par exemple pour placer un siège bébé dos à la route.



Dégivrage de la lunette arrière

Ce voyant est allumé lorsque j'ai actionné la commande de dégivrage de la lunette arrière. Pour éviter une surconsommation, je le désactive lorsqu'il n'est plus utile.



Feux de brouillard arrière

Ce voyant signale le fonctionnement des feux de brouillard arrière. Je les utilise uniquement par temps de brouillard ou de chute de neige car ils risquent de gêner les usagers qui me suivent par temps clair ou temps de pluie.



Alerte niveau de carburant

Je dois mettre du carburant. Je peux parcourir plusieurs kilomètres avant la panne.



Pression des pneus

Je dois vérifier la pression des pneus dès que possible.

/ Voyants rouges

Ils indiquent une **anomalie de fonctionnement ou un danger** si je circule.



Température circuit de refroidissement

Le moteur n'est plus refroidi. Je m'arrête pour éviter une casse moteur.



Pression d'huile

La pression d'huile est insuffisante : risque de surchauffe et de casse moteur.



Charge de la batterie

Je dois recharger la batterie ou changer l'alternateur.



Niveau de liquide de frein

Problème dans le circuit de freinage : risque de perte d'efficacité du freinage.



Frein à main

Ce voyant est allumé lorsque le frein à main est serré.



Signal de détresse : je l'actionne lorsque je suis immobilisé sur la chaussée notamment.



Dès qu'un voyant rouge s'allume, je m'arrête dès que possible en sécurité.

M

Les **ÉQUIPEMENTS** divers



En cas de panne de batterie, pour démarrer une voiture à l'aide de câbles, je relie les pôles négatifs entre eux et les pôles positifs entre eux :

- A OUI
- B NON

1 Les équipements du véhicule

Le véhicule comporte :

À l'avant :



1 essuie-glace et
1 lave-glace.



1 plaque d'immatriculation.



Le rétroviseur intérieur
possède une position nuit.

À l'arrière :



1 essuie-glace
et 1 lave-glace (facultatifs).



1 plaque d'immatriculation.

Clés et cartes

Sur certaines voitures, des clés électroniques permettent d'ouvrir, de localiser (avec l'allumage des feux de détresse) et d'éclairer la zone d'approche du véhicule.

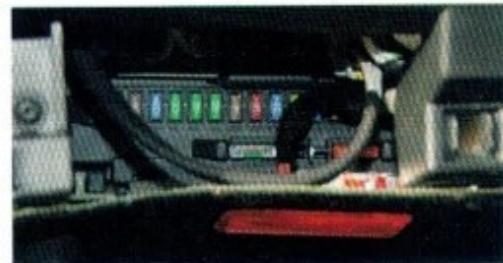
Dans certaines voitures, la clé est remplacée par une carte à insérer ou à avoir sur soi.

Pour démarrer le véhicule, j'appuie sur un bouton.



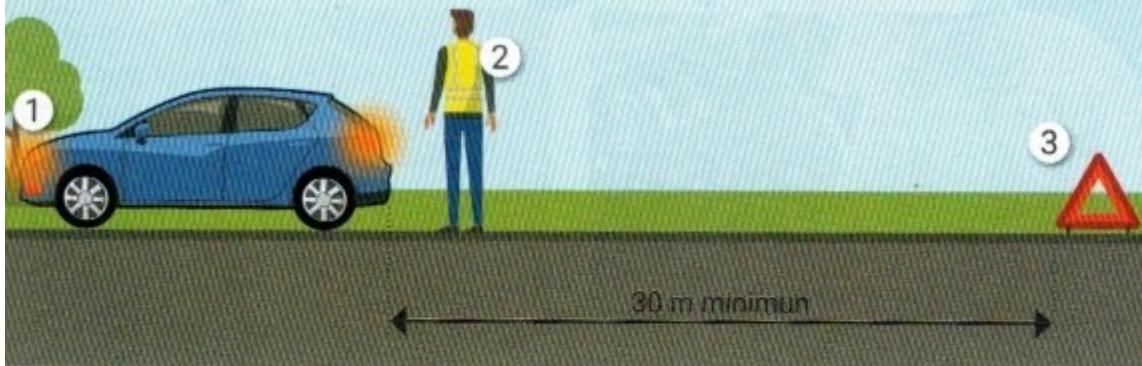
Fusibles

Les emplacements et rôles des fusibles sont indiqués dans la notice d'utilisation.



[Retour au sommaire](#)

Les équipements à utiliser *en cas de panne*



Si mon véhicule est immobilisé sur la chaussée (panne ou incident), je dois :

- 1 Allumer les feux de détresse pour prévenir les autres usagers.



Risque : se faire heurter par un véhicule en sortant de la voiture.

- 2 Enfiler le gilet haute visibilité avant de sortir du véhicule. Ce gilet doit être à portée de main dans l'habitacle.
- 3 Placer le triangle de présignalisation à au moins 30 m (sauf sur autoroute) sans me mettre en danger. Je le place avant un virage ou sommet de côte si mon véhicule est placé après.



Risque : un véhicule percute le mien car il l'a vu trop tard et n'a pas eu le temps de s'arrêter ou de le contourner.

Je dois toujours avoir à bord du véhicule :



un **gilet haute visibilité** à portée de main (il est recommandé d'en avoir un par passager),



un **triangle de présignalisation**,



un **éthylotest*** homologué, non usagé, non périmé, pour tester mon alcoolémie.

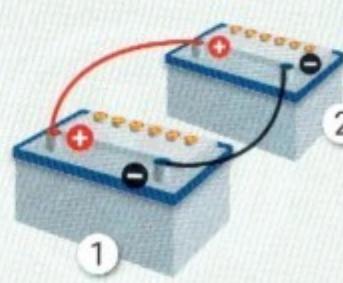
En cas de panne de batterie

Pour démarrer le véhicule sans le déplacer :

- soit je branche une 2^{ème} batterie en parallèle (les **+** ensemble et les **-** ensemble),
- soit je la remplace.

1 véhicule dépanneur ou chariot

2 véhicule dépanné



[Retour au sommaire](#)



Installation RÉGLEMENTATION



À partir de quel âge peut-on transporter un enfant à l'avant :

- A 8 ans
- B 10 ans
- C 14 ans
- D 18 ans

/ Transport des passagers

- Tous les passagers doivent être ceinturés.



1 place = 1 personne = 1 ceinture

- La ceinture de sécurité est obligatoire tout le temps, à l'avant comme à l'arrière, y compris sur les courts trajets. Elle est obligatoire pour les femmes enceintes.
- Le nombre de passagers ne doit pas dépasser le nombre de places assises inscrit sur le certificat d'immatriculation (infraction = retrait de 3 points pour le conducteur).



Les passagers majeurs non attachés devront payer l'amende (aucun point ne sera retiré), mais en tant que conducteur, je suis garant de leur sécurité : je leur demande de s'attacher.

- Je suis responsable de tous les passagers de moins de 18 ans que je transporte. Je dois également m'assurer que tout enfant de moins de 10 ans est retenu par un système homologué adapté à sa morphologie et à son poids.



J'encours une amende si un jeune de moins de 18 ans n'est pas attaché.

Je place tous les enfants de moins de 10 ans à l'arrière de la voiture.

Les seules exceptions à cette règle sont les suivantes :

- si je transporte un bébé dans un siège dos à la route,
- si tous les sièges arrière sont déjà occupés par des enfants de moins de 10 ans,
- s'il n'y a pas de sièges arrière ou qu'ils sont inutilisables.



J'encours une amende si un enfant de moins de 10 ans se trouve à l'avant.

[Retour au sommaire](#)

/ Installation des sièges auto

Il faut suivre pas à pas la notice afin que le siège auto soit bien solidaire du siège de la voiture. Il ne suffit pas d'attacher l'enfant dans le siège, le siège lui-même doit être correctement fixé pour ne pas être projeté en cas de choc.

