

B

Manuel
pour l'enseignement pratique de la conduite
Catégorie B



Engagiert für die Fahrlehrerschaft und die Verkehrssicherheit.
Engagé pour les moniteurs de conduite et la sécurité routière.
Impegno per i maestri conducenti e la sicurezza stradale.

Formulations masculine et féminine:
Pour des raisons de lisibilité, seule la forme masculine est utilisée dans le présent manuel, incluant toujours dans le même temps la forme féminine.



Engagiert für die Fahrlehrerschaft und die Verkehrssicherheit.
Engagé pour les moniteurs de conduite et la sécurité routière.
Impegno per i maestri conducenti e la sicurezza stradale.

*Les meilleurs conducteurs
se trouvent toujours
sur le siège passager.*

Table des matières

Éditorial	6
Avant-propos	8
Introduction	10
Structure du manuel	12

1 Méthode et didactique de l'enseignement de la conduite **14**

1.1 Bases	14
1.2 Modes d'apprentissage	18
1.3 Enseignement de la conduite axé sur l'action	21
1.4 Structure d'une leçon de conduite selon le modèle «CICA» – Modèle pour l'enseignement pratique de la conduite	24
1.5 Exigences didactiques/méthodologiques pour le moniteur de conduite	26
1.6 Mise en œuvre d'un enseignement pratique en groupe	27
1.7 Développement des compétences et des ressources	30
1.8 Activation de l'autoréflexion	33

2 Bases du développement du sens du trafic **37**

2.1 Vision du trafic	38
2.2 Environnement de circulation	45

2.3 Dynamique de circulation	46
2.4 Tactique de circulation	48
2.5 Conduite respectueuse de l'environnement et économe en énergie	50
2.6 Systèmes d'aide à la conduite	51

3 Informations de base et conseil **53**

3.1 Enseignement professionnel de la conduite	54
3.2 Aspects juridiques	56
3.3 Après achèvement de l'enseignement	57
3.4 Catégories de permis de conduire	57

4 Formation préliminaire **59**

4.1 Vérifications du véhicule et de l'équipement	60
4.2 Préparation à l'arrêt	62
4.3 Technique du regard et maniement du volant	66
4.4 Démarrage et arrêt à plat (boîte de vitesses manuelle)	72
4.5 Démarrage et arrêt à plat (boîte de vitesses automatique/automatisée)	75
4.6 Choix des rapports et des passages de vitesses, choix des modes de conduite	78
4.7 Freinage et arrêt	82
4.8 Maniement du véhicule en marche arrière	85
4.9 Sécuriser le véhicule sur du plat	88

5	Formation de base	91	7	Perfectionnement	199
5.1	Bases pour conduire sur des routes à faible trafic	92	7.1	Suivre les indicateurs de direction / conduire vers une destination / navigation	200
5.2	Utilisation de la chaussée	96	7.2	Conduire sur les autoroutes et semi-autoroutes	204
5.3	Placement du regard et gestion de la vitesse	99	7.3	Situations de circulation particulières et usagers particuliers	212
5.4	Changement de direction	106	8	Manœuvres	215
5.5	L'utilisation de la chaussée sur des routes spéciales	112	8.1	Stationnement, sécurisation et démarrage en montée et en descente	218
5.6	Conduire en montée et en descente	118	8.2	Conduire en marche arrière	220
5.7	Préparation au freinage / Point d'observation et point de décision	120	8.3	Faire demi-tour	222
5.8	Utilisation des voies de circulation, des tronçons servant à la présélection, des bandes cyclables	126	8.4	Parcage en biais	226
5.9	Comportement devant les signaux lumineux	134	8.5	Parcage à angle droit	228
5.10	Carrefours giratoires	138	8.6	Parcage latéral	234
6	Formation principale	147	8.7	Freinage par surprise	240
6.1	Croisement	148	9	Examen blanc	245
6.2	Priorité	150	10	Glossaire	251
6.3	Autres usagers, théorie du partenariat	156	Sites Internet importants / Liens	258	
6.4	Changement de voie de circulation	162	Impressum	259	
6.5	Dépasser	166			
6.6	Comportement à l'égard des transports publics	170			
6.7	Suivre le rythme / Distances / File de véhicules	180			
6.8	Utilisation des intervalles	184			
6.9	Conduire sur des routes spéciales	190			
6.10	Conduite de nuit, par mauvaises conditions de visibilité, météorologiques ou routières	194			

Éditorial

Dans le contexte actuel du trafic routier, l'apprentissage de la conduite doit répondre à des exigences croissantes. Il ne suffit plus d'enseigner aux élèves la conduite en tant que telle. Outre les connaissances et les compétences, il est important de travailler aussi sur le savoir être. Seule une attitude correcte permet aux élèves d'adopter dans la circulation une conduite sûre, conforme aux règles, partenariale et économe en énergie.

Ces mots d'introduction prononcés par le chef de projet de la première édition du manuel Cat. B de l'Association Suisse des Moniteurs de Conduite ASMC (qui est devenue L-drive Suisse), Raphael Denis Huguenin, restent valables pour la présente édition révisée.

Cette deuxième édition s'est vue complétée avec un nouveau chapitre «Informations de base et conseil». Ce chapitre présente le déroulement d'un enseignement professionnel de la conduite en vue de soutenir les élèves conducteurs au tout début de leur formation. Afin d'utiliser les mêmes termes dans le domaine de la vision du trafic (techniques d'observation, du regard et de



Engagiert für die Fahrlehrerschaft und die Verkehrssicherheit.
Engagé pour les moniteurs de conduite et la sécurité routière.
Impegno per i maestri conducenti e la sicurezza stradale.

communication), ce chapitre a été révisé et complété en conséquence, ce qui devrait éviter tout malentendu à ce sujet. Les expressions des ressources nécessaires ont également été remplacées pour plus de clarté, désignées désormais par «connaissances, compétences et volonté». Une autre nouveauté, et non des moindres, concerne le freinage d'urgence. Un tel freinage ne pouvant être ni appris ni contrôlé (il est impossible de reproduire une situation d'urgence réelle), la notion de freinage par surprise est désormais utilisée. Cette notion, également conforme aux instructions concernant la formation pratique de base des élèves motocyclistes pour la cat. A, permet ainsi de garantir une uniformité.

La matrice GDE revêt une importance grandissante pour l'enseignement de la conduite. Dans un souci de ne pas rendre le présent manuel trop volumineux, son contenu déterminant se limite à introduire cette thématique et, pour chaque thème de formation, à aborder les questions de l'analyse des risques et de l'Auto-évaluation. Il en va de même pour l'éco-conduite. Ce style de conduite ne présente rien de particulier et fait partie de la formation de base. Ainsi, seuls les principes sont abordés, toute répétition étant inutile.

En résumé, le présent manuel fournit aux moniteurs de conduite une aide dans la planification, l'exécution et l'évaluation de l'enseignement pratique de la conduite,

se base sur les prescriptions de l'OFROU et de l'OAC, et sert de fondement technique et méthodologique pour la formation pratique des élèves conducteurs et les examens pratiques de conduite. Le présent manuel est rédigé sur une base neutre, indépendamment du lieu et du véhicule, la formation devant toutefois se référer au manuel d'utilisation du véhicule d'auto-école concerné. Les illustrations servent à clarifier différentes situations et déroulements rencontrés dans la circulation. Elles ne sont pas exhaustives et sont destinées à être complétées par des situations tirées de la pratique.

L-drive Suisse remercie toutes les personnes qui ont contribué à la révision du présent manuel. Merci aux membres des groupes de travail et de projet ainsi qu'à ceux des comités créés spontanément. Nous remercions tout particulièrement le comité «Harmonisation» qui a assuré la coordination avec le manuel de la cat. A ainsi qu'une structure uniforme et des contenus aussi identiques que possible, un travail qui a pris beaucoup de temps mais qui en valait la peine, comme le montre le résultat final. Il nous faut maintenant continuer à utiliser ce manuel dans notre travail quotidien ainsi que pour la formation des futurs moniteurs de conduite.

Markus Hess

Chef de projet

Avant-propos

À l'heure de l'automatisation croissante des véhicules, le savoir-faire et l'expertise des moniteurs de conduite sont plus que jamais nécessaires. Ils jouent un rôle clé dans l'accompagnement des conducteurs débutants sur le chemin qui les mènera à devenir des conducteurs responsables. La révision réussie du manuel pour l'enseignement pratique de la conduite pour la catégorie B constitue une base indispensable à cet effet.

Depuis début 2021, les conducteurs débutants âgés de 17 à 20 ans doivent suivre une phase d'apprentissage d'un an. Ainsi, cette catégorie d'âge roule en moyenne environ six mois de plus qu'auparavant avec le panneau bleu portant un «L» blanc et placé de manière bien visible à l'arrière du véhicule. L'objectif est de leur faire acquérir un maximum d'expérience en conduite accompa-

gnée pendant leur phase d'apprentissage d'un an, avant de passer l'examen pratique de conduite. Bien entendu, la nouvelle réglementation évoquée a également des répercussions sur l'enseignement pratique de la conduite non obligatoire, dispensé par les moniteurs de conduite. Ils devront probablement convaincre davantage leur clientèle de cette tranche d'âge de l'utilité des cours qu'ils proposent, en améliorer constamment la qualité et renforcer l'échange de contenus entre eux et les accompagnateurs non professionnels. Autant de points qui profitent en fin de compte à l'enseignement de la conduite en général et à chaque élève conducteur en particulier.

La révision du manuel pour l'enseignement pratique de la conduite pour la catégorie B arrive donc au bon moment. Par rapport à la première version, la nouvelle édition a ga-



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

gné en substance tout en reflétant les développements futurs. Le présent manuel remplit donc les conditions nécessaires pour accompagner en permanence et de manière incontournable chaque moniteur de conduite. En effet, il présente d'une part, de façon à la fois complète et claire, tous les aspects de l'enseignement pratique non obligatoire de la conduite pour la catégorie B et contribue ainsi de manière essentielle à une mise en œuvre aussi uniforme que possible de cet enseignement. D'autre part, le manuel peut légitimement prétendre fixer un standard éducatif minimal de haute qualité pour l'enseignement de la conduite et être en mesure de le garantir.

Même à une époque où les véhicules sont de plus en plus automatisés, l'homme derrière le volant reste le maillon décisif et généralement le plus faible de la chaîne, en termes de sécurité routière. Notons en outre que les véhicules circulant sur nos routes dans 50 ans ne seront pas tous partiellement ou complètement automatisés. L'enseignement optimal de la conduite continue donc de jouer un rôle clé. Dans ce contexte, les exigences posées aux conducteurs débutants quant à la maîtrise sûre de la conduite ont en principe tendance à augmenter plutôt qu'à diminuer à moyen terme, du fait des systèmes d'aide à la conduite (SAC) installés

aujourd'hui dans les véhicules. En effet, ces conducteurs doivent être en mesure de conduire le véhicule de manière conventionnelle, tout en maîtrisant l'utilisation adéquate des SAC. L'intégration du thème des SAC dans le manuel révisé du moniteur de conduite est donc bienvenue. Dans la phase de transition vers une automatisation croissante des véhicules, dans laquelle nous nous trouvons actuellement, la compréhension et l'utilisation des SAC représentent une part extrêmement importante de l'enseignement de la conduite. Le savoir-faire et l'expertise des moniteurs de conduite sont donc d'autant plus nécessaires.

Je félicite chaleureusement L-drive Suisse pour la nouvelle édition réussie de son manuel du moniteur de conduite et remercie tous ceux qui y ont contribué, pour leur grand engagement. Enfin, je tiens à remercier tout particulièrement les moniteurs de conduite qui, chaque jour, accompagnent avec compétence les nouveaux conducteurs, jeunes et moins jeunes, sur le chemin qui les mènera à devenir des automobilistes responsables, rendant ainsi le trafic routier plus sûr et plus fluide.

Jürg Röthlisberger

Directeur de l'Office fédéral des routes

Introduction

La première condition d'une conduite sûre et économe en énergie est un grand sens des responsabilités. Que quelqu'un utilise le véhicule pour se rendre au travail ou pendant son temps libre, ou que le trajet se fasse dans le stress ou par plaisir: **les conducteurs doivent être prêts à faire passer la sécurité routière avant leurs propres motivations à conduire et, en cas de conflit, à trancher en faveur de la sécurité.** Pour ce faire, la personne au volant doit être consciente que sa situation personnelle du moment influence sa manière de conduire.

Malgré d'éventuelles influences négatives de l'environnement social, de passagers ou d'autres usagers de la route, le sens des responsabilités du conducteur doit toujours primer. Ce sens des responsabilités incite à conduire avec égards et de manière économe en énergie ainsi qu'à adopter sur la route un comportement qui ne crée pas de danger pour soi-même ni pour autrui.