Fonctionnement des sièges Isofix

Ils sont munis de deux crochets. Ces crochets sont arrimés aux 2 points d'ancrage Isofix du véhicule (obligatoires sur tous les véhicules neufs depuis février 2011). Les attaches Isofix sont combinées avec un système de maintien complémentaire : sangle antirotation, jambe de force, bouclier d'impact ou ceinture de sécurité.



/ Installation des passagers adultes

J'évite autant que possible d'avoir un passager sur la place centrale, et il est préférable de placer les plus grands sur les côtés afin de garder une bonne visibilité vers l'arrière.



- L'attitude de certains passagers risque d'influencer ma conduite (pression des pairs).
- Il est interdit de transporter des passagers dans une caravane ou à l'arrière d'une camionnette sans siège.
- Quand je transporte un passager adulte à l'avant, l'airbag passager doit être activé.
- En circulation, les passagers ne doivent pas prendre dans leurs bras des bébés ou enfants (ils doivent rester dans leurs sièges auto, même s'ils pleurent).

Les passagers doivent régler leurs appuie-têtes, sortir de préférence côté trottoir, contrôler vers l'arrière avant d'ouvrir la portière. S'il n'y a que des adultes à l'arrière, la sécurité enfant n'est pas verrouillée.

S

Ceinture de sécurité et **AIRBAG**



Ne pas attacher sa ceinture à l'arrière peut avoir de graves conséquences :

- pour moi
A OUI B NON
- pour le passager avant
C OUI D NON

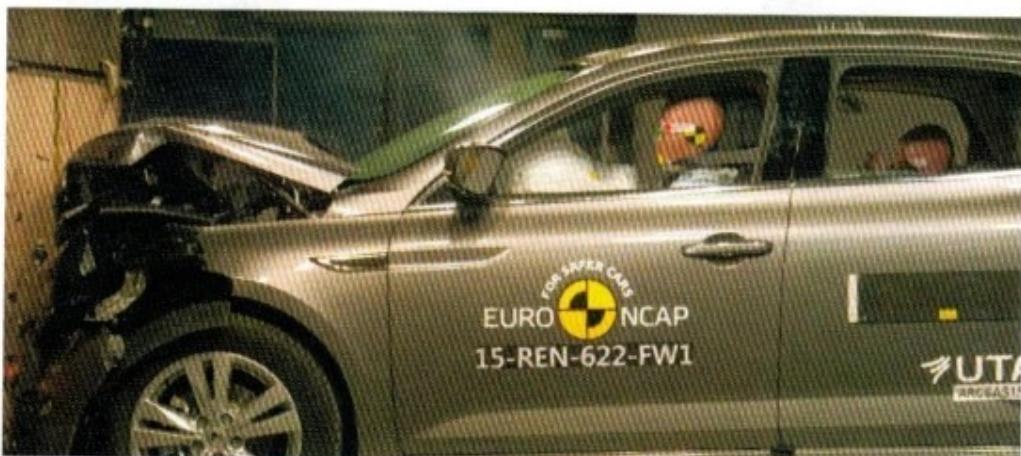


Les éléments de sécurité passive (exemples : ceinture, airbag) ont pour but de réduire les conséquences d'un accident.

1 L'airbag

L'airbag (ou coussin gonflable) complète l'action de la ceinture mais ne peut pas la remplacer. Je vérifie que l'airbag passager est actif (sur ON), sauf si j'installe un siège auto dos à la route.

Si un passager ne met pas sa ceinture, en cas d'accident, l'airbag percute violemment son visage et son sternum au moment où il se déploie.



Il est très dangereux pour le passager avant de mettre les pieds sur le tableau de bord. Si l'airbag se déclenche, les genoux sont projetés vers le visage.



/ La ceinture de sécurité

Utilité de la ceinture

La ceinture de sécurité empêche les occupants de heurter un obstacle comme le volant ou le pare-brise et empêche l'éjection du véhicule.

La ceinture résiste à une force de 3 tonnes, les bras résistent à 50 kg. En cas de choc à 50 km/h, un corps de 70 kg est projeté avec une force d'une tonne.



Le fait d'être éjecté du véhicule augmente le risque de blessures et de décès.



Placement de la ceinture

La sangle haute doit passer sur la clavicule, le plus loin possible du cou. La sangle basse doit s'appuyer sur les os du bassin et être plaquée sur le haut des cuisses.



Une ceinture placée sur le ventre ou au niveau du cou pourrait blesser en cas de freinage fort ou de choc. La force exercée se ferait sur des parties fragiles du corps.

L'efficacité de la ceinture est diminuée si le siège est trop incliné, si la personne est couchée, si la ceinture est vrillée ou mal ajustée, si elle est placée sous le bras ou retenue avec une pince.

Ceinture à l'arrière

Ne pas attacher sa ceinture à l'arrière peut avoir de graves conséquences pour le passager arrière : il sera éjecté ou écrasé sur le siège avant avec force. Cela peut être dangereux aussi pour le passager avant : il sera comprimé entre sa ceinture et le passager arrière.



Un passager non attaché risque sa vie et celle des autres. En cas de choc à 50 km/h par exemple, le passager est projeté et peut peser jusqu'à dix fois son poids.

S

Équipements de **SÉCURITÉ** (1/2)



Le contrôle de trajectoire (ESP) :

- A** réduit les distances de freinage
- B** diminue les risques de dérapage en virage
- C** permet de contrôler la vitesse



Les éléments de sécurité active (exemples : ABS, AFU) ont pour objectif d'éviter qu'un accident se produise.

/ Équipements de **sécurité**



ABS : système antibloilage de roues

En cas de freinage d'urgence, l'ABS agit sur les freins. Il permet ainsi d'éviter le blocage des roues et de conserver le contrôle de la direction. L'ABS ne raccourcit pas significativement la distance de freinage.



ESP : programme électronique de stabilité

L'ESP permet d'améliorer le contrôle de la trajectoire. Il détecte la perte d'adhérence en virage et agit sur le freinage de chaque roue pour éviter le dérapage.



AFU : aide au freinage d'urgence

L'AFU détecte le passage anormalement rapide de la pédale d'accélérateur à la pédale de frein. Dans les situations d'urgence, il amplifie au maximum le freinage sans bloquer les roues. Ce système est combiné à l'ABS. Sur la plupart des véhicules, en cas de déclenchement de l'AFU, les feux de détresse sont automatiquement allumés.

[Retour au sommaire](#)

Alerte de franchissement involontaire de ligne

Ce système avertit le conducteur quand il franchit une ligne sans actionner ses clignotants. Le siège conducteur ou son volant vibre du côté où le franchissement a lieu.



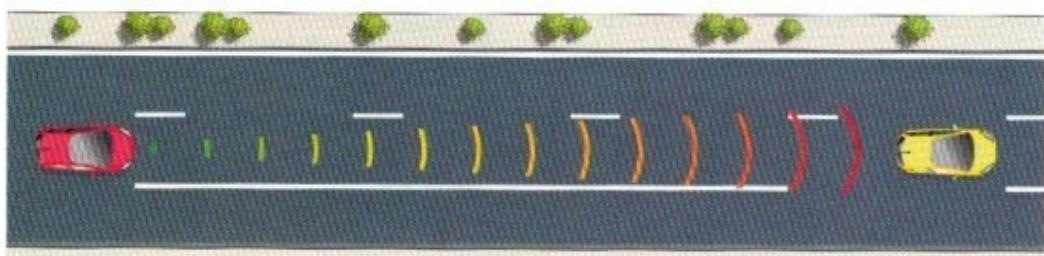
Appel d'urgence et d'assistance localisé (e-call)

Cette fonction permet de prévenir les secours en cas de panne ou d'accident. Grâce à l'antenne GPS et à une carte SIM embarquée, le véhicule transmet en cas d'urgence un SMS avec les coordonnées géographiques à une plate-forme d'assistance. Un opérateur peut alors prendre contact avec l'automobiliste.



Régulateur de vitesse et d'espacement (ou régulateur de vitesse adaptatif intelligent)

Ce dispositif agit automatiquement (sans action sur les commandes) : il aide au maintien des espaces de sécurité à l'avant. Cependant, il importe de toujours rester maître de sa vitesse, ce dispositif n'évite pas toutes les collisions.