En clair:

Les conducteurs

- observent les prescriptions en matière de circulation routière. Ils respectent les signaux, les marquages, les signaux lumineux, les règles de priorité et les prescriptions relatives à la vitesse maximale
- connaissent bien leur véhicule et le manient avec aisance. Contrôlent avant le trajet la sécurité de fonctionnement de leur véhicule, effectuent les réglages nécessaires et utilisent correctement l'équipement de protection. Ils détectent les défauts affectant les éléments et composants importants pour la sécurité et l'efficacité, puis prennent les bonnes décisions sur la base des dispositifs d'avertissement
- prennent leurs responsabilités et ne conduisent que si leur état le permet. Ils consacrent toute leur attention aux autres usagers de la route et à l'évaluation des situations du trafic. Ils conduisent de manière à ne pas créer de danger pour eux-mêmes ni pour les autres
- maîtrisent le maniement du véhicule et sont en mesure de le diriger dans la circulation en toute sécurité
- adaptent leur conduite aux conditions météorologiques et routières et se comportent sur les différents types de routes conformément aux règles de circulation applicables

- ont des égards pour les autres usagers de la route. Ils tiennent compte du comportement des autres usagers (en particulier des plus faibles) et adaptent leur conduite aux éventuels dangers pouvant naître des particularités des différents types d'usagers
- adoptent une conduite sûre, préservant l'environnement et économe en énergie, et évitent tout bruit superflu

Les conducteurs doivent non seulement posséder ces compétences, mais il est aussi important qu'ils soient capables d'évaluer avec réalisme leurs forces et faiblesses en lien avec chaque compétence. Ils doivent en outre pouvoir évaluer où il existe des dangers dans les différents domaines et comment les éviter.

Les conducteurs sûrs intègrent les résultats de cette évaluation dans leur façon de conduire. Le présent manuel vise à faciliter la réalisation de ces objectifs.



Structure du manuel

Le présent manuel sert de «fil rouge» pour structurer et organiser l'enseignement pratique de la conduite.

En combinaison avec les connaissances acquises dans le cadre de l'enseignement théorique, les élèves conducteurs doivent pouvoir exercer leurs compétences et développer un comportement sûr et économe en énergie lors de l'enseignement pratique de la conduite. Les moniteurs de conduite ont pour tâche d'accompagner et de soutenir les élèves afin qu'ils puissent développer les compétences requises.

Les contenus sont structurés sur la base des quatre parties de la formation: formation préliminaire, formation de base, formation principale, perfectionnement.

Les compétences suivantes devraient être acquises dans chacune des parties:

Formation préliminaire

Les élèves conducteurs savent se servir du véhicule et exécuter les différentes suites de mouvements.

Formation de base

Les élèves conducteurs maîtrisent le fonctionnement du véhicule et développent des automatismes pour les différentes suites de mouvements. Ils savent démarrer à plat, en montée et en descente puis s'insérer dans le trafic de manière sûre.

Formation principale

Les élèves conducteurs dirigent leur véhicule dans le trafic routier dans le respect des règles de circulation, avec la bonne technique du regard et en observant simultanément le comportement des autres usagers de la route.

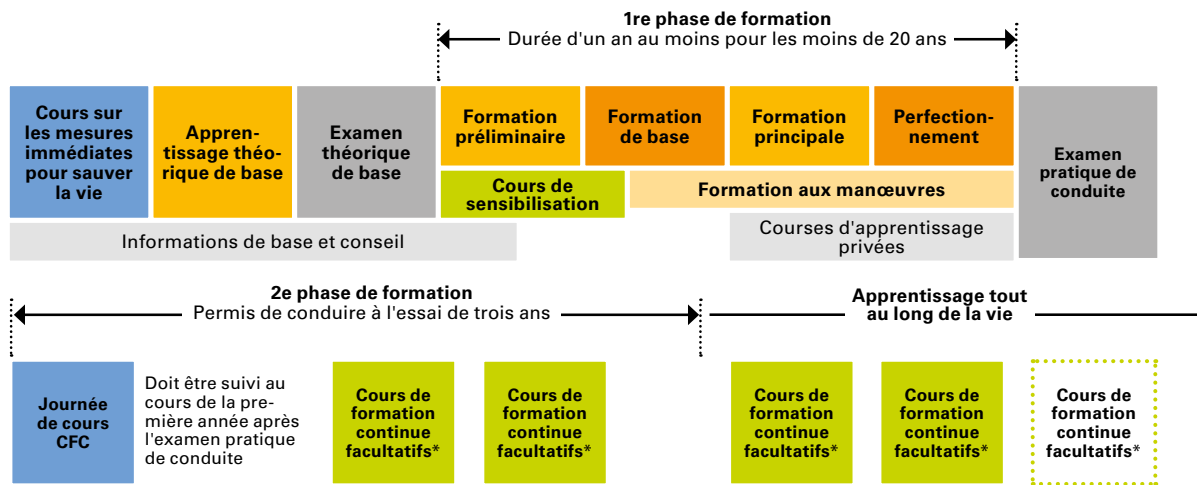
Perfectionnement

Les élèves conducteurs dirigent leur véhicule dans le trafic routier dans le respect des règles de circulation, de façon sûre, responsable, partenariale et économe en énergie.

Les contenus et thèmes de ces étapes incluent des objectifs ainsi que des prérequis à remplir par les nouveaux conducteurs pour passer à l'étape suivante, mais aussi des fondements méthodologiques de l'enseignement de la conduite. Ces éléments sont complétés par des exemples illustrant le procédé méthodologique. S'y ajoutent des questions destinées à tester les connaissances, les compétences et la volonté (attitude) à évaluer les risques élevés.

Ceci permet également de développer la capacité d'Auto-évaluation et la responsabilité. Les questions ne sont pas exhaustives et peuvent être complétées.

Enfin, les exercices de manœuvre sont résumés dans un chapitre spécifique. Les moniteurs de conduite les intègrent aux trois niveaux, en tenant compte du stade de la formation et des particularités locales.



* Cours tels que stage de perfectionnement à la conduite, cours de conduite hivernale, formation EcoDrive, cours de remise à niveau théorique et pratique

1 Méthode et didactique de l'enseignement de la conduite

1.1 Bases

Principe de base de l'enseignement de la conduite

Il s'agit de promouvoir, outre les compétences méthodiques et techniques, le sens des responsabilités. Le catalogue des compétences pratiques se fonde à cette fin sur la matrice GDE (Goals for Driver Education), un modèle scientifique appliqué au sein de l'UE, qui s'appuie sur des études empiriques analysant les causes d'accidents et explique le comportement de conduite sur quatre niveaux hiérarchiques, du plus bas au plus haut:

1. **Maniement du véhicule**
2. **Maîtrise** des différentes situations du trafic
3. **Influence** des motifs et autres circonstances de la conduite sur le conducteur
4. **Valeurs et attitudes personnelles**

Concernant le tableau ci-contre:

«Connaissances et compétences» – exemples positifs

Le contenu de la première colonne décrit les connaissances et compétences dont un conducteur a besoin pour conduire dans des circonstances normales. Le niveau inférieur comprend le maniement du véhicule, l'insertion dans le trafic et les règles à respecter. Aux niveaux supérieurs, il s'agit de savoir comment planifier les trajets et comment les traits de caractère personnels peuvent influencer sur le comportement et la sécurité.

«Facteurs d'accroissement des risques» – exemples négatifs

La deuxième colonne concerne les facteurs d'accroissement des risques. L'accent est mis sur la connaissance des aspects liés à la circulation et à la vie en général. Le niveau inférieur comprend les pneus usés, les freins défectueux, le manque de routine dans les manœuvres de conduite, etc. Plus haut dans la hiérarchie, cette colonne inclut un comportement de conduite à risque en cas d'obscurité, de verglas, en présence d'usagers faibles, de vitesse excessive, d'épuisement mental, etc. On peut ici aussi mentionner les motifs de conduite compromettant la sécurité ainsi que les aspects du style de vie et de la personnalité qui accroissent les risques.

«Auto-évaluation» – capacité à se situer soi-même correctement à chaque niveau

La troisième colonne permet au conducteur (qui doit le faire) d'évaluer sa propre situation à chacun des quatre niveaux. Ceci est important, l'Auto-évaluation déterminant le style de conduite.

	Connaissances et compétences	Facteurs d'accroissement des risques	Auto-évaluation
Valeurs et attitudes personnelles, projets de vie	Conscience de l'influence du style de vie, de l'âge, de l'appartenance à un groupe social ou à une culture sur le comportement routier.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Goût du risque ▪ Soif d'aventure ▪ Pression du groupe ▪ Sens des responsabilités 	Comment ma personnalité (convictions et attitudes) influence-t-elle mon style de conduite?
Motifs, but et circonstances du trajet	Conscience de l'influence du choix du moyen de transport, du temps à disposition, des motifs du trajet et de la planification de l'itinéraire sur le comportement de conduite.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plaisir à rouler vite ▪ Consommation d'alcool ▪ Inattention ▪ Fatigue, humeur ▪ Jeunes passagers 	Quelle est l'influence de ma situation personnelle (motifs et intentions) sur le trajet en question?
Conduire dans le trafic	Connaissances et compétences pour la maîtrise des situations du trafic.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mépris des règles ▪ Fausses présomptions ▪ Conditions de circulation difficiles ▪ Peu d'expérience 	Mon style de conduite correspond-il à mes compétences et à mes facteurs de risque?
Maniement et contrôle du véhicule	Connaissances et compétences à mettre en œuvre lors du maniement et du contrôle du véhicule.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peu d'automatismes ▪ Fausses présomptions ▪ Manque de rigueur 	Mon utilisation du véhicule correspond-elle à mes compétences de conduite?

Objectifs découlant de la matrice GDE

- Rendre les élèves conducteurs plus autonomes par rapport aux instructions des moniteurs
- Motiver les élèves à prendre leurs propres décisions
- Inciter les élèves à réfléchir davantage à leurs actes et à verbaliser ces réflexions (stimulation de la conscience)
- Faire réfléchir les élèves à leurs propres forces et faiblesses (et à la façon dont celles-ci ont évolué avec le temps)

Tâches incombant aux moniteurs de conduite

Prescriptions régissant le trafic routier

Il ne suffit pas d'enseigner le sens des signaux ou les différentes règles de la circulation. Les élèves doivent être formés à comprendre les prescriptions régissant le trafic routier dans des situations concrètes de circulation, et à les appliquer correctement. Les moniteurs de conduite doivent promouvoir l'acceptation des règles de la circulation. Ils développent pour ce faire la capacité des élèves à évaluer les dangers potentiels et à adapter leur comportement.

Véhicule

Les moniteurs de conduite mettent à ce sujet l'accent sur les aspects ayant une incidence sur la sécurité, c.-à-d. la sécurité de fonctionnement et l'équipement de sécurité du véhicule, et s'efforcent d'influencer les élèves, afin que ceux-ci perçoivent l'utilisation des équipements de sécurité non pas comme une contrainte, mais comme une contribution à leur propre sécurité et à l'économie d'énergie.

Responsabilité

Les moniteurs de conduite sensibilisent les élèves afin de les rendre conscients de l'influence de la personnalité, des circonstances personnelles, de l'environnement social et du contexte spécifique sur leur style de conduite. Ils renforcent la perception des risques, encouragent et accompagnent une Auto-évaluation réaliste. Ils indiquent les dangers de la conduite en cas de capacité restreinte et de déficit d'attention, ainsi que les conséquences d'un non-respect des règles de circulation.

Technique de conduite

Les moniteurs de conduite enseignent aux élèves de façon structurée le maniement du véhicule, les différentes manœuvres et les processus du trafic.

Ils permettent dès le début aux élèves, par des méthodes adaptées, de co-définir le processus d'apprentissage et renforcent ainsi leur conscience de leurs propres capacités. Ils leur montrent en outre, dans les grandes lignes, les limites de la physique appliquée à la conduite et les sensibilisent, afin de leur faire prendre conscience du fait qu'une bonne technique de conduite ne permet pas, à elle seule, d'évoluer dans le trafic en toute sécurité.

Route, environnement de circulation

Outre les bases légales, les moniteurs de conduite enseignent les comportements à adopter sur différents types de routes et dans différentes conditions extérieures. Ils sensibilisent les élèves aux risques en présence et les convainquent de l'importance d'une vitesse adaptée à l'infrastructure et aux conditions extérieures.

Autres usagers

Les moniteurs de conduite abordent la thématique des différents usagers de la route et sensibilisent les élèves à leurs modes de comportement typiques ainsi qu'aux dangers qui en résultent. Ils présentent les caractéristiques des différentes catégories de véhicules

en promouvant leur prise en compte mutuelle par les différents usagers de la route. Ils enseignent aux élèves des stratégies leur permettant d'améliorer leur perception des autres usagers, d'analyser leurs intentions et d'adapter leur mode de conduite en conséquence. Ils soulignent l'importance de ces aspects pour la sécurité routière.

Environnement

Les moniteurs de conduite apprennent aux élèves les principes d'une conduite respectueuse de l'environnement et économe en énergie. Ils les sensibilisent en outre au fait qu'ils doivent, par respect pour autrui, éviter le bruit inutile et tout autre désagrément.

Règles générales

Les moniteurs de conduite enseignent aux élèves les règles générales les plus importantes concernant la conduite d'un véhicule à moteur et le comportement en cas d'accident ou de panne.

1.2 Modes d'apprentissage

Il existe essentiellement trois théories pour expliquer les processus d'apprentissage dans l'enseignement pratique de la conduite, chacune ayant une influence considérable sur l'organisation et l'exécution de l'enseignement de la conduite. Elles ont toutes les trois une influence sur l'organisation des leçons, le choix des moyens auxiliaires ou des itinéraires, ainsi que sur le rôle du moniteur.

Il s'agit de:

- **l'approche comportementaliste** – apprentissage par le renforcement
- **l'approche cognitive** – apprentissage par la compréhension et l'analyse
- **l'approche constructiviste** – apprentissage par l'expérience, le vécu et l'interprétation personnelle

Chacune de ces théories fournit une approche praticable pour la mise en œuvre des processus d'apprentissage, même si elles présentent de fortes différences et oppositions. En principe, aucune d'entre elles ne peut être qualifiée de seule valable ou de meilleure. Chacune a sa raison d'être dans l'enseignement de la conduite.

Il n'existe donc pas de modèle généralement applicable. Il s'agit au contraire de combiner les différentes approches de manière adéquate. Voici un aperçu de ces différentes théories.

Théorie	Approche comportementaliste	Approche cognitiviste	Approche constructiviste
Description	<p>L'apprentissage comme mécanisme stimuli-réaction</p> <p>Observation de l'input et de l'output, sans prise en considération des processus cérébraux et des perspectives de l'élève</p>	<p>Sert à enregistrer et à organiser des informations pour acquérir des connaissances.</p> <p>Typiquement présenté de manière systématique et organisée et transmis comme système préconçu, de sorte que l'apprentissage autogéré n'est soutenu et encouragé que de manière limitée.</p>	<p>Les moniteurs de conduite ne sont pas sources de savoir mais encouragent la réflexion. Ils ne couvrent pas les élèves de conseils et de réponses, mais les aident tout d'abord à poser des questions, comprendre et formuler la problématique, avant de pouvoir obtenir des réponses.</p>
Application possible dans l'enseignement de la conduite	<p>Adapté à l'entraînement de certains contenus ou automatismes (p. ex. le maniement du véhicule)</p>	<p>Traitement de l'information et capacité à résoudre activement des problèmes concernant les règles de la circulation, l'utilisation du véhicule, l'entretien, etc.</p>	<p>Gestion de différentes circulations dans le trafic routier: analyser, évaluer, réagir, etc.</p>
Marche à suivre	<p>Les enseignants connaissent le chemin exact vers le but et assument donc automatiquement dans une large mesure la responsabilité du succès de l'apprentissage. Ils définissent précisément les différentes étapes vers la réussite et guident les élèves.</p>	<p>Les enseignants préparent les contenus et mènent le processus d'apprentissage. Ils amènent les élèves à réfléchir au contenu et les soutiennent, compte tenu de leurs connaissances préalables et de leur expérience, dans l'acquisition de méthodes et de compétences pour la résolution de problèmes.</p>	<p>Les enseignants aident les élèves à faire le lien entre le savoir existant et le savoir nouvellement acquis. Ils choisissent des situations à résoudre aussi proches de la pratique et exigeantes que possible, susceptibles d'activer le processus d'apprentissage autogéré.</p>

Modes d'apprentissage pour l'organisation de l'enseignement de la conduite

La conception de l'enseignement de la conduite sur la base de ces modes d'apprentissage, qu'ils soient comportementaliste, cognitiviste ou constructiviste, est difficile à bien des égards, leur caractère unilatéral posant problème dans l'enseignement quotidien. Ainsi, l'intention de fonder l'apprentissage uniquement sur la performance constructive des élèves (approche constructiviste) fait tout aussi peu de sens que l'enseignement permanent de systèmes de connaissances tout prêts (approche cognitiviste). De plus, les trois approches ne sont pas délimitées de façon hermétique, mais transitive.

Un enseignement efficace de la conduite permet et favorise l'apprentissage autogéré, le considérant comme un processus actif, autonome et constructif. Cependant, qui dit apprentissage dit aussi instruction, orientation et soutien, afin de ne pas dépasser ni rester en-dessous des capacités de l'élève.

Même si les conditions d'apprentissage sont bonnes, il est important, pour bien soutenir l'apprentissage autogéré, de garder à l'esprit que le succès dépend finalement de la volonté et des compétences de l'élève. Aujourd'hui, l'équilibre entre les différentes approches est donc de plus en plus recherché. Pour l'enseignement de la conduite, il est donc souhaitable de mettre en œuvre

les principes clés de la promotion de l'apprentissage actif et constructif, sans renoncer aux avantages des éléments d'enseignement traditionnels qui résident principalement dans l'instruction en situation (des comportements différents dans des situations du trafic déterminées).

Cette «combinaison» des modes d'apprentissage permet d'enseigner les thèmes «Conduire dans le trafic» et «Maniement et contrôle du véhicule» en vue de l'identification des facteurs de risque par l'élève et d'inciter ce dernier à une autoréflexion.

Les niveaux «Valeurs et attitudes personnelles, projets de vie, etc.» et «Motifs, buts et circonstances de la conduite» évoluent généralement sur une longue période. Cette évolution est difficile à vérifier au cours de l'enseignement de la conduite, le comportement affiché par l'élève ne permettant de l'observer que de manière limitée. Elle doit cependant être favorisée en laissant l'élève faire ses propres expériences, en encourageant sa compréhension et en l'incitant à l'autoréflexion.

La structure de ce manuel offre aux moniteurs des outils nécessaires et possibles pour la conception d'un enseignement axé sur l'action, conçus de façon aussi simple et pratique que possible.

1.3 Enseignement de la conduite axé sur l'action

Le plan d'enseignement cadre fixe comme principe méthodologique l'enseignement axé sur l'action. Il s'agit de renforcer les compétences techniques, personnelles, sociales et méthodologiques, afin que l'élève dispose au final des compétences pratiques correspondantes, autrement dit, qu'il soit capable d'exécuter les actions définies.

La compétence pratique comme principe didactique place les objectifs suivants au premier plan de l'enseignement:

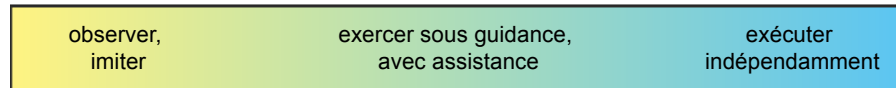
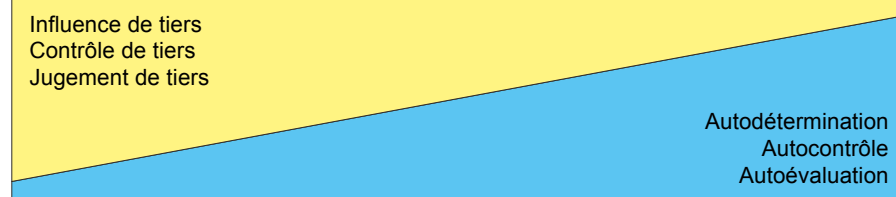
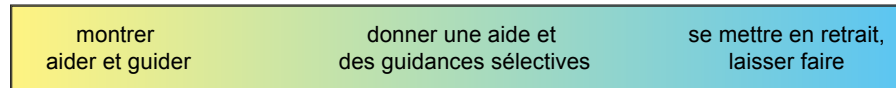
- Les élèves ont, pendant les cours, le droit de participer à l'organisation (motivation à apprendre): les élèves et les moniteurs travaillent ensemble en mettant le plus de sens possible
- Les moniteurs tiennent compte des intérêts et connaissances préalables des élèves
- Des liens avec la réalité sont établis
- L'enseignement est dirigé de manière ciblée

Les principes énoncés aux chapitres 1.1 et 1.2 nécessitent des méthodes variées de conception de l'enseignement de la conduite théorique et pratique (élargissement des modes d'enseignement et d'apprentissage). Pour remplir les objectifs méthodologiques, les moniteurs disposent donc d'un vaste répertoire de méthodes répondant aux exigences de l'enseignement pratique. Ils peuvent choisir librement la méthode, afin de s'adapter à différents types d'apprentissage ou à des groupes de diverse composition. Ils cherchent en outre à créer avec les élèves une atmosphère d'apprentissage favorable.

Aspects didactiques de l'enseignement de la conduite

La proportion d'enseignement explicite par les moniteurs (instruction) et des activités constructives des élèves (animation), comme indiqué sur l'illustration, évolue au cours du processus d'apprentissage vers l'autogestion. Autrement dit, si l'apprentissage est plutôt dirigé par le moniteur (instruction) au début de la formation, la responsabilité des actes est progressivement transférée à l'élève au cours de celle-ci (animation).

Niveau des moniteurs/monitrices



Niveau des élèves

Guider et soutenir les élèves se fonde sur les sept principes suivants:

1. Montrer

Les enseignants montrent d'abord comment s'y prendre en verbalisant avec précision ce qu'ils font et pensent. Les élèves suivent ainsi la réflexion en la voyant et en l'entendant.

2. Accompagner

Les élèves se penchent sur un problème et sont accompagnés et soutenus de manière ciblée. Par exemple, lorsqu'ils accomplissent la formation préliminaire sur route et dans la circulation, ou lorsque le moniteur de conduite se charge de l'observation et éventuellement de certaines commandes du véhicule.

3. Offrir un encadrement

Face à des obstacles, les élèves peuvent se référer à des remarques et instructions reçues (astuces d'expert, etc.). Ils décident eux-mêmes quand ils ont besoin de soutien.

4. Se mettre en retrait

À mesure qu'ils gagnent en confiance, les élèves deviennent de plus en plus autonomes dans leur travail. Les moniteurs de conduite réduisent alors sciemment et continuellement l'aide apportée.

5. Exprimer ses réflexions

Les élèves sont régulièrement invités à exprimer à voix haute, pendant l'apprentissage, leurs processus de réflexion ainsi que les stratégies de résolution de problèmes (p. ex. conduite commentée).

6. Réfléchir

Les élèves sont aussi invités à comparer les processus qu'ils observent dans l'apprentissage avec d'autres élèves. Par la réflexion, les élèves acquièrent des concepts les aidant à se comporter de façon indépendante et responsable dans le trafic routier. Le soutien des moniteurs prend fin lorsque les élèves sont incités à résoudre les problèmes eux-mêmes.

7. Se fonder sur les connaissances préalables

Dans les cours adaptés aux participants et aux adultes, on part du principe que les élèves ne sont pas des «pages blanches» mais des personnes qui réfléchissent activement et apportent déjà toute une palette de compétences et de concepts. Selon le niveau de formation, les élèves possèdent déjà des bases théoriques acquises durant les cours théoriques ou de sensibilisation.

Des études confirment que l'enseignement est plus efficace lorsque les connaissances existantes sont prises en compte, il est dès lors possible de s'appuyer dessus, afin d'adapter la suite de l'enseignement aux besoins d'apprentissage des élèves. Les connaissances préalables peuvent être décelées par un exercice quelconque faisant appel à la compréhension et à l'argumentation. Elles peuvent aussi être testées par des questions posées au début du cours et appelant un large éventail d'explications, pouvant donner lieu à une discussion.

Exemple dans l'enseignement de la conduite

Plutôt que l'instruction systématique d'une manœuvre, par des explications, une démonstration et une imitation, il peut être donné à l'élève un ordre simple, p. ex. «Gare le motorcycle!». En observant l'exécution, les moniteurs peuvent constater les connaissances préalables existantes. Ils peuvent poser des questions pour déterminer la logique du raisonnement. Cette méthode permet de se fonder sur les connaissances préalables et d'estimer combien d'instruction, d'entraînement ou d'aide ciblée sont nécessaires à un élève pour atteindre ses objectifs.