Contrôle automatique de la pression des pneus

Une indication au tableau de bord indique une pression insuffisante ou une crevaison.

Attention : la pression ne s'ajuste pas automatiquement.

Équipements liés à la visibilité

Certains rétroviseurs intérieurs s'assombrissent la nuit lorsqu'il y a un usager à l'arrière.

Sur certains véhicules, les essuie-glace et les feux s'allument automatiquement lorsque c'est nécessaire.



Équipements de **SÉCURITÉ** (2/2)



Je complète le guidage sonore du GPS par de brèves lectures visuelles sur l'écran :

- A OUI
- B NON



/ Aides à la *conduite*

GPS

Géopositionnement Par Satellite

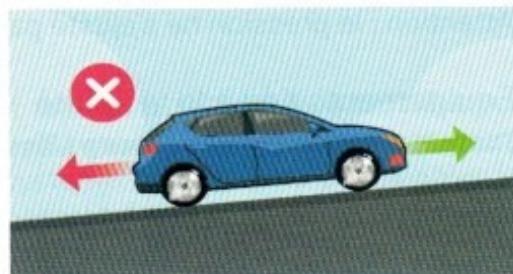
Il guide le conducteur par satellite. Il permet de s'orienter, de se situer, de trouver une adresse, de calculer un itinéraire et parfois d'informer des difficultés de circulation.



Je paramètre le GPS à l'arrêt. Pendant la conduite, je suis le guidage sonore (complété par de brèves lectures visuelles). Si le GPS est amovible, je le place hors de mon champ de vision direct, en bas à droite ou à gauche.

Aide au démarrage en pente

Cette aide facilite le départ de la voiture arrêtée dans une pente alors que l'inclinaison l'incite à aller dans l'autre sens au relâchement des freins.



Radar et caméra de recul

Ils facilitent les manœuvres en marche arrière. Ils permettent de détecter des obstacles à l'arrière du véhicule.



Ces dispositifs ne permettent pas de tout voir. Je dois toujours utiliser les rétroviseurs et tourner la tête lorsque je recule.



Système de surveillance d'angle mort

Le système de surveillance d'angle mort indique, par un pictogramme dans le rétroviseur, la présence d'un véhicule dans les angles morts.



Ce système ne doit pas m'empêcher de tourner la tête pour vérifier en vision directe.



Régulateur de vitesse

Il permet de **garder une allure constante**. Il maintient la vitesse fixée, sans conserver le pied sur l'accélérateur. Mais je garde les pieds proches des pédales pour agir vite si nécessaire. Le régulateur est désactivé au contact du frein ou de l'embrayage.

L'utilisation du régulateur est adaptée à une circulation sur autoroute.



Je désactive le régulateur à l'approche des péages, dans les zones en travaux, à l'approche d'un accident ou si la circulation est dense.



Limiteur de vitesse

Il permet de **ne pas dépasser une vitesse définie**. Je conserve le pied sur l'accélérateur mais ce système empêche de dépasser la vitesse fixée (je reste vigilant à ne pas être en vitesse excessive).

Je peux le désactiver totalement ou temporairement avec la commande, ou en appuyant fort sur l'accélérateur.



Ces aides à la conduite ne doivent pas devenir des obstacles à ma sécurité. Je les utilise au bon moment.

L'ordinateur de bord permet d'aider aux passages de vitesses et donne des informations sur la consommation de carburant.

/ Voyants orange

Ils rappellent les éléments importants mais non dangereux.



Airbag passager avant désactivé

Ce voyant s'allume lorsque j'ai désactivé l'airbag passager, par exemple pour placer un siège bébé dos à la route.



Dégivrage de la lunette arrière

Ce voyant est allumé lorsque j'ai actionné la commande de dégivrage de la lunette arrière. Pour éviter une surconsommation, je le désactive lorsqu'il n'est plus utile.



Feux de brouillard arrière

Ce voyant signale le fonctionnement des feux de brouillard arrière. Je les utilise uniquement par temps de brouillard ou de chute de neige car ils risquent de gêner les usagers qui me suivent par temps clair ou temps de pluie.



Alerte niveau de carburant

Je dois mettre du carburant. Je peux parcourir plusieurs kilomètres avant la panne.



Pression des pneus

Je dois vérifier la pression des pneus dès que possible.

/ Voyants rouges

Ils indiquent une **anomalie de fonctionnement ou un danger** si je circule.



Température circuit de refroidissement

Le moteur n'est plus refroidi. Je m'arrête pour éviter une casse moteur.



Pression d'huile

La pression d'huile est insuffisante : risque de surchauffe et de casse moteur.



Charge de la batterie

Je dois recharger la batterie ou changer l'alternateur.



Niveau de liquide de frein

Problème dans le circuit de freinage : risque de perte d'efficacité du freinage.



Frein à main

Ce voyant est allumé lorsque le frein à main est serré.



Signal de détresse : je l'actionne lorsque je suis immobilisé sur la chaussée notamment.



Dès qu'un voyant rouge s'allume, je m'arrête dès que possible en sécurité.



ÉCOMOBILITÉ



Le covoiturage permet de réduire :

- A les coûts de déplacement
- B les rejets en CO₂
- C les bouchons
- D la longueur du trajet

/ Pourquoi choisir l'écomobilité ?

Limiter la pollution globale due aux émissions de gaz carbonique. Le CO₂ contribue au réchauffement climatique par augmentation de l'effet de serre.



Risques : perturbations climatiques, élévation du niveau des mers et inondations des zones côtières, sécheresses...



Limiter la pollution locale, en cause dans certaines maladies comme les insuffisances respiratoires, la toux, les irritations oculaires...

Limiter la pollution sonore, particulièrement en milieu urbain.

Temps de trajet en ville pour parcourir 2 km

24
minutes



8
minutes



5*
minutes



* hors stationnement et bouchons

[Retour au sommaire](#)

/ Quels modes de transport utiliser ?



Marche à pied, rollers, trottinette : à privilégier pour les trajets courts.



Pédibus, carapatte ou caracycle : déplacement en commun à pied ou à vélo, principalement pour le ramassage scolaire. Les groupes se forment à des endroits et horaires déterminés, et sont encadrés par des adultes.



Vélo : mode de déplacement le plus rapide en ville, où 40 % des déplacements n'excèdent pas 2 km. Permet d'éviter les bouchons.

Vélopartage (Vélib, Bicloo, Vélo'V...) : location de vélos en libre-service dans certaines villes, utilisables par tous. Prise et dépôt des vélos à des bornes spécifiques réparties dans la ville. Je ne peux pas y déposer mon vélo personnel.



Transports en commun (tramway, autobus, train, métro) : permettent de faire des trajets plus ou moins longs. Les transports en site propre (séparés de la circulation), comme le tramway, permettent d'allier rapidité et ponctualité.



Autopartage : location de voiture par abonnement pour une durée variable.

Avantages pour la société : moins d'encombrements des villes, moins d'émissions de CO₂. Avantages personnels : pas d'achat de véhicule, pas d'entretien, pas d'assurance, pas de souci de stationnement.

Durant la location, je stationne sur n'importe quel emplacement autorisé. En revanche, il est interdit d'utiliser les emplacements «autopartage» pour un véhicule personnel.



Covoiturage : utilisation d'un seul véhicule à plusieurs pour faire un trajet commun.

Avantages pour la société : moins de pollution, moins de bouchons.

Avantages personnels : moins de frais de carburant, plus de convivialité.

Je peux m'inscrire sur des sites internet ou m'organiser avec des collègues de travail.



Intermodalité¹ : utilisation de plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement.

Des parkings relais sont implantés aux périphéries de certaines villes, à proximité des transports en commun.

Le tarif du parking est diminué pour les utilisateurs du transport en commun.

E

Bruit et **POLLUTION**



Klaxonner dans un embouteillage :

- A est autorisé
- B est interdit
- C aide à diminuer les embouteillages
- D crée du stress

/ Charger son **véhicule**

Un véhicule chargé consomme et pollue plus. J'augmente la pression des pneus et j'adapte ma conduite.