1.4 Structure d'une leçon de conduite selon le modèle «CICA» pour l'enseignement pratique de la conduite

Un modèle de structure pour l'enseignement pratique de la conduite

La structure de l'enseignement de la conduite, indispensable, sécurise le moniteur de conduite tout comme l'élève conducteur. Elle aide le moniteur, en particulier celui qui manque d'expérience, à réfléchir en toute conscience et à l'avance à la planification de la leçon de conduite ainsi qu'à définir des étapes de formation appropriées. Les lettres C, I, C et A correspondent à chaque étape de formation d'une leçon. Le « modèle CICA » pour l'enseignement pratique de la conduite, qui ne modifie en rien l'enseignement de la conduite classique, apporte plus de transparence et en facilite le contrôle par un moniteur de conduite encore inexpérimenté.

Le modèle de structure peut être librement complété avec des parties de conduite et d'information. Le temps à disposition et les capacités de l'élève conducteur sont déterminants à cet égard.

La structure selon le «modèle CICA» au sens classique est la suivante:

Thème principal	Étape de formation	Signification
	Début	(véhicule à l'arrêt)
Partie principale (priorité temporelle)	C	Conduire
	I	Inform (véhicule à l'arrêt)
	C	Conduire
	A	Analyser (véhicule à l'arrêt)
	Fin	

Justification didactique

Donner des repères: donner un bref aperçu du thème de la leçon.

Fixer les objectifs d'apprentissage: expliquer à l'élève, de façon simple et compréhensible, les connaissances et compétences spécifiques à développer ainsi que le comportement favorisé par la leçon.

Faire appel à l'expérience et aux connaissances préalables: évoquer et visualiser au début ou au cours de la leçon, les contenus pertinents tels que les prescriptions et comportements (p. ex. à l'aide de questions).

Dans la mesure du possible, l'élève conducteur aborde la situation de conduite ou effectue la manœuvre de manière autonome et en faisant appel à ses connaissances préalables. Le moniteur de conduite observe la démarche puis analyse les actions de l'élève conducteur. Selon le niveau de formation, l'élève conducteur a besoin d'aide. Les explications importantes doivent être données à l'arrêt afin qu'il puisse écouter de manière active et demander des précisions si nécessaire.

Le moniteur de conduite pose à l'élève conducteur des questions ciblées et judicieuses afin de le faire réfléchir aux constatations (positives et négatives) de sa conduite précédente. L'élève conducteur doit prendre majoritairement la parole. L'élève et le moniteur définissent ce qui doit être amélioré dans la partie suivante et fixent à cet effet de nouveaux objectifs d'apprentissage.

La même situation de conduite ou la même manœuvre est répétée en l'améliorant avec les solutions élaborées. Le moniteur aide l'élève si nécessaire. L'objectif est de favoriser l'autonomie de l'élève conducteur. En l'absence d'erreurs dans la première partie, la seconde peut porter sur un nouveau thème.

Il convient de réfléchir aux expériences vécues, d'évaluer les connaissances et les compétences, d'encourager une attitude respectueuse de la sécurité routière. L'élève conducteur analyse les objectifs d'apprentissage réalisés en décrivant ses points forts et ses points faibles ainsi que la suite de la démarche. Le moniteur de conduite complète si nécessaire.

Rétrospective de l'ensemble de la leçon de conduite (partie principale et partie secondaire) et les conclusions qui en ont été tirées. Réfléchir à l'ensemble de la prestation, rétrospective sur les objectifs d'apprentissage fixés et perspectives pour la prochaine leçon. Disposer des moyens de contrôle, fixer la suite.

1.5 Exigences didactiques/méthodologiques pour le moniteur de conduite de voiture

Afin d'offrir à l'élève conducteur un environnement d'apprentissage propice et sûr dans la circulation routière, le moniteur de conduite a besoin de connaissances spécifiques sur le comportement à adopter.

Sécurité

Le moniteur de conduite est responsable de la sécurité pendant la leçon de conduite. L'endroit choisi pour s'arrêter pour des discussions doit être mûrement réfléchi, planifié et sûr pour tous les usagers de la route. Connaître les lieux appropriés fait partie du répertoire de base d'un moniteur de conduite, tout comme la notion de sécurité lors des manœuvres (p. ex. lors d'un parcage sur une place de stationnement, d'un freinage par surprise sur une route à faible trafic, etc.).

Instructions

Les instructions pendant la conduite doivent être données suffisamment tôt afin que l'élève conducteur ait assez de temps pour s'orienter dans l'espace de circulation, poser éventuellement des questions et effectuer toutes les actions nécessaires. L'instruction doit être brève, claire, compréhensible et adaptée au niveau. Une indication de direction peut également être accompagnée d'informations supplémentaires sur des points de repère.

Supports et moyens auxiliaires

Les supports et moyens auxiliaires doivent être adaptés à la pratique et à une utilisation éventuelle en dehors du véhicule. Ils doivent en principe être utilisés à chaque phase de la formation en fonction de la situation, en alternance, et porter sur des thèmes spécifiques.

Exemples de supports et de moyens auxiliaires:

- Manuel pour l'enseignement pratique de la conduite Cat. B
- Textes de loi (Bien Conduire, etc)
- Matériel de présentation préconçu
- Supports d'écriture (bloc, tableau blanc, etc.)
- Matériel d'écriture (feutres de couleurs, etc.)
- Tablette
- Modèle(s) de véhicule(s)
- Cônes de signalisation (en différentes tailles)
- Planche en bois
- Triopan (pour sécuriser le lieu de l'exercice)
- Caméra vidéo
- Manuel d'utilisation du véhicule
- Logiciels/films/images de l'école de conduite

1.6 Mise en œuvre d'un enseignement pratique en groupe

Rôle d'exemple

Le moniteur de conduite

- est conscient de sa fonction et de son rôle d'exemple ainsi que de sa responsabilité
- associe en continu les règles de circulation et les éléments du développement du sens du trafic aux exercices pratiques lors de l'enseignement pratique de la conduite
- utilise différents supports et moyens auxiliaires de manière ciblée pendant le cours
- observe en appliquant la même systématique du regard que celle exigée de l'élève conducteur pendant la conduite
- observe lui-même en portant tous les regards nécessaires pendant la conduite, même si l'élève conducteur le fait

Définition

L'enseignement en groupe peut avoir lieu à chaque phase de la formation. Par enseignement en groupe, on entend une forme d'enseignement dans laquelle les participants travaillent avec d'autres participants dans un contexte social en accomplissant les consignes reçues du moniteur de conduite. Le défi consiste à améliorer les compétences de conduite de chacun grâce au travail coopératif au sein du groupe. Il faut tenir compte des conditions de circulation, du trafic et de l'environnement pour assurer la sécurité aux participants et au moniteur.

Principes didactiques

Enseigner et apprendre en tenant compte des besoins des adultes constitue la base d'un travail réussi avec ou au sein d'un groupe. Ce faisant, il convient de tenir compte des principes essentiels suivants:

- **Principe de la compréhension des actions par les participants**
Les participants réalisent l'importance de ce qu'ils apprennent. En d'autres termes, ils doivent comprendre

pourquoi cet élément/cet exercice, etc. est essentiel et ce qu'il leur apporte pour conduire un véhicule en toute sécurité dans le trafic routier réel. Il est important d'établir des liens concrets avec des situations (du trafic) et de leur permettre de les «expérimenter» de manière aussi pratique que possible grâce à des exercices appropriés.

■ **Principe de la prise en compte de l'expérience**

Les participants ont déjà acquis, chacun à sa manière, des expériences de la circulation routière. De leur rôle de piéton, cycliste ou cyclomotoriste, ils ont acquis des connaissances, des compétences et des attitudes. Le moniteur de conduite doit tenir compte de cela ainsi que des intérêts et des besoins de tous les participants dans son enseignement afin de faire le lien avec les nouveaux contenus d'apprentissage. Il convient de prendre en considération la dynamique de groupe et la hiérarchie au sein d'un groupe.

■ **Principe de la confrontation à des problèmes**

Le moniteur de conduite doit confronter ses participants à des problèmes concrets liés à la circulation et amener ces derniers à les résoudre par des questions ou des exercices ciblés. Amener à la solution signifie que les participants la trouvent eux-mêmes par la réflexion, la discussion, l'expérience et l'analyse.

■ **Principe du développement personnel**

Chaque participant a intérêt à améliorer ses compétences de conduite. Malgré les principes susmentionnés, le moniteur de conduite doit avoir pour objectif d'encourager chaque participant individuellement. Il le fait principalement lors des exercices de conduite, au cours desquels il vise des objectifs d'apprentissage individuels adaptés aux participants et donne des conseils.

Importance des principes pour la mise en œuvre pratique

Les points suivants doivent être mis en œuvre:

À destination des participants

- leur transmettre le sens et les objectifs (d'apprentissage) des exercices
- leur montrer l'importance et le lien avec les situations réelles de la circulation routière
- leur offrir la possibilité d'intégrer leur propre savoir et leurs propres expériences dans le cours et les associer à ceux des autres
- leur offrir des terrains d'exercice concrets et adaptés à la situation pour l'apprentissage
- leur offrir un environnement d'apprentissage sûr et familier qui leur permet de s'exercer sans être dérangés

- leur permettre de trouver la solution de manière autonome, à l'aide d'exercices, de discussions et d'analyses;
- leur donner des conseils personnels et individuels même s'il s'agit d'un enseignement en groupe.

Méthodologie

Le travail en groupe dans un environnement dynamique (véhicules en marche, espace de circulation changeant, exercices de conduite réalisés en circulation, etc.) nécessite de disposer de compétences méthodologiques étendues.

Avant les exercices

- Élaborer et définir les objectifs, le sens et l'utilité de l'exercice
- Formuler clairement et sans équivoque les attentes, la manière de procéder et le déroulement de l'exercice
- Donner les consignes de sécurité (que faire si...) et informer sur les endroits potentiellement dangereux
- S'assurer que tout a été compris et répéter éventuellement les consignes importantes

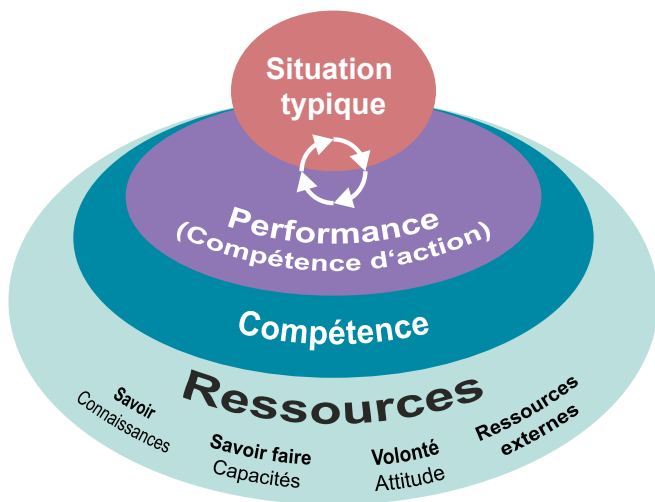
Pendant les exercices

- Observer rigoureusement l'environnement et la situation du trafic et si possible réagir de manière adaptée à la situation
- Observer la performance de chaque participant et la façon dont il a exécuté l'exercice puis en déduire des mesures de soutien individuel
- Réfléchir aux éventuelles questions d'analyse avant de demander aux participants de s'arrêter

Comportement attendu sur le lieu de l'exercice, dans l'espace de circulation et à l'égard des participants

- Garer son véhicule pour les entretiens
- Arrêter le moteur
- Éviter les nuisances sonores inutiles (surtout dans des quartiers, vis-à-vis des riverains, etc.)
- Signaler le lieu de l'exercice si nécessaire
- Utiliser des moyens auxiliaires professionnels et pertinents
- Poser des questions ouvertes aux participants et leur donner suffisamment de temps pour y répondre

1.7 Développer les compétences et les ressources



Compétences et ressources

La **performance** est l'exécution de consignes dans un type de situation et de champ d'action (également appelée «compétence pratique» dans la formation professionnelle), que l'on peut concrètement observer. Une seule performance fait presque toujours appel à

plusieurs compétences. La performance, qui est l'exécution effective de ces consignes, peut être vérifiée et évaluée.

La **compétence** permet de maîtriser, avec succès et efficacité, des exigences dans des situations complexes. Cela nécessite des ressources issues des domaines des connaissances (savoir), des compétences (aptitudes) et de la volonté (attitudes, valeurs). En fin de compte, il est possible d'observer et d'évaluer la performance pendant le cours, c'est-à-dire l'action visible et le comportement démontré dans une situation concrète (compétence pratique).

Les compétences doivent permettre d'agir de manière organisée, sociale et sûre dans le trafic routier. L'apprentissage axé sur les compétences requiert:

- Orientation vers les objectifs
- Intégration des connaissances, des compétences et de la volonté existantes
- Intégration complète de l'expérience et des connaissances des élèves conducteurs
- Nombreux liens avec la pratique
- Prise de responsabilité et d'autonomie

Les ressources nécessaires à cet effet sont les connaissances, les compétences et la volonté ainsi que les ressources externes.

Ressources	Description	Précisions méthodologiques et didactiques
Connaissances	Éléments liés aux connaissances qui sont importants pour maîtriser les différentes situations pratiques, dont les règles de la circulation, les connaissances du maniement du véhicule, les bases du développement du sens du trafic, les données et les valeurs-clés, etc.	Élargir systématiquement les connaissances et les mettre en relation avec la pratique. Des objectifs d'apprentissage mesurables sont utiles pour planifier la transmission des connaissances (acquérir un savoir factuel, des connaissances et des théories).
Compétences	Déroulements, procédures et compétences pouvant être utilisés pour maîtriser des situations pratiques complexes.	Apprentissage axé sur l'action et l'utilisateur, mise en œuvre de déroulements, combinaison et mise en relation de différentes compétences. Des descriptions détaillées de comportements à différents niveaux permettent de planifier l'enseignement de capacités (compétences, déroulements, procédures, aptitudes à mettre en pratique).
Volonté	Motivation, valeurs et normes qui marquent le comportement dans les différentes situations pratiques.	Présenter les raisons de tout apprentissage et encourager la compréhension des élèves. Interagir avec les autres. Il n'est pas possible de définir des intentions concrètes pour les attitudes (volonté). Elles doivent être prises en compte dans la planification au moyen d'échanges, de réflexion et de questionnement critique.
Ressources externes	Moyens auxiliaires, bases techniques, manuels, etc.	Planifier l'environnement d'apprentissage et les moyens auxiliaires de manière à favoriser le travail et l'approfondissement des ressources.

Le contrôle des acquis se fait par la réflexion et l'évaluation des exercices, à partir desquelles on planifie la prochaine étape d'apprentissage (prochain niveau de la même compétence ou autre domaine d'apprentissage).

Toute évaluation de la performance doit impérativement contenir les éléments suivants:

- évaluation du comportement;
- définition de types de situations pratiques standardisés
- mobilisation par les élèves conducteurs de leurs ressources en situation pratique
- analyse et justifications par les élèves de leurs actions

Formation envisagée pour l'enseignement de la conduite

Chaque chapitre du présent manuel contient des ressources portant sur les connaissances, les compétences et la volonté, dont le contenu est fait de principes indiquant la direction à donner à la formation. La mission du moniteur de conduite consiste à adapter la formation envisagée (p. ex. objectifs d'apprentissage) à chaque élève en fonction de la situation d'apprentissage (opérationnaliser). La formulation d'intentions adaptées permet de surveiller concrètement le processus d'apprentissage, de constater les écarts (p. ex. objectifs trop élevés ou trop bas) et, si nécessaire, de procéder à des adaptations.

Dans la mesure du possible, les intentions doivent être fixées conjointement avec l'élève, afin de les adapter aux connaissances préalables (contrôle de la formation), à la situation (trajet, trafic, conditions météorologiques, etc.) et aux ressources (forme du jour de l'élève, véhicule, etc.).

1.8 Activation de l'autoréflexion

Pour susciter l'autoréflexion, l'enseignement de la conduite doit en offrir l'opportunité. Chaque personne a une tendance plus ou moins marquée à l'autoréflexion. Le déclencheur doit donc être plus ou moins fort selon la personnalité de l'élève.

Exemple pour l'enseignement de la conduite:

Déclencheurs faibles possibles	Déclencheurs forts possibles
Difficultés à maîtriser le manie- ment du véhicule, des situations du trafic, etc.	Auto-évaluation de l'élève de sa propre performance (forces, faiblesses, manque d'assurance, etc.)
Nouveaux exercices difficiles	Retour constructif du moniteur de conduite (évoquant les succès, échecs, situations critiques, etc.)
Critique du moniteur de conduite	Confrontation à l'enregistrement vidéo d'une leçon de conduite (avec Au- to-évaluation et retour)

L'expérience montre que les entretiens de feedback avec les enseignants déclenchent des processus d'auto-réflexion. Les objectifs fixés au début de la leçon constituent une base importante pour ces entretiens. Pour s'exercer à évaluer l'atteinte des objectifs de manière réaliste, l'élève s'autoévalue puis compare son évaluation aux commentaires du moniteur. La volonté des élèves de s'efforcer à améliorer leur performance dépend notamment du caractère constructif du feedback et des ressources dont la personne dispose pour s'améliorer. Il est donc important de fixer des objectifs de leçons atteignables, afin que l'élève puisse aussi réussir.

Autoréflexion objective

L'autoréflexion permet aux élèves de se questionner sur eux-même et de s'observer, également au regard de leur comportement d'apprentissage. Cet exercice est très difficile pour beaucoup d'entre eux, particulièrement pour ceux qui n'ont pas l'habitude d'apprendre. L'auto-réflexion implique en effet de s'écarter de sa conviction personnelle intuitive et de porter un regard critique sur ses propres actes. Beaucoup de personnes pensent à l'enseignement scolaire quand il est question d'«apprendre». Il est pour certains inhabituel de considérer l'acquisition d'expérience par la réflexion d'autrui et l'autoréflexion comme une forme d'apprentissage.

Entretien de réflexion et de feedback

La vision de son propre comportement d'apprentissage est généralement limitée. C'est tout l'intérêt d'une perspective externe et distancée, en l'occurrence celle du moniteur. L'avantage du point de vue externe (feedback) est qu'il aborde des aspects auxquels les élèves n'ont pas pensé. Des perceptions biaisées de leur propre processus d'apprentissage peuvent ainsi être corrigées ou relativisées.

L'entretien de réflexion et de feedback entre l'élève et le moniteur est un élément essentiel du concept d'auto-apprentissage de la formation à la conduite, un retour unilatéral du moniteur étant insuffisant. Les élèves doivent aussi pouvoir s'autoévaluer. Durant l'entretien de réflexion, les élèves doivent donc:

- exposer leurs observations sur eux-mêmes
- dialoguer sur leurs expériences
- chercher des alternatives
- déterminer les éléments qui ont mené à des succès ou des échecs dans l'apprentissage et convenir de nouveaux objectifs

Mission du moniteur de conduite en tant que conseiller d'apprentissage

Le moniteur doit mener des entretiens de réflexion avec les élèves et reconstituer avec eux, par le dialogue, le déroulement du processus d'apprentissage. Il s'agit d'observer les expériences acquises, les succès observés, les blocages dans l'apprentissage, les nouveaux points découverts ou compris, les difficultés passées inaperçues et les opportunités d'apprendre manquées. L'entretien de réflexion doit permettre un regard sur le processus d'expérience comme processus d'apprentissage.

Conduite de l'entretien de réflexion

L'entretien de réflexion vise à inciter l'élève à réfléchir, par le biais d'entretiens et de questions ciblées, l'aidant ainsi à s'aider soi-même en cas de difficultés. Une fois le processus d'apprentissage achevé, la réflexion commune sur le chemin parcouru aide dans un premier temps l'élève à trouver une nouvelle perspective, et ainsi à distinguer les conditions favorables de celles faisant obstacle. La consolidation subséquente des résultats s'effectue par l'identification des raisons et circonstances ayant conduit à ce que quelque chose se passe bien ou mal. Enfin, l'entretien de réflexion inclut une convention d'objectifs pour les étapes suivantes.

Il est à cet égard important que les objectifs formulés soient clairs, compréhensibles, réalisables et mesurables, tant pour le travail du participant dans la mise en œuvre que pour celui du moniteur de conduite lors du prochain entretien de réflexion.

L'entretien de réflexion amène l'élève à prendre du recul pour observer ses actes dans chacun des trois niveaux. Il renforce ainsi sa capacité d'autocontrôle dans le processus d'apprentissage.

Questions possibles pour la réflexion

Les questions suivantes peuvent être utilisées pour guider les élèves dans leur réflexion et leur Auto-évaluation:

- Comment jugez-vous votre performance?
- Comment vous êtes-vous senti durant la leçon?
- Quelles situations (difficiles/déliques) sont survenues durant la leçon?
- Quels ont été les effets de vos actions?
- Qu'avez-vous particulièrement bien réussi?
- Qu'avez-vous moins bien réussi?
- Que feriez-vous différemment, dans le cas concret?
- Comment jugez-vous votre succès dans l'apprentissage/la réalisation des objectifs?

2

Bases du développement du sens du trafic

2 Bases du développement du sens du trafic

Pour que les conducteurs adoptent un comportement sûr dans toutes les situations du trafic, le comportement adéquat doit se fonder sur les points suivants:

Intention	Qu'est-ce que je veux? Que dois-je accomplir?	Examen continu de la situation afin de s'adapter aux changements
Analyse	Quelle est la situation rencontrée? Qu'ai-je le droit ou le devoir de faire? Quels sont les risques?	
Planification	Comment réaliser mon intention dans la situation actuelle? Quelles sont les alternatives?	
Action	Observer: Je contrôle les points dangereux en tenant compte de la situation Communiquer: J'indique mon intention (clignoteur, choix de la trajectoire et de la vitesse) Réaliser: J'exécute l'action	

2.1 Vision du trafic

Les élèves qui s'asseyent pour la première fois derrière le volant observent le monde comme ils le font dans leur vie quotidienne, ce qui signifie que le mouvement et le regard suivent la même direction. Pendant la conduite, il faut avoir une vue d'ensemble sur un large espace, en un temps très court, ce qui déstabilise les élèves au début de l'enseignement de la conduite. Au cours de la formation, les élèves conducteurs développent peu à peu la vision du trafic souhaitée, grâce à des exercices pratiques. La vision dynamique du trafic est abordée dans les cours de sensibilisation. Le travail du moniteur

consiste à développer et exercer la vision dynamique du trafic des élèves dans le cadre de l'enseignement pratique de la conduite. La vision du trafic se développe progressivement. Les étapes du développement sont accomplies dans les différentes phases de la formation à la conduite, que sont la formation préliminaire, de base, principale et le perfectionnement. Le passage d'une étape à l'autre a lieu de façon fluide. Le tableau suivant présente les étapes du passage de la vision quotidienne à la vision du trafic, ainsi que les possibilités de remédier aux éventuelles difficultés.

Étape	Description	Remède
Regard par à-coups	Le regard reste trop longtemps accroché à certains points. Il saute brusquement d'un objet à l'autre, en quelque sorte par à-coups.	Ne pas fixer longtemps des points mais laisser glisser le regard de façon homogène, pour voir le plus possible (p. ex. surveiller le lieu de l'exercice en le balayant du regard).
Vision rapprochée	L'observation s'arrête à trop courte distance du véhicule. Le regard ne glisse que dans la zone à proximité immédiate.	Porter le regard le plus loin possible en avant: à cet effet, conduire p. ex. sur des routes à l'extérieur des localités.
Vision tubulaire	Le regard est fixé vers l'avant de manière rigide, comme à travers un tube. Les autres usagers, les risques, etc. ne sont guère perçus par la vision périphérique.	Exercer l'observation dynamique près - loin/ loin - près (centrale et périphérique).
Regard bloqué	L'élève regarde attentivement les points attirant son attention et apparemment importants dans l'environnement de conduite. Il approche trop fortement le véhicule du point observé.	Focaliser l'attention sur les éléments pertinents pour le trafic.

Techniques d'orientation, du regard et de communication

La vision est une condition essentielle à la conduite d'un véhicule à moteur. Le sens visuel procure aux conducteurs de véhicules à moteur plus de 90% des perceptions sensorielles requises et remplit trois fonctions importantes lors de la conduite d'un véhicule à moteur:

1. Vision pour la prise d'informations
2. Vision pour le contrôle des mouvements
3. Vision pour la communication

1. Vision pour la prise d'informations

Comportement

visuel

- Un regard jusqu'à un tiers de seconde sur un point précis permet de recueillir des informations sans qu'il y ait de mouvement

Description de la fonction

- Séquences systématiques et conscientes de regards pour s'orienter dans l'espace de circulation. Lentement au début, puis avec l'expérience et la pratique, de manière fluide et avec une mise au point rapide lors de l'alternance de points d'observation proches et éloignés.