Laérodynamisme du véhicule est modifié en présence de barres de toit, coffre de toit, porte-vélo, etc. Je retire les accessoires et le chargement en cas de non-utilisation.



Lorsque le véhicule est très chargé, la tenue de route et le freinage sont dégradés, je risque de perdre le contrôle du véhicule.



Pour limiter la consommation de carburant, je place mes bagages de préférence dans le coffre, en deuxième choix dans un coffre de toit et en troisième choix sur une galerie.

[Retour au sommaire](#)

/ Entretenir son **véhicule**

Un véhicule mal entretenu consomme et pollue plus. Un entretien régulier permet jusqu'à 25 % d'économies de carburant.

- Je vérifie régulièrement les niveaux, la pression des pneus, les filtres.
- Je fais ou fais faire régulièrement la vidange d'huile moteur. Je ramène l'huile de vidange à la déchetterie.
- Je fais faire un entretien régulier par un spécialiste et je fais vérifier mon véhicule en cas d'anomalies (fumées importantes ou bruit anormal par exemple).



Risque d'un mauvais entretien : pannes du véhicule, surconsommation.

- Lors du contrôle technique, le niveau de pollution du véhicule est contrôlé. En cas de non-conformité, je devrai effectuer une contre-visite.

/ Limiter la **pollution sonore**

Le pot d'échappement, dont le rôle est d'atténuer le bruit et la pollution, doit toujours être en bon état et bien fixé.

Modification du système de silencieux ou émissions de fumées toxiques

= amende de 3^{ème} classe

Le niveau sonore à la sortie du pot d'échappement et la teneur en monoxyde de carbone sont mesurés lors du contrôle technique (et parfois lors de contrôles routiers). Une contre-visite est obligatoire si l'un de ces 2 éléments n'est pas conforme.



En agglomération, l'usage du klaxon est interdit, sauf en cas de danger immédiat, afin de réduire la pollution sonore. Klaxonner autrement qu'en cas de danger immédiat est passible d'une amende.

Autres nuisances sonores

Actions répétées sur la pédale d'accélérateur, conduite et comportement nerveux du conducteur, moteur qui tourne inutilement à l'arrêt (pour chauffer l'habitacle, lors d'un arrêt pour décharger, etc.).



Pratiquer l'ÉCOCONDUITE (1/2)



Pour l'achat d'un véhicule neuf, le constructeur doit pouvoir communiquer :

- le taux de rejet en gaz carbonique

A OUI	B NON
--------------	--------------
- les consommations de carburant

C OUI	D NON
--------------	--------------

/ Choisir son véhicule

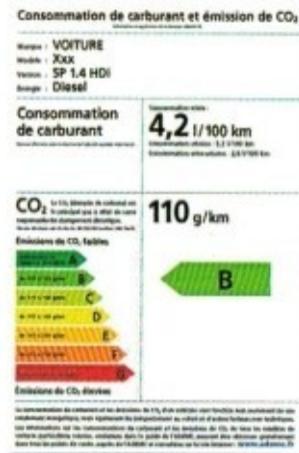
Je choisis un véhicule adapté à mes déplacements : je l'achète en fonction de mes trajets, passagers et chargements habituels.

Étiquette énergie

Lors de l'achat d'un véhicule neuf, le constructeur doit communiquer : le type de véhicule et de carburant, les consommations de carburant (urbaine, non urbaine et mixte), le taux de rejet en gaz carbonique (CO₂).

Ce taux est indiqué par des couleurs et lettres (vert et lettre A ou B : véhicules les plus propres ; rouge et G : véhicules les moins propres).

Le taux d'émission de CO₂ est aussi inscrit sur le certificat d'immatriculation.



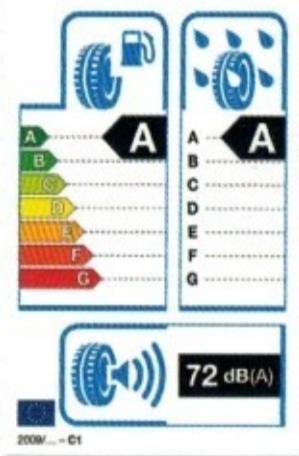
Véhicules hybrides et électriques

Leur utilisation est moins polluante qu'un moteur essence ou diesel. Les véhicules électriques sont très peu bruyants.

Étiquette pneumatiques

Une étiquette permet de choisir ses pneus selon 3 objectifs :

- réduire la consommation de carburant et les émissions de polluants,
- améliorer la sécurité (adhérence sur sol mouillé),
- réduire le bruit de roulement des pneus.



Vignettes Crit'Air

Le certificat qualité de l'air est obligatoire dans certaines villes. Il est à coller sur le véhicule. Il indique sa classe environnementale en fonction de ses émissions de polluants atmosphériques.

Il permet de favoriser les véhicules les moins polluants : modalités de stationnement favorables, possibilité de circuler dans les zones à circulation restreinte ou en cas de pic de pollution.

Il existe 6 classes de certificats :



/ Utiliser les accessoires

Utiliser la climatisation augmente la consommation de carburant et les émissions de gaz carbonique.

Elle apporte du confort mais doit être utilisée de façon rationnelle :

- je stationne à l'ombre,
- j'aère le véhicule avant d'allumer la climatisation, pendant que je circule à faible allure,
- je limite à 5° C la différence entre intérieur et extérieur.
- Un filtre de climatisation encrassé augmente la consommation de carburant : je fais changer le filtre régulièrement.



Moins 8°C dans l'habitacle = + 16 à 20 % de consommation sur route.

Utiliser les aides à la conduite permet de moins consommer.

- L'ordinateur de bord¹ permet de vérifier la consommation moyenne ou en temps réel.
- Le compte-tours indique la vitesse de rotation du moteur. Il donne une indication pour changer de vitesse de façon économique. Parfois une flèche indique quand passer les vitesses et des plages de couleurs renforcent l'indication de conduite éco. Cela me permet de réduire ma consommation de carburant et ainsi les émissions polluantes.
- Le régulateur permet de maintenir une vitesse constante.
- Le GPS² permet de ne pas se perdre et parfois d'éviter les bouchons.
- Le stop-and-start permet l'arrêt et le redémarrage automatique du moteur (jusqu'à - 10 % de carburant).



Pratiquer l'ÉCOCONDUITE (2/2)



Sur autoroute, circuler à 120 au lieu de 130 km/h permet :

- d'économiser 1 litre de carburant aux 100 km
 A OUI B NON
- de réduire les émissions de CO₂
 C OUI D NON

/ Adopter une *conduite souple*

Une conduite souple permet de réduire : la consommation de carburant, les nuisances sonores, le risque d'accident, le stress du conducteur, l'usure des plaquettes et des disques de frein.

- J'anticipe : je prévois les situations pour ne pas être surpris et réagir vite. Je conserve toujours une bonne distance de sécurité (même en ville).
- En ville, rouler aux vitesses maximales ne permet pas de réduire fortement le temps de trajet, puisque les arrêts et ralentissements sont fréquents.



Risque si je circule trop près : avoir un accrochage avec le véhicule qui précède



En ville, une conduite nerveuse entraîne jusqu'à 40 % de surconsommation.

- Quand j'aperçois un stop ou un feu rouge, j'arrête d'accélérer pour moins freiner ensuite. Ainsi, j'économise du carburant et je préserve les plaquettes de frein et les pneus.



- Je passe rapidement les vitesses, en fonction du régime moteur, car le moteur consomme moins sur le rapport le plus haut (en 5^{ème} ou 6^{ème}).
- La vitesse doit rester constante : j'évite freinages et accélérations inutiles. Dans les descentes et dès que possible, je lève le pied de l'accélérateur, sans circuler au point mort (c'est dangereux). Dans les montées, j'accélère modérément.

/ Moins consommer pour moins polluer

- Au démarrage, le moteur consomme plus (50 % de plus lors du premier kilomètre). Il est inutile, bruyant et polluant de faire chauffer le moteur à l'arrêt. Après un arrêt en circulation, je démarre doucement, sans forte accélération (sauf en cas de nécessité).
- Je peux choisir de circuler un peu en dessous des limitations de vitesse sans toutefois gêner les autres usagers. 10 km/h de moins sur 500 km = jusqu'à 5 l de carburant en moins.
- Lors d'un arrêt à un feu, une action répétée sur l'accélérateur est inutile et ne permet pas de démarrer plus rapidement. Cela provoque des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique.

En cas de bouchon, si l'arrêt dure plus de 20 secondes, je n'hésite pas à couper le moteur. Cela permet de réduire la pollution.



En cas de pic de pollution, les vitesses peuvent être abaissées de 20 à 30 km/h. Je suis informé de ces limitations par des panneaux à messages variables, la radio, Internet...

Peuvent aussi être mis en place : restrictions de circulation, circulation alternée (par exemple suivant le numéro de la plaque d'immatriculation), priorité aux véhicules les moins polluants et au covoiturage, stationnement résidentiel gratuit.

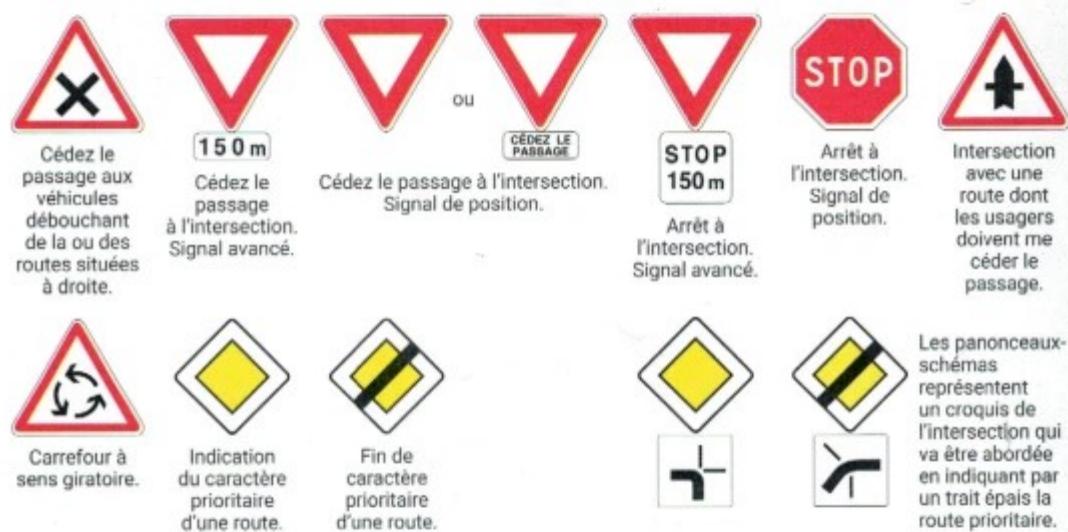


Je conduis en souplesse pour faire des économies, respecter l'environnement et limiter la pollution sonore.

La signalisation doit être lisible, visible et cohérente.
L'implantation des panneaux tient compte de la vision humaine.
La taille des panneaux varie suivant la vitesse réglementaire et l'infrastructure (trottoirs étroits, tunnels...).

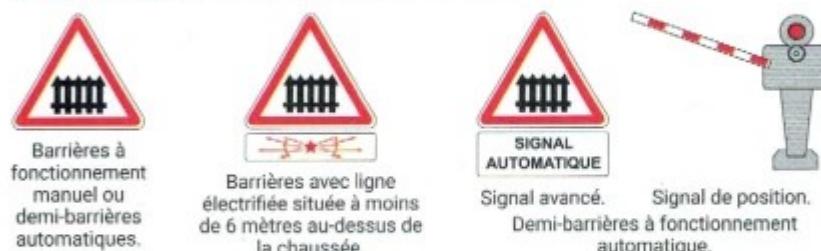


/ Panneaux relatifs aux intersections



/ Passages à niveaux

Avec barrières ou demi-barrières



Sans barrières ou demi-barrières



/ Panneaux de danger



/ Panneaux d'obligation



/ Panneaux d'interdiction



Sens interdit à tout véhicule.



Circulation interdite à tout véhicule dans les 2 sens.



Interdiction de tourner à gauche à la prochaine intersection.



Interdiction de tourner à droite à la prochaine intersection.



Interdiction de faire demi-tour jusqu'à la prochaine intersection incluse.



Interdiction de dépasser tous les véhicules à moteur autres que ceux à 2 roues sans side-car.



Interdiction de dépasser pour les transports de marchandises de plus de 3,5 t.



Arrêt obligatoire au poste de douane.



Arrêt obligatoire au barrage de gendarmerie.



Arrêt obligatoire au barrage de police.



Arrêt obligatoire au poste de péage.



Accès interdit aux véhicules à moteur à l'exception des cyclomoteurs.



Accès interdit à tous les véhicules à moteur.



Accès interdit aux piétons.



Accès interdit aux cycles.



Accès interdit aux cyclomoteurs.



Accès interdit aux motocyclettes et motocyclettes légères.



Accès interdit aux véhicules affectés au transport de marchandises.



Accès interdit aux véhicules de transport en commun de personnes.



Accès interdit aux véhicules tractant une remorque ou une caravane > à 250 kg si PTRA ≤ 3,5 tonnes.



Accès interdit aux véhicules agricoles à moteur.



Accès interdit aux véhicules à traction animale.



Accès interdit aux voitures à bras.



Accès interdit aux véhicules ou aux ensembles de véhicules ayant une longueur, chargement compris supérieure au nombre indiqué.



Accès interdit aux véhicules dont la largeur, chargement compris, dépasse la dimension indiquée.



Accès interdit aux véhicules dont la hauteur, chargement compris, dépasse la dimension indiquée.



Accès interdit aux véhicules dont le PTAC (ou le PTRA), dépasse le poids indiqué sur le panneau.



Accès interdit aux véhicules pesant sur un essieu plus que le nombre indiqué.



Interdiction de dépasser la vitesse indiquée.



Cédez le passage à la circulation venant en sens inverse.



Signaux sonores interdits.



Interdiction aux véhicules de circuler sans maintenir entre eux un intervalle au moins égal au nombre indiqué.



Accès interdit aux véhicules transportant des marchandises explosives ou facilement inflammables.



Accès interdit aux véhicules transportant des marchandises susceptibles de polluer les eaux.



Accès interdit aux véhicules transportant des marchandises dangereuses.