Termes associés

Technique d'observation

- par l'observation directe et indirecte
- par l'observation de l'environnement
- avec systématique du regard et contrôle de vérification
- aux intersectivons
- par l'observation multiple

Technique d'observation par l'observation directe et indirecte

Description de

la technique ■ Lors de l'observation directe, le regard est dirigé vers un lieu. Lors de l'observation indirecte, le regard est dirigé vers un moyen auxiliaire (rétroviseur, écran, façade de bâtiment, vitrine, etc.) dans lequel la situation est représentée

Application ■ À l'arrêt et pendant le trajet

Exécution ■ Observation indirecte par le biais de rétroviseurs ou d'autres moyens auxiliaires

Technique d'observation par l'observation de l'environnement

Description de

la technique ■ Observation directe à 360 degrés autour du véhicule, en particulier avant et pendant la conduite en marche arrière

Application ■ À l'arrêt et en conduisant lentement

Exécution ■ Rotation de la tête des deux côtés jusqu'à atteindre un total de 360 degrés

Technique d'observation avec systématique du regard et contrôle de vérification

Description de

la technique ■ La systématique du regard permet d'avoir une vue d'ensemble de l'espace situé à côté du véhicule et des angles morts à côté et proches de l'arrière du véhicule

■ La systématique du regard simple correspond uniquement aux regards destinés à recueillir des informations, les regards dans les rétroviseurs et le regard latéral se suivant directement, sans regards intermédiaires vers l'avant

- La systématique du regard combinée correspond à des regards destinés à recueillir des informations, accompagnés de regards visant à contrôler les mouvements. Les regards dans les rétroviseurs et le regard latéral (cat. B) ou regard par-dessus l'épaule (cat. A), qui sont exécutés distinctement, sont entrecoupés d'un regard dirigé vers l'avant (double fonction: vision pour contrôler les mouvements et vision pour recueillir des informations)
- Les deux variantes de la systématique du regard nécessitent un contrôle de vérification avant de changer de trajectoire ou d'obliquer, en regardant une nouvelle fois distinctement du côté latéral (cat. B) ou par-dessus l'épaule (cat. A)

Application

- Avant de changer de trajectoire ou d'obliquer
- Malgré sa courte durée, la systématique du regard simple présente des inconvénients principalement liés à la longueur du trajet effectué à l'aveugle et à la déviation possible de la trajectoire
- La variante combinée avec des regards vers l'avant facilite le choix de trajectoire et réduit le temps de réaction en cas de changement de la situation devant le véhicule. Les conducteurs débutants en profitent tout particulièrement, mais aussi les conducteurs expérimentés lorsqu'ils roulent à une vitesse plus élevée

Exécution

- Systématique du regard simple à droite: rétroviseur intérieur, rétroviseur extérieur droit, regard latéral à droite.
- Systématique du regard simple à gauche: rétroviseur intérieur, rétroviseur extérieur gauche regard latéral à gauche.
- Systématique du regard combiné à droite: zone de fuite, rétroviseur intérieur, zone de fuite, rétroviseur extérieur droit, zone de fuite, regard latéral à droite.
- Systématique du regard combiné à gauche: zone de fuite, rétroviseur intérieur, zone de fuite, rétroviseur extérieur gauche, zone de fuite, regard latéral à gauche.
- Contrôle de vérification: regard latéral vers le côté correspondant

Technique d'observation aux intersections

Description de

la technique

- La technique d'observation aux intersections combine des regards vers la destination (double fonction: vision pour recueillir des informations et vision pour contrôler les mouvements) et des regards vers les rues adjacentes à l'intersection (vision pour recueillir des informations). Elle est exécutée sous forme d'observation multiple

Application

Exécution

- Aux intersections, aussi bien en cas de priorité qu'en cas de non-priorité
- Comme il s'agit d'une observation directe, il n'y a aucune différence dans la conduite de véhicules de différents types
- Après avoir regardé vers la destination, on vérifie les débouchés à gauche, en face et à droite par des regards pour recueillir des informations
- L'ordre peut varier selon les types d'intersection. Pour l'automatisation, il est important de gérer les mêmes situations dans le même ordre

Technique d'observation par l'observation multiple

Description de

la technique

- Regarder et effectuer des séquences de regards à plusieurs reprises pour recueillir des informations. Les termes associés sont: balayage de la chaussée du regard, double contrôle visuel, contrôle de vérification
- La dynamique et les différentes vitesses de déplacement des autres usagers exigent l'observation multiple. Elle est une condition préalable à l'évaluation sûre des situations, distances, vitesses, etc.

Application

Exécution

- Partout où la sécurité exige une observation par des techniques d'observation
- Technique d'observation systématique du regard: par un regard latéral supplémentaire, effectué séparément, vers le côté pertinent
- Technique d'observation aux intersections: en effectuant plusieurs fois l'ensemble des séquences de regards

2. Vision pour le contrôle des mouvements

Comportement

- visuel**
- Lorsque l'on regarde un point d'observation pendant plus d'un tiers de seconde, la sensorimotricité se met en place et attire l'attention vers le mouvement par un mouvement de direction inconscient

Description

- de la fonction**
- Relation sciemment utilisée ou mise en œuvre inconsciemment entre la direction du regard et le sens de la conduite. Les regards simples, initialement avec des fixations trop prolongées, avec l'expérience et la pratique, produisent une vision fluide et régulière

Termes associés

Techniques du regard

- en conduisant tout droit
- dans les virages
- en obliquant
- dans les rétrécissements statiques et dynamiques
- la nuit

Description de

- la technique**
- Les techniques du regard sont soumises au principe «Je vais là où je regarde». En principe, il faut regarder le milieu de la zone à parcourir, la trajectoire suivant le regard. Cela s'applique aussi bien à la conduite en ligne droite qu'au passage dans des rétrécissements
 - Il existe différentes études sur le comportement visuel dans les virages (par ex. B von Hebenstreit, A. Cohen, etc.). Ces techniques d'observation décrites correspondent peu au comportement naturel des conducteurs de véhicules. C'est pourquoi il est difficile de définir une technique de regard claire, empirique et détaillée. Les principes généraux suivants peuvent être formulés :
 - Regarder souvent et loin devant et analyser le tracé des virages.
 - Entre temps, fixer occasionnellement et brièvement la chaussée ou les marquages à proximité pour contrôler la position latérale du véhicule et la trajectoire.
 - L'environnement plus large est surveillé à l'aide de la vision périphérique

Application

- En permanence

Exécution

- Voir la description des techniques

3. Vision pour la communication

Comportement

- visuel** ■ La durée de regard doit être aussi courte que possible et dépend de la situation et de l'expérience

Description

- de la fonction** ■ Regards appropriés, délibérément effectués

Termes

associés

Contact visuel

Description de

la technique

- Le contact visuel sert à la compréhension entre usagers de la route, souvent en combinaison avec des signes de la main

Application

- Situations peu claires, rencontre avec d'autres usagers

Exécution

- Clairement reconnaissable devant, près du pare-brise

2.2 Environnement de circulation

Dans la formation préliminaire, l'apprentissage de la conduite porte principalement sur le maniement du véhicule. À ce stade, l'élève conducteur n'est pas encore en mesure de s'occuper de tout ce qui se passe également sur la route et ses environs, à savoir l'environnement de circulation. Dans le cadre de la formation de base, l'apprentissage de la conduite aborde ensuite la route et son utilisation ainsi que la signalisation et les marquages. La formation principale traite également du comportement vis-à-vis des autres usagers de la route. Dans toutes les phases de la formation, la conduite est toujours influencée par les spécificités des heures de la journée, des jours de la semaine et des conditions météorologiques.

Tous ces aspects sont abordés de manière théorique dans le cours de sensibilisation, dans la partie consacrée à l'environnement de circulation. Il est donc judicieux de suivre le cours de sensibilisation le plus tôt possible.

Théorie du partenariat

L'entraînement AAI (âge, attention, intention) appris dans le cours de sensibilisation au trafic doit être appliqué dans la pratique, l'élève conducteur devant se pencher spécifiquement sur ces trois thèmes. Il doit être capable d'identifier consciemment le comportement

des différents usagers de la route et d'adapter son comportement en conséquence. Lors de l'apprentissage de la conduite, il convient d'aborder aussi les usagers spéciaux, difficiles et ayant besoin d'aide, ainsi que leurs caractéristiques comportementales.

Connaissances de la route

L'élève conducteur doit se pencher consciemment sur les différents éléments de la route et sur leur influence sur sa conduite et son comportement. Il s'agit en particulier des éléments de profondeur (tracé de la chaussée), des éléments de bordure (bord de la chaussée et construction en bordure), ainsi que des éléments de base (surface de la chaussée). Il convient également d'intégrer dans l'apprentissage de la conduite les particularités des routes vides, des routes dans les quartiers résidentiels et industriels, des routes commerciales, des routes à sens unique, des tunnels routiers, des routes de montagne, des routes postales de montagne ainsi que des autoroutes et semi-autoroutes.

Connaissances de la journée

L'élève conducteur doit apprendre à connaître les particularités des différentes périodes de la journée et de l'année, des jours de la semaine et des influences météorologiques afin d'adapter son comportement en conséquence.

2.3 Dynamique de circulation

La dynamique de circulation, qui aborde les thèmes des forces agissant sur le véhicule en mouvement, du déplacement dans le trafic, des manœuvres des autres usagers ainsi que de la sécurité du véhicule, est à enseigner et à pratiquer dans toutes les parties de l'apprentissage de la conduite. Les situations spéciales et les contextes particuliers liés au trafic doivent donc être identifiées suffisamment tôt. La capacité de l'élève à se tenir prêt à freiner et à repérer rapidement les dangers devant être développée de façon adaptée (sur la base du schéma de gestion des risques).

La dynamique de circulation doit être consolidée progressivement, depuis la formation préliminaire jusqu'au perfectionnement, en passant par les formations de base et principale.

Forces agissant sur le véhicule en mouvement

L'élève conducteur doit prendre conscience suffisamment tôt des forces qui se manifestent en permanence lors de la conduite. Ces forces interviennent entre autres lors du freinage et de l'accélération, ainsi que dans les virages. De plus, ces forces sont grandement influencées par le coefficient d'adhérence.

Le choix de la vitesse doit être adapté aux conditions extérieures. Le type du véhicule, son chargement et l'emplacement de son centre de gravité ont également une influence sur la vitesse.

Il convient tout particulièrement de tenir compte de la mauvaise qualité du revêtement des routes et des mauvaises conditions météorologiques comme la pluie, la neige, le brouillard, etc., en roulant plus lentement ainsi qu'en accélérant et décélérant en douceur. La déclivité de la route (montée ou descente) et son inclinaison doivent également être prises en considération dans le choix de la vitesse. L'anticipation et une distance suffisante permettent, dans de nombreuses situations, de ralentir sans freiner.

Déplacement dans le trafic

Les signaux (indicateur de direction, signe de la main), la gestion de la vitesse ainsi que l'usage de la chaussée et le choix de la trajectoire sont des moyens de communication à inclure dans la formation afin de parvenir à un mode de conduite clair.

Manœuvres face aux autres usagers

Les manœuvres face aux autres usagers consistent à passer (croiser, dépasser, doubler), à utiliser les espaces libres (traverser, s'insérer, obliquer, changer de voie, emprunter les carrefours giratoires) et à suivre (conduire côte à côte ou l'un derrière l'autre, éviter les embouteillages, conduire sur des voies rapides).

Les dimensions et le choix de la vitesse de son propre véhicule, les distances par rapport aux autres usagers et la vitesse de ces derniers sont des facteurs à prendre en compte pour gérer les manœuvres face aux autres usagers en toute sécurité.

La mise en œuvre de ces manœuvres dépend du type de véhicule et de l'expérience du conducteur. Tout passage à côté de quelque chose requiert une bonne perception de la largeur du véhicule. Tout dépassement et toute utilisation d'espaces libres nécessitent de bien évaluer le choix de la vitesse, le tronçon de route disponible ou la distance de visibilité et de respecter les distances (devant, derrière, sur les côtés) par rapport aux autres usagers

État du véhicule

Il convient de développer les bases légales ainsi que les compétences en matière de sécurité de fonctionnement et de sécurité routière acquises lors des cours de sensibilisation pendant l'apprentissage de la conduite. Il s'agit ici de prendre en compte bien plus que le véhicule utilisé.

2.4 *Tactique de circulation*

Dans l'enseignement à la conduite, les élèves doivent être habitués à juger continuellement les risques possibles du trafic sous une perspective préventive. Il ne s'agit pas de se défendre contre les autres usagers, mais de se tenir le plus éloigné possible d'eux. L'idée très répandue selon laquelle une conduite préventive signifierait conduire lentement est absolument inexacte. La conduite prudente et anticipative contribue de manière significative à l'amélioration de la sécurité routière et du flux de circulation.