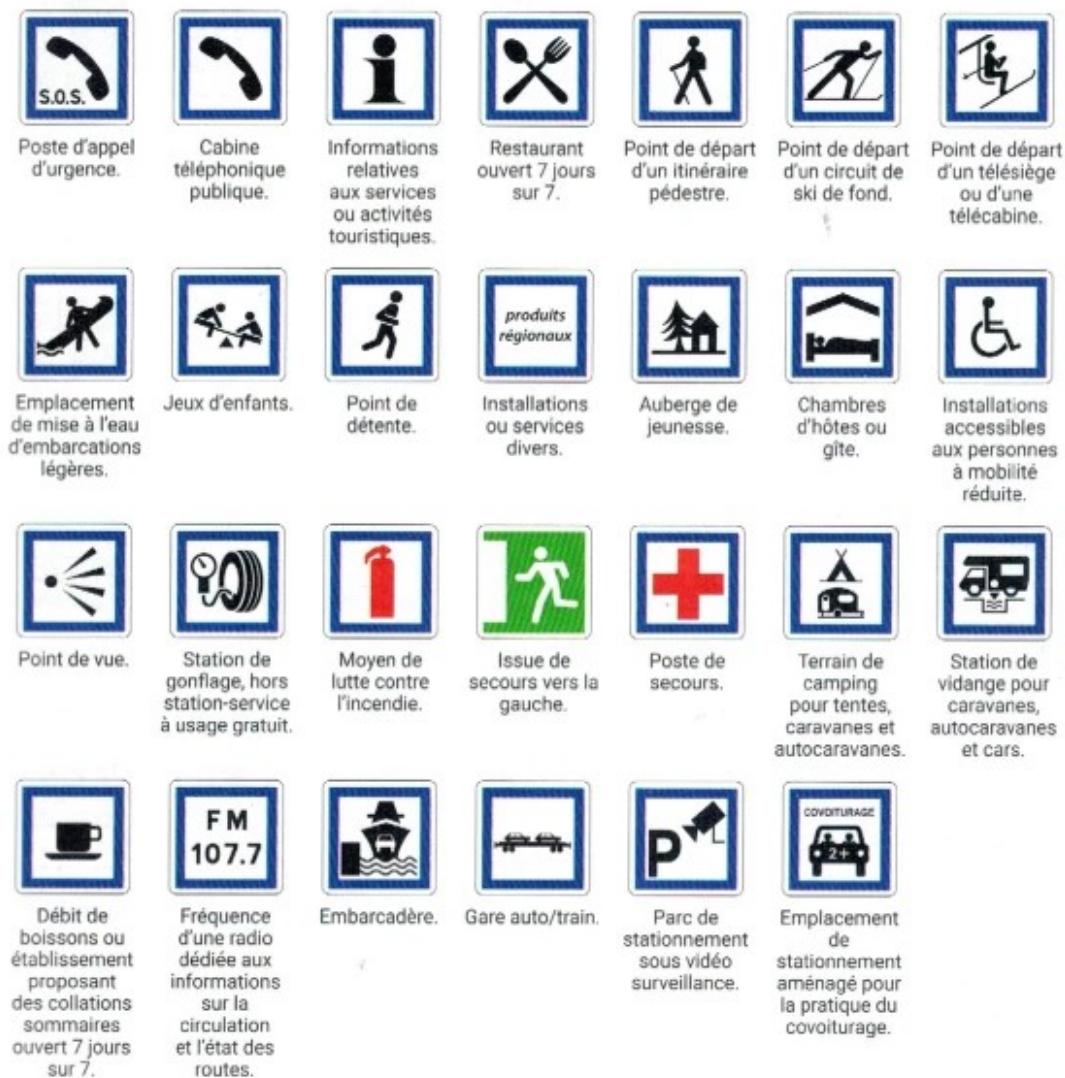
Autres interdictions dont la nature est indiquée par une inscription sur le panneau.

[Retour au sommaire](#)

/ Panneaux de fin d'interdiction



/ Panneaux d'indication de services



/ Panneaux d'indication de conduite

						
Entrée d'aire piétonne.	Sortie d'aire piétonne.	Entrée d'une zone de rencontre.	Sortie d'une zone de rencontre.	Voie verte.	Fin de voie verte.	Piste ou bande cyclable conseillée et réservée aux cycles à 2 ou 3 roues.
						
Arrêt d'autobus.	Traversée de voies de tramways.	Traversée de voies de bus.	Station de taxis.	Route à accès réglementé.	Fin de route à accès réglementé.	Surélévation de chaussée.
						
Passage pour piétons.	Circulation à sens unique.	Priorité par rapport à la circulation venant en sens inverse.	Gratuit.	Payant.	Gratuit à durée limitée avec contrôle par disque.	Impasse.
						
Présignalisation d'une impasse.	Impasse comportant une issue pour les piétons et les cyclistes.	Voies affectées à l'approche d'une intersection.	Créneau de dépassement à 3 voies affectées "2 voies dans un sens 1 voie dans l'autre".	Section de route à 3 voies affectées, "1 voie dans un sens et 2 voies dans l'autre".	Fin d'un créneau de dépassement à 3 voies affectées.	
						
Réduction du nombre de voies.	Conditions particulières de circulation par voies sur la route suivie.	Emplacement d'arrêt d'urgence.	Voie de détresse à droite.	Entrée d'autoroute.	Fin d'une section d'autoroute.	
						
Présignalisation d'une aire de service ou de repos sur autoroute.	Présignalisation du paiement du péage.	Présignalisation d'une borne de retrait de ticket de péage.	Paiement auprès d'un péagiste.	Paiement automatique par pièces et billets.	Présignalisation du début d'une section à vitesse régulée.	Indications diverses.
						
Vitesse conseillée.	Station d'autopartage.	Rappel des limites de vitesse sur autoroute.	Indication aux frontières des limites de vitesse sur le territoire.	Présignalisation de la praticabilité d'une section de route.		
						
col des Fourches OUVERT	col des Fourches FERMÉ APRÈS LE MONESTIER					

[Retour au sommaire](#)



Zone où la vitesse est contrôlée par un ou plusieurs dispositifs de contrôle automatisé.



Zone où la vitesse est contrôlée par un ou plusieurs dispositifs de contrôle automatisé sur toute la longueur du tunnel, du chantier ou du pont.

/ Panneaux de stationnement



Arrêt et stationnement interdits.



Stationnement interdit.



Stationnement interdit du côté du panneau : du 1^{er} au 15 du mois.



du 16 à la fin du mois.



Stationnement à durée limitée avec contrôle par disque.



Stationnement interdit aux véhicules affectés au transport de marchandises.



Stationnement réservé aux véhicules électriques pendant la durée de recharge.



Stationnement interdit : à partir du panneau.



Stationnement interdit : jusqu'au panneau.



Stationnement interdit : avant et après le panneau.



Stationnement réservé aux personnes titulaires de la carte européenne.



Stationnement payant avec parcmètre.



Stationnement gênant au sens de l'article R 417-10 du code de la route.



Stationnement interdit de 8h à 9h et de 16h à 17h.



Stationnement interdit : à droite du panneau.



Stationnement interdit : à gauche du panneau.



Arrêt et stationnement réservés aux véhicules bénéficiant du label "autopartage".



Entrée Zone à stationnement interdit.



Sortie Zone à stationnement interdit.



Entrée Zone à stationnement de durée limitée avec contrôle par disque.



Entrée Zone à stationnement payant.



Entrée Zone à stationnement unilatéral à alternance semi-mensuelle.



Sortie Zone à stationnement unilatéral à alternance semi-mensuelle et à durée limitée avec contrôle par disque.



Entrée Zone à stationnement unilatéral à alternance semi-mensuelle et à durée limitée avec contrôle par disque.

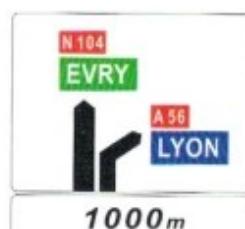
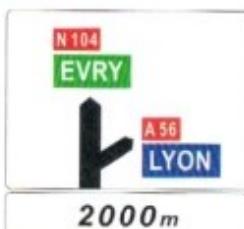


/ Panneaux de direction

Panneaux d'avertissement



Avertissements de bifurcation sur autoroute ou route à chaussées séparées sans affectation de voies.



Avertissements de bifurcation sur autoroute ou route à chaussées séparées avec affectation de voies.



Bifurcation autoroutière.



Avertissements de sortie sans et avec affectation de voie et n° de l'échangeur.



Panneaux de présignalisation



Présignalisation courante des carrefours.



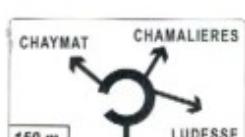
Présignalisation d'affectation de voies de sortie numérotée.



Présignalisation d'affectation de voies de bifurcation autoroutière.



Présignalisation diagrammatique des carrefours complexes.



Présignalisation diagrammatique des carrefours à sens giratoire.

Panneaux de signalisation avancée



Indication de sortie numérotée.



Indication de sortie non numérotée.



Indication de bifurcation autoroutière.



Indication d'affectation de voies de bifurcation autoroutière.

Panneaux de position



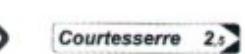
Direction vers une autoroute avec indication de distance.



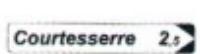
Direction vers une ville importante avec indication de distance.



Direction vers des villes importantes avec indication de kilométrage et possibilité d'emprunter l'autoroute.



Direction vers les agglomérations les plus proches.



Direction vers des fermes, hameaux ou lieux-dits isolés.

/ Panneaux de signalisation temporaire



Présignalisation de déviation.



Direction de déviation avec mention de la ville.



Direction de déviation.



Présignalisation courante.



Affectation des voies.



Announce de la réduction de voies.



Présignalisation de changement de chaussée.



Confirmation de déviation.



Signalisation complémentaire d'un itinéraire de déviation.



Fin de déviation.



Symbole utilisé pour différencier le jalonnement de plusieurs itinéraires de déviation.



Signal de position d'une déviation ou d'un rétrécissement temporaire de la chaussée.



Barrage. Signalisation de position d'un obstacle temporaire.



Piquets mobiles : Autorisation de passer.



Interdiction de passer.



Signalisation de position des limites d'obstacles temporaires. Dispositif conique.

/ Feux de signalisation

Feux tricolores



Feux tricolores circulaires.



Signaux de contrôle de flot.



Feux tricolores modaux pour bus.



Signaux d'anticipation pour bus.



Feux tricolores modaux pour cycles.



Signaux d'anticipation pour cycles.

Feux directionnels



À gauche.



En face et à gauche.



Tout droit.



En face et à droite.



À droite.

Feux directionnels : signaux d'anticipation



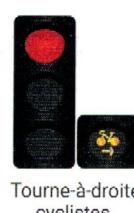
Tout droit.



Tout droit et à gauche.



À droite.



Tourne-à-droite cyclistes.



Tout droit cyclistes.



Tourne-à-droite cyclistes.



Tout droit cyclistes.

Autres feux



Signal bicolore de contrôle individuel.



Accès interdit. Feu fixe.



Accès autorisé. Feu fixe.



Signal d'arrêt. Feu clignotant.



Obligation de se rabattre vers la voie adjacente indiquée par la flèche. Feux clignotants.



Signal d'arrêt destiné aux piétons. STOP clignotant.



Signal d'arrêt destiné aux piétons. STOP clignotant.

Focus sur deux signalisations récentes fréquemment présentes en agglomération

Lorsque ce panneau est implanté sous un feu tricolore, les cyclistes sont autorisés à franchir le feu rouge, uniquement pour tourner à droite et après avoir cédé le passage aux usagers de la rue abordée.



Ce feu pour piétons est implanté exclusivement aux traversées de voies de transports en commun.



Le symbole piéton est rouge fixe et le mot «stop» clignote = **interdiction de traverser** pour les piétons.

/ Les bornes

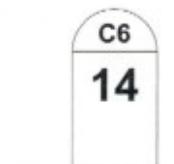
Elles permettent de se repérer. Elles indiquent le type et le numéro de la route et parfois l'altitude, une indication de repérage, etc. Elles permettent de communiquer la localisation exacte d'un incident.



Bornes rouges : route nationale ou autoroute.

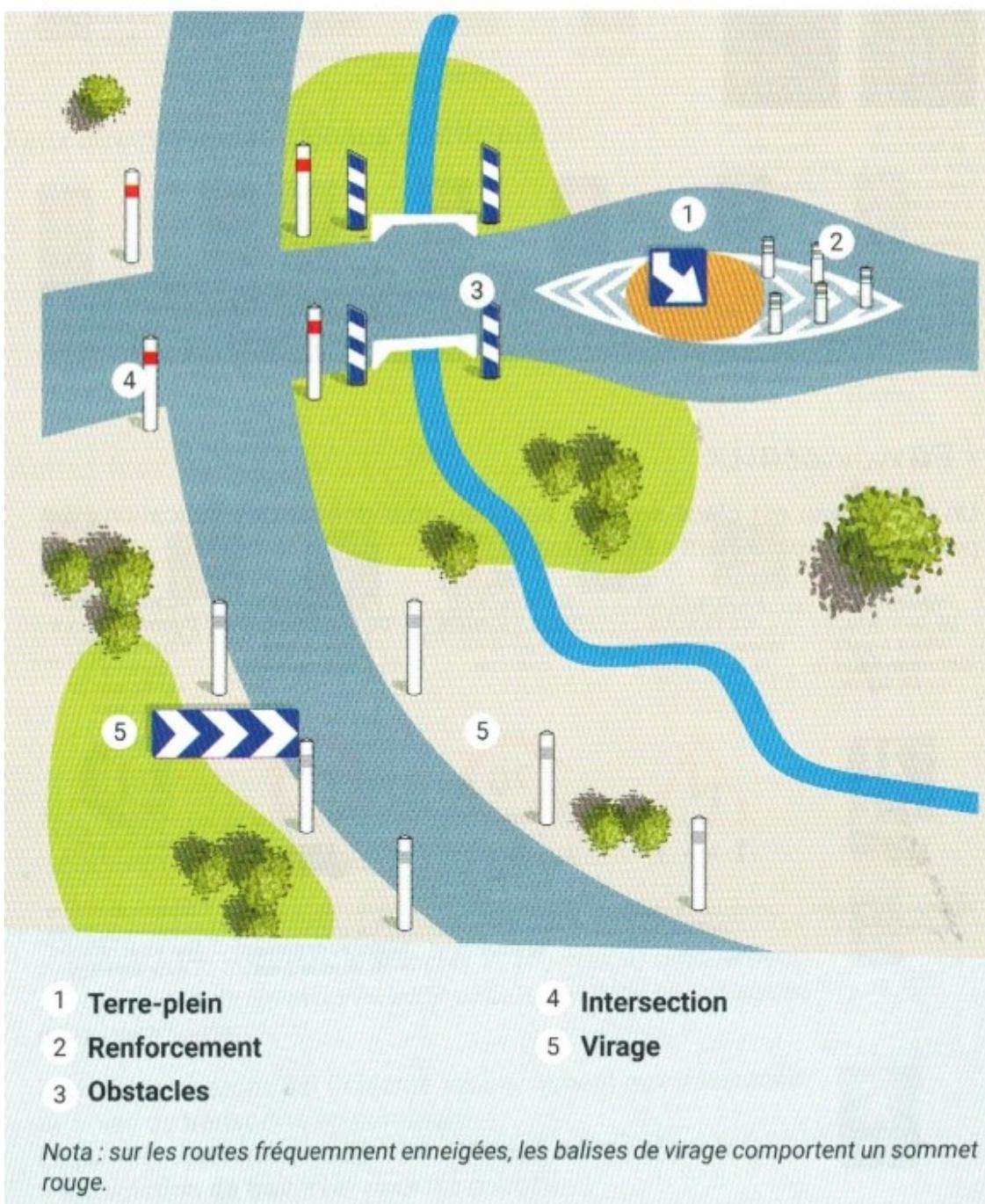


Borne bleue : route métropolitaine.