En découle la règle de comportement fondamentale suivante:

- **Jamais ce qui est interdit!**
- **Toujours ce qui est obligatoire!**
- **Mais, parfois, renoncer à ce qui est permis!**



Les dix règles tactiques d'une conduite sûre, tirées du cours de sensibilisation, sont:

1	Tenir ses distances Respecter	Ne pas s'approcher inutilement du véhicule précédant
2	Prendre de la distance Se distancer	Ne pas rester inutilement près d'un autre véhicule
3	Manœuvrer de façon réfléchie S'isoler	Si possible, manœuvrer à l'écart
4	Indiquer ses intentions Démontrer	Faire comprendre ses intentions aux autres usagers de la route
5	Tolérer les erreurs des autres Tolérer	Aider vaut mieux que réprimander
6	Rouler avec égards Anticiper	Éviter de se trouver sur la trajectoire d'autrui
7	Être visible Contraster	Veiller à se rendre visible
8	S'attendre à des imprévus Calculer	Être prêt à réagir aux erreurs des autres usagers de la route
9	Connaître ses limites Planifier	Planifier ses déplacements
10	Garder des réserves Rationner	Engager ses forces à bon escient, ne jamais s'épuiser

2.5 Conduite respectueuse de l'environnement et économe en énergie

Pendant toute la durée de la formation à la conduite, les élèves doivent être sensibilisés et motivés à une conduite respectueuse de l'environnement et économe en énergie. Il ne s'agit pas d'un style de conduite particulier, mais d'un élément de l'enseignement moderne de la conduite qui doit être intégré dès le début afin d'exploiter au mieux la technique moderne des véhicules.

Les objectifs suivants doivent être poursuivis durant toute la formation à la conduite:

- maintenir le véhicule dans un état de fonctionnement irréprochable afin d'optimiser la sécurité et la consommation d'énergie (comme la pression des pneus, le chargement)
- utiliser principalement le véhicule en mode de conduite «éco»
- activer les fonctions consommant de l'énergie supplémentaire (climatisation, chauffage du siège, etc.) seulement si nécessaire
- accélérer rapidement, ne rouler en 1ère vitesse que sur la longueur d'un véhicule
- Anticiper et conduire de manière régulière, utiliser le régulateur de vitesse
- passer la vitesse supérieure avant 2000 t/min (moteur à essence) ou 1500 t/min (moteur diesel) et rétrograder le plus tard possible (respecter les recommandations quant au choix du rapport)
- relâcher la pédale d'accélérateur pour ralentir, profiter de l'élan et utiliser et la fonction de coupure d'alimentation/roue libre/de freinage de recharge en laissant rouler le véhicule
- conduire avec le rapport le plus élevé possible (tout en évitant un régime moteur excessivement bas)
- choisir, en descente, le rapport le plus élevé possible qui produit un effet de retenue suffisant
- couper le moteur à l'arrêt et utiliser le système Start and Stop automatique

2.6 Systèmes d'aide à la conduite

Principes

Les systèmes d'aide à la conduite (SAC) sont des dispositifs dans les véhicules à moteur destinés à soutenir les conducteurs dans des situations déterminées. Il s'agit d'améliorer la sécurité, d'augmenter le confort de conduite, d'optimiser l'économie, etc.

Il existe des SAC actifs et passifs ainsi que d'autres qui peuvent être activés ou désactivés. La désignation, l'utilisation, le mode de fonctionnement et les limites de système des SAC ne sont actuellement que partiellement normalisés.

Connaître et être à jour

Les élèves doivent maîtriser toutes les situations du trafic, même sans SAC. Ils doivent connaître les systèmes pertinents pour la sécurité présents dans le véhicule, mais aussi d'autres SAC actuels, et savoir les utiliser. La multiplicité et la rapidité de l'évolution exigent une mise à jour permanente de la part de l'enseignant.

Risques liés aux SAC

L'utilisation de SAC peut distraire les conducteurs de leur activité de conduite, que ce soit consciemment ou non. Le conducteur peut également se croire à tort en sécurité s'il se fie trop aux SAC. Un mauvais comportement peut annuler les avantages des SAC (compensation des risques).

3

Informations de base et conseil

Compétence à acquérir:

Les élèves sont conscients des directives et des possibilités de la formation à la conduite et des courses d'apprentissage et distinguent les éléments de formation facultatifs et obligatoires.

3.1 Enseignement professionnel de la conduite

Apprentissage de la conduite dans les auto-écoles

Dans tous les cas, il convient de suivre un enseignement professionnel de la conduite dans une auto-école. Cette formation présente notamment les avantages suivants:

- Formation complète, conforme aux prescriptions, tenant compte de la logique d'apprentissage, efficace, axée sur la sécurité et actuelle
- Développement systématique de la vision du trafic dès le début de la pratique
- Formation d'automatismes sûrs dès le début de la pratique, ceux-ci étant difficiles à modifier par la suite
- Intégration des règles de circulation et des thèmes actuels (tels que sécurité, SAC, etc.)
- Devoirs à la maison théoriques ciblés et offres d'approfondissement
- Soutien dans l'acquisition d'expériences de conduite lors de courses d'apprentissage privées
- Interconnexion des contenus d'apprentissage relevant de la théorie de la circulation et du développement du sens de la circulation

Déroulement général de l'enseignement de la conduite

Les étapes de l'enseignement de la conduite sont en principe les suivantes:

- Cours sur les mesures immédiates pour sauver la vie (cours de premiers secours)
- Examen de la théorie de base, délivrance du permis d'élève conducteur lorsque l'âge minimum est atteint
- Formation préliminaire, y compris Auto-évaluation selon les niveaux 1 à 4 de la matrice GDE (cours de conduite à l'auto-école à intervalles rapprochés, compétence pour manier le véhicule en toute sécurité visant à obtenir des automatismes solides et fiables ainsi que des connaissances sur les systèmes d'aide à la conduite nécessaires)
- Cours de sensibilisation
- Formation de base, y compris Auto-évaluation (cours de conduite à l'auto-école à intervalles rapprochés, compétence pour circuler en toute sécurité dans des situations simples à des heures de la journée où le trafic est faible)
- Courses d'apprentissage privées au plus tôt une fois la formation de base achevée, exercice et approfondissement des contenus d'apprentissage (accompagnateur privé agréé pour les courses d'apprentissage, véhicule agréé pour les courses d'apprentissage)
- Formation principale, y compris auto-évaluation (cours de conduite à l'auto-école à intervalles plus espacés, éventuellement de manière ponctuelle en présence de l'accompagnateur privé)

- Courses d'apprentissage privées pour parvenir à une expérience de conduite d'environ 3000 km, recommandée par le BPA (accompagnateur privé)
- Formation de perfectionnement, y compris Auto-évaluation, conduite sur autoroute, consignes de performance (cours de conduite à l'auto-école, préparation à l'examen)
- Examen pratique de conduite, délivrance d'un permis de conduire à l'essai

Après la première phase de formation, les formations continues suivantes sont recommandées ou obligatoires:

- Conduite accompagnée sur de longues distances
- Cours CFC obligatoire dans un délai d'un an
- Formation continue volontaire, p. ex. cours de conduite hivernale, formation à la sécurité routière, formation EcoDrive, etc. (apprentissage tout au long de la vie)

Le permis de conduire de durée illimitée est délivré après une période d'essai de trois ans, à moins qu'un retrait du permis ne prolonge cette période d'essai d'une année.

Enseignement de la conduite à des élèves conducteurs jusqu'à 20 ans révolus

Il convient, si possible, de conseiller les futurs élèves conducteurs au préalable sur l'organisation de l'enseignement de la conduite.

- L'utilité du cours de sensibilisation est maximale lorsqu'il est suivi immédiatement après la réussite de l'examen théorique de base et avant le début de l'enseignement pratique de la conduite.
- En suivant la formation préliminaire et la formation de base à l'auto-école, les élèves conducteurs sont préparés aux courses d'apprentissage privées.
- Pendant les formations principale et de perfectionnement qui suivent, il est possible développer la pratique de la conduite par des courses d'apprentissage privées.
- La phase d'apprentissage est utilisée au mieux lorsque les courses sont fréquentes et régulières. L'enseignement professionnel de la conduite et les courses d'apprentissage privées doivent avoir lieu en parallèle dès la formation principale et se compléter mutuellement.

3.2 Aspects juridiques

Le moniteur de conduite doit informer l'élève sur les exigences relatives à l'accompagnateur, au véhicule et à la responsabilité.

Les règles suivantes s'appliquent aux accompagnateurs des élèves conducteurs:

- Les courses d'apprentissage à bord d'un véhicule automobile ne peuvent être effectuées qu'avec un accompagnateur âgé de 23 ans révolus, titulaire du permis de conduire correspondant depuis au moins trois ans et qui n'est plus à l'essai.
- L'accompagnateur veille à ce que la course d'apprentissage se déroule sans danger et que l'élève conducteur n'enfreigne pas les règles de la circulation.
- Lors des courses d'apprentissage et d'examen avec un véhicule automobile, l'accompagnateur doit prendre place à côté du conducteur, sauf sur les lieux d'exercice, lors d'une marche arrière ou d'un parcage. L'accompagnateur doit au moins pouvoir atteindre facilement le frein à main.
- L'accompagnateur ne doit pas être sous l'emprise de l'alcool (comme l'élève conducteur).

- L'accompagnateur est responsable des infractions commises lors des courses d'apprentissage s'il a manqué aux obligations lui incombant en raison de la prise en charge de l'accompagnement.
- Les vêtements choisis doivent être confortables et les chaussures envelopper fermement les pieds.

Il convient en outre de tenir compte des aspects suivants lors du choix du véhicule pour les courses d'apprentissage privées et d'en peser les avantages et les inconvénients:

- Véhicule en général (ancien, neuf, moderne)
- Type de moteur (essence, diesel, gaz, hybride, électrique)
- Boîte de vitesses (manuelle, automatique)
- Équipement et fonctions (avec ou sans SAC)
- Adéquation du «frein à main» sur les véhicules modernes

La responsabilité lors de la course d'examen incombe intégralement à l'élève conducteur, celle-ci n'étant ni une course d'apprentissage ni une course d'exercice. En effet, l'expert de la circulation n'est pas un accompagnateur.

3.3 Après achèvement de la formation

Comme pour d'autres activités privées et professionnelles, il est très important de mettre régulièrement en pratique ce que l'on a appris une fois la formation terminée. L'apprentissage tout au long de la vie s'applique donc également à la conduite de véhicules à moteur et pas seulement à l'exercice d'une profession ou à la pratique de loisirs (sport, musique, etc.).

Les formations continues recommandées et parfois obligatoires figurent dans la section «Déroulement de l'enseignement de la conduite». Les connaissances théoriques et les compétences pratiques doivent être rafraîchies et consolidées lors de cours qui devraient être suivis régulièrement dans un délai maximal de cinq ans.

Comme pour l'enseignement de la conduite, il faut également prêter attention au choix du véhicule après la formation. Outre les moyens financiers, il s'agit des mêmes aspects qui sont mentionnés dans la section «Exigences relatives à l'accompagnateur et au véhicule».

3.4 Catégories de permis de conduire

Le lien suivant présente toutes les variantes actuelles des catégories de permis de conduire:

www.lepermisdeconduire.ch

L'asa gère cette page et la met à jour en temps réel en cas de changements de loi. Des dispositions transitoires peuvent s'appliquer pour des périodes déterminées.

4

Formation préliminaire

Compétence à acquérir:

Les élèves manient le véhicule conformément aux exigences techniques en effectuant des mouvements sûrs et fluides.

4.1 Contrôle du véhicule et de l'équipement

Les élèves:

- Connaissances**
- désignent les éléments de commande et les dispositifs qu'ils doivent connaître lorsqu'ils prennent en charge un véhicule
 - décrivent et justifient les éléments pour contrôler la sécurité du véhicule au niveau de son fonctionnement et de la circulation
 - décrivent les prescriptions et autres facteurs de sécurité relatifs au chargement
 - décrivent les vêtements et équipements de sécurité nécessaires à la conduite d'un véhicule

- Compétences**
- se familiarisent, à l'arrêt et avant chaque course, avec les éléments et les dispositifs de commande
 - contrôlent la sécurité du véhicule avant chaque course
 - chargent le véhicule au plus près du centre de gravité et sécurisent le chargement
 - veillent avant chaque course à l'adéquation de la tenue vestimentaire du conducteur et de tous les passagers

- Volonté**
- prennent conscience que le véhicule doit être en parfait état technique afin de garantir la sécurité et d'éviter tout impact inutile sur l'environnement
 - prennent conscience que le chargement approprié est important pour la sécurité routière
 - prennent conscience de leur responsabilité quant à leur tenue vestimentaire et celle des autres passagers

Connaissances et compétences prérequisés

- Bases légales: art. 29 LCR / art. 17 OCR
- Équipement adapté aux saisons

Situation de formation / d'exercice

- Véhicule à l'arrêt

Précision méthodologique

- Les contrôles intérieures et extérieures doivent être effectuées par l'élève dès le début. Le moniteur accompagne l'élève et lui pose, à chaque étape du contrôle, des questions sur l'intérêt des vérifications et les mesures à prendre en présence de défauts.