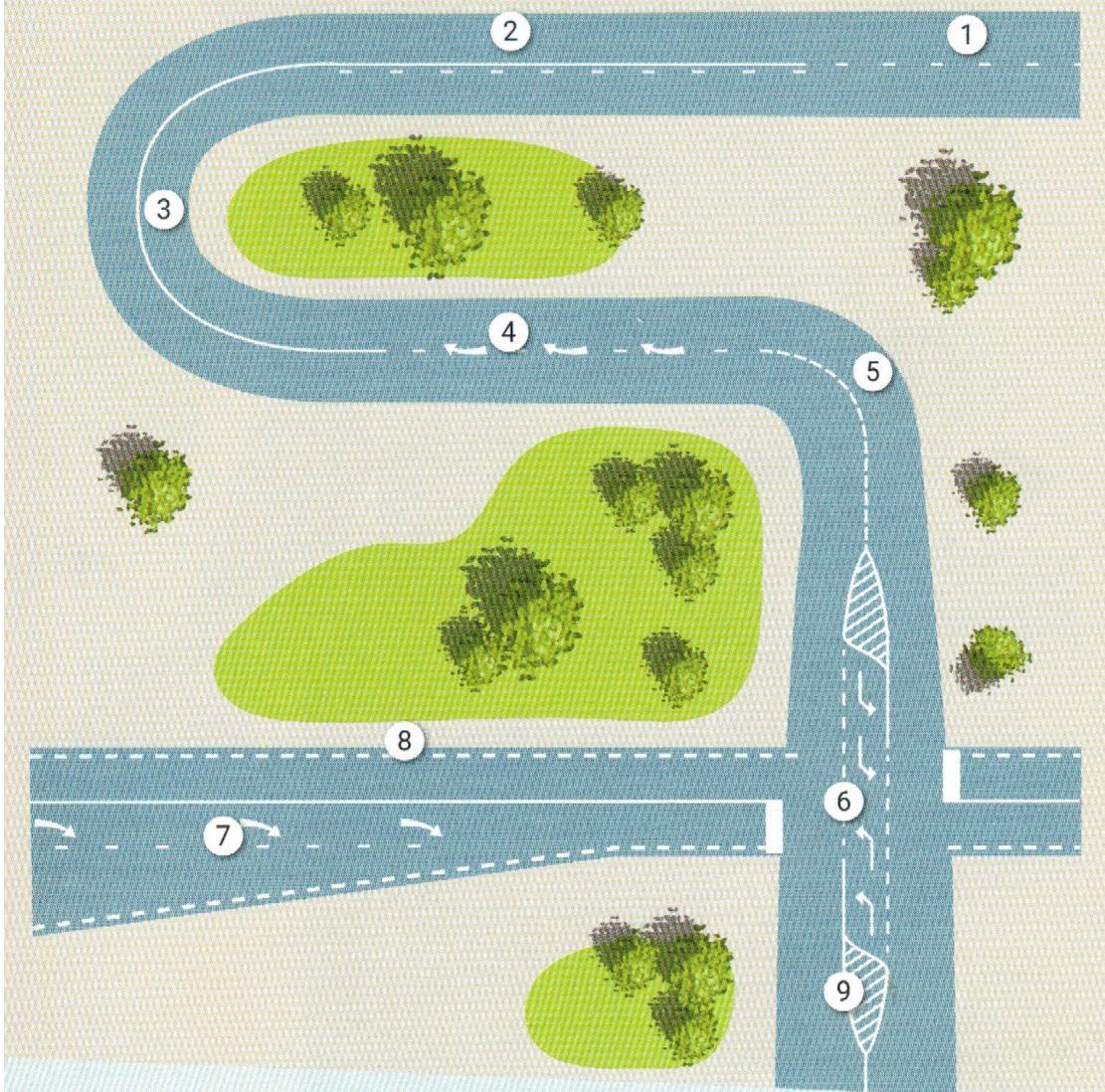


Borne blanche : route communale.

/ Les balises



/ Les lignes



- 1 **La ligne discontinue** (3 m - 10 m) peut être franchie pour dépasser ou changer de direction.
- 2 **La ligne mixte** peut être franchie uniquement si je me trouve du côté de la ligne discontinue.
- 3 **La ligne continue** ne peut être ni franchie ni chevauchée (sauf dépassement de cycliste si bonne visibilité).
- 4 **La ligne d'annonce** comporte des flèches de rabattement et annonce une ligne continue.
- 5 **La ligne de dissuasion** (3 m - 1,33 m) autorise uniquement le dépassement des véhicules circulant lentement (vitesse anormalement réduite).
- 6 **La voie de stockage** permet de tourner à gauche sans gêner les usagers qui continuent tout droit. Une fois placé dans la voie, je ne reviens pas sur la chaussée principale.
- 7 **Les flèches de rabattement** imposent de se replacer à droite et annoncent soit une ligne continue soit une réduction du nombre de voies.
- 8 **La ligne de rive à droite sur route** (3 m - 3,5 m) sépare l'accotement de la chaussée.
- 9 **Les zébras** interdisent la circulation, l'arrêt et le stationnement.

/ Le marquage *en ville*



ATTENTION > si plusieurs voies sont affectées à ma direction, je reste

dans celle qui est à droite, sauf si je souhaite dépasser.

6 **La ligne d'effet des feux** délimite l'endroit où je dois m'arrêter.

7 **La ligne de stop** délimite l'endroit où je dois m'arrêter et céder le passage.

ATTENTION > une ligne stop ou cédez le passage qui s'étend sur toute la largeur de la chaussée signale une rue à sens unique.

8 **La ligne de cédez le passage** délimite l'endroit où je dois céder le passage.

9 **Le passage pour piétons** : je cède le passage aux piétons engagés où qui veulent traverser.

10 **Le ralentisseur** : je ralentis pour le franchir en sécurité.

Tableau des **INFRACTIONS**

Exemples d'infractions et pertes DE POINTS

Classe	LIBELLÉ DE L'INFRACTION	Retrait points	Suspension maximale
2 ^e	Changer de direction sans avertir	3	3 ans
2 ^e	S'arrêter ou stationner sur un emplacement réservé à l'autopartage	non	non
2 ^e	Stationner en dehors des emplacements réservés dans les zones de rencontre	non	non
2 ^e	Stationner dans les aires piétonnes	non	non
2 ^e	Conducteur d'un cycle ou tout autre véhicule sans moteur qui ne respecte pas la vitesse maximale autorisée	non	non
2 ^e	Conducteur qui circule momentanément à allure fortement réduite et qui ne fait pas usage de ses feux de détresse	non	non
2 ^e	Conducteur qui ne maintient pas, en marche normale, son véhicule près du bord droit de la chaussée	non	non
2 ^e	Conducteur novice qui circule sans apposer le disque A sur son véhicule	non	non
2 ^e	Conducteur qui refuse d'acquitter le montant du péage	non	non
3 ^e	Conducteur qui fait dépasser son chargement à l'avant du véhicule	non	non
3 ^e	Conducteur qui circule avec des clignotants non conformes ou défectueux	non	non
3 ^e	Excès de vitesse inférieur à 20 km/h en un lieu où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h	1	non
4 ^e	Ne pas s'assurer en tant que conducteur que tout passager âgé de moins de 18 ans est attaché	non	non
4 ^e	Dépasser un engin en cours de déneigement	non	3 ans
4 ^e	Conducteur qui ne circule pas à l'allure du pas dans un parking	non	non

[Retour au sommaire](#)

Classe	LIBELLÉ DE L'INFRACTION	Retrait points	Suspension maximale
4 ^e	Excès de vitesse de moins de 20 km/h avec limitation inférieure ou égale à 50 km/h	1	non
4 ^e	Chevaucher une ligne continue	1	3 ans
4 ^e	Chevaucher ou franchir la bande d'arrêt d'urgence (BAU)	1	3 ans
4 ^e	Excès de vitesse de 20 à 29 km/h	2	non
4 ^e	Excès de vitesse de 30 à 39 km/h	3	3 ans
4 ^e	Excès de vitesse de 40 à 49 km/h	4	3 ans
4 ^e	Non-respect de la distance de sécurité	3	3 ans
4 ^e	Défaut de port de la ceinture (conducteur)	3	non
4 ^e	Usage d'un téléphone tenu en main ou port à l'oreille d'un dispositif pouvant émettre du son.	3	non
4 ^e	Circulation en sens interdit	4	3 ans
4 ^e	Refus de priorité à un stop	4	3 ans
4 ^e	Refus de priorité à un piéton	6	3 ans
4 ^e	I Conduite en état alcoolique : ≥ 0,25 et < 0,40 mg/l d'air expiré (hors probatoire) ou ≥ 0,10 et < 0,40 mg/l d'air expiré (pour les conducteurs novices)	6	3 ans
5 ^e	Écran dans le champ de vision ne constituant pas une aide à la conduite	3	Confiscation de l'appareil
5 ^e	Excès de vitesse supérieur ou égal à 50 km/h	6	3 ans
5 ^e	Détenir un détecteur de radar	6	Confiscation de l'appareil
Délit	Conduite en état alcoolique (≥ 0,40 mg/l d'air expiré)	6	3 ans
Délit	Conduite après usage de stupéfiants	6	3 ans

- La perte de points est effective au paiement de l'amende forfaitaire, ou à l'émission de l'amende forfaitaire majorée, ou lors de la condamnation par le juge.
- Je peux consulter mon solde de points sur www.interieur.gouv.fr

[Retour au sommaire](#)