Questions possibles sur**les connaissances et les compétences**

- Comment la propreté des vitres et des rétroviseurs influence-t-elle la sécurité?
- En quoi le profil, la pression et l'âge des pneus influence-t-elle sur la conduite et la sécurité et la consommation d'énergie?

Analyse des risques

- Quels sont les risques si les vérifications ne sont pas effectuées?
- Quelles peuvent être les conséquences lors d'un accident en étant non-fautif tout en conduisant un véhicule non conforme aux normes de sécurité?

Auto-évaluation

- Par quelles actions assume-t-on la responsabilité du bon fonctionnement du véhicule?

Points à contrôler**Documents**

- Permis de circulation / permis d'élève conducteur / permis de conduire

État et propreté

- État et fixation de la carrosserie
- Propreté et état des vitres et rétroviseurs
- État et pression de contact des essuie-glaces
- État et propreté des dispositifs d'éclairage
- Contrôle du fonctionnement de l'installation électrique
- Plaque d'immatriculation: propreté et comparaison avec le permis de circulation
- Regard sous le véhicule (contrôle d'étanchéité)
- État et profondeur du profil des pneus (pression des pneus)
- Bouchon du réservoir ou clapet fermé

Spécifique aux véhicules de livraison

- Contrôle de la répartition et de la sécurisation du chargement
- Bâches, ridelles latérales ou arrière, verrouillage des portières

Contrôles des niveaux

- Huile moteur
- Liquide de refroidissement
- Liquide lave-glace
- Carburant

Dans le véhicule

- Fonctionnement des témoins lumineux (contrôle de chargement, pression d'huile, etc.)
- Triangle de panne
- Une fois le moteur en marche: extinction des témoins lumineux

4.2 Préparation à l'arrêt

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent les principaux éléments de commande et dispositifs de contrôle
 - expliquent la position assise appropriée et les points à retenir à ce sujet
 - expliquent les réglages appropriés des rétroviseurs et les points à retenir à ce sujet
 - expliquent les prescriptions relatives à l'éclairage des véhicules
- Compétences**
- règlent correctement le siège, le volant, la ceinture de sécurité, l'appuie-tête et tous les rétroviseurs
 - s'assurent du mode de conduite approprié
 - s'assurent que le passager avant adopte la position assise appropriée, que tous les passagers portent la ceinture de sécurité, qu'ils ont réglé les appuie-têtes de manière adéquate et qu'ils sont informés des règles de conduite requises
- Volonté**
- prennent conscience de leur responsabilité en matière d'équipement de sécurité, de la position de conduite et de sécurité des passagers, ainsi qu'à l'égard d'eux-mêmes et de tiers (passagers, autres usagers de la route)
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Bases légales: art. 3, 3a OCR/art. 112 OETV
- Situation de formation / d'exercice**
- Véhicule à l'arrêt

Précisions méthodologiques

- Les réglages à l'arrêt doivent être effectués par l'élève dès le début. Le moniteur accompagne l'élève et lui pose, à chaque étape des réglages, des questions sur l'intérêt des vérifications et les conséquences de réglages incorrects. Le moniteur montre à l'élève les angles morts autour du véhicule, en se plaçant p. ex. dans ces zones ou en lui présentant des schémas ou images.
- Au début, seuls les principaux éléments de commande sont abordés. Les connaissances et le maniement sont complétés au fur et à mesure de la formation. Le fonctionnement et le maniement des principaux éléments de commande peuvent, à plusieurs reprises durant les leçons suivantes, faire l'objet d'exercices ou être complétés en fonction de la situation.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quels réglages avant le départ ont une influence particulière sur la sécurité et sur l'efficacité énergétique?

Analyse des risques

- Quels vêtements et accessoires ont un impact positif ou négatif sur le risque d'accident?

Auto-évaluation

- De quelles conséquences le port de la ceinture de sécurité protège-t-il le conducteur et les passagers?
- Pourquoi arrive-t-il souvent que l'on n'accorde pas assez d'importance à la préparation avant le départ? Pourquoi la préparation est-elle importante?

Réglages du véhicule



Hauteur du siège

Régler de manière à obtenir la meilleure vision possible de l'espace de conduite et à garantir la liberté de mouvement de la tête.

Distance par rapport aux pédales

Genou légèrement fléchi lors d'une pression maximale sur la pédale d'embrayage (ou la pédale de frein pour une boîte de vitesses automatique) (réglage de l'éloignement du siège). Le pied gauche doit en principe être positionné sur le repose-pied.

Dossier

Colonne vertébrale la plus droite possible, haut du corps confortablement appuyé contre le dossier, fesses dans le coin entre le siège et le dossier.

Réglage du volant

Bras légèrement pliés lorsque le volant est saisi au point supérieur (12 h), les épaules touchant alors le dossier (si le volant n'est pas réglable, corriger par les réglages du siège). La vue sur le tableau de bord doit rester dégagée.

Réglage de l'appuie-tête

Le bord supérieur de l'appuie-tête se situe si possible au même niveau que le haut du crâne.

Ceinture de sécurité

La ceinture de sécurité doit être réglée de manière à passer par-dessus l'épaule tout en restant près du corps. La ceinture de sécurité ne doit pas être vrillée. La hauteur du point de sortie de la ceinture doit être ajustée si possible et si nécessaire.

Réglage des rétroviseurs

Rétroviseur intérieur

Le conducteur doit pouvoir bien voir la chaussée derrière lui, sans déplacer son corps ni tourner la tête.



Rétroviseurs extérieurs

La vision le long des côtés du véhicule doit porter le plus loin possible en arrière.



Dispositifs de commande et instruments de contrôle

N'expliquer que les principaux dispositifs de commande et instruments de contrôle (se référer au mode d'emploi) qui devront être utilisés aux cours des leçons suivantes.

Tenue du volant



- Le volant doit être tenu à deux mains
- La main gauche doit être positionnée à 9h, la droite à 3h (tenir compte des prises prévues, des éléments de commande, etc.)
- Le volant doit toujours être saisi par l'extérieur

4.3 Technique du regard et maniement du volant

Les élèves:

Connaissances

- citent les différentes durées du regard selon qu'il s'agit de s'orienter ou de contrôler un mouvement
- expliquent où regarder lorsqu'ils conduisent tout droit et dans les virages
- décrivent la technique de maniement du volant sûre et adaptée à l'équipement technique du véhicule

Compétences

- conduisent le véhicule avec précision grâce à la coordination de la technique du regard et de la technique de maniement du volant

Volonté

- prennent conscience de la relation sensori-motrice entre la technique du regard et la technique de maniement du volant

Connaissances et compétences prérequisés

- Maîtriser les principaux dispositifs de commande et instruments de contrôle

Situation de formation / d'exercice

- Lieux d'exercice, pistes, routes aussi peu fréquentées que possible

Précisions méthodologiques

- L'élève doit comprendre, par sa propre expérience, quelle commande lui permet de diriger le véhicule de manière aussi sécurisée et rapide que possible et comment l'orienter dans la bonne direction grâce à une technique du regard adaptée (positionnement des roues). Il peut s'exercer en effectuant différentes figures géométriques telles qu'un ovale, un huit, un slalom, etc. Les points d'observation doivent alors être indiqués. Les exercices commencent au pas. Le moniteur aide l'élève à démarrer ou à s'arrêter si nécessaire, au moyen des doubles pédales.

- Si des défauts d'acuité visuelle sont constatés chez un élève, il convient de l'inciter à se faire examiner par un spécialiste, voire de le signaler à l'autorité.

Questions possibles sur les connaissances et les compétences

- Quelles sont les caractéristiques d'une bonne technique du regard?
- À quoi sert une technique de maniement du volant adaptée?

Analyse des risques

- Quel est le rapport entre la technique du regard et la prévention des risques?
- Quels sont les risques de la tenue du volant à une main?

Auto-évaluation

- Quelles sont mes forces et mes faiblesses s'agissant de la technique du regard et de maniement du volant?
- Comment puis-je améliorer mes points faibles?

Anticipation

Une technique du regard adaptée est requise pour diriger, freiner et adapter la vitesse.

- L'élève doit regarder devant aussi loin que possible, c.-à-d. là où il veut se rendre, et essayer d'analyser la suite du tracé de la route.
- Plus la vitesse augmente, plus le regard doit porter loin.
- Le regard cherche des informations au loin et reste mobile en permanence.
- Le regard peut revenir à tout moment pour contrôler la position du véhicule.
- Le reste de l'environnement est surveillé par la vision périphérique. Si un support d'information pertinent est repéré (p. ex. un indicateur de direction) dans le champ de vision, le regard doit se porter dessus.

Maniement du volant

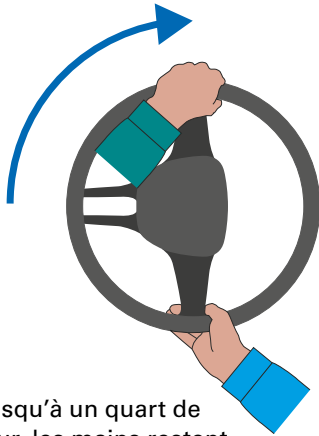
Mouvements de direction de faible ampleur



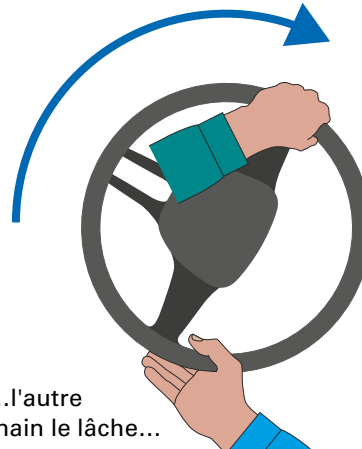
Pour les mouvements de direction de faible ampleur, les mains restent aux positions de départ.

Des corrections rapides de la direction (en raison de situations d'urgence, etc.) jusqu'à un quart de tour (90°) sont ainsi effectuées à temps.

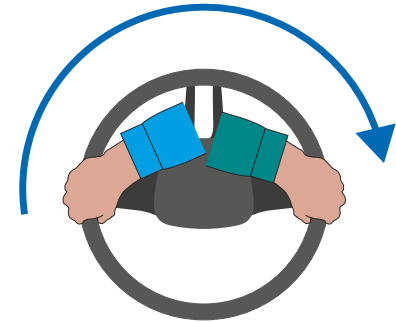
Mouvements de direction de plus grande ampleur



Jusqu'à un quart de tour, les mains restent en position sur le volant puis la main située à l'extérieur du virage guide le volant...



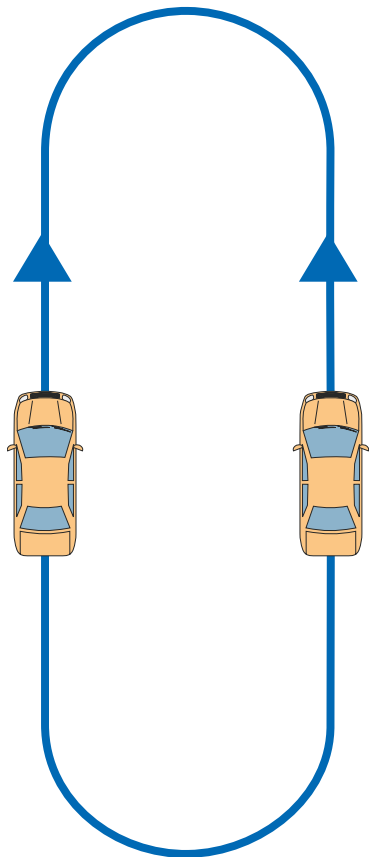
...l'autre main le lâche...



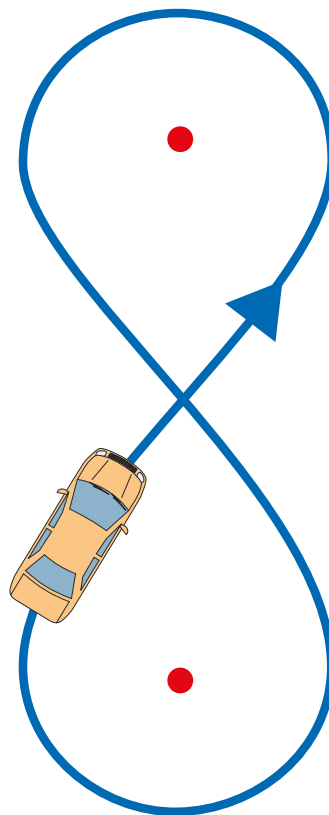
...pour le reprendre au-dessus (moitié du volant) et le tourner encore.

- ▶ Ce maniement du volant a l'avantage de permettre de diriger rapidement le véhicule en cas d'urgence. Le redressement des roues avant reste connu, car les mains saisissent le volant toujours aux mêmes positions.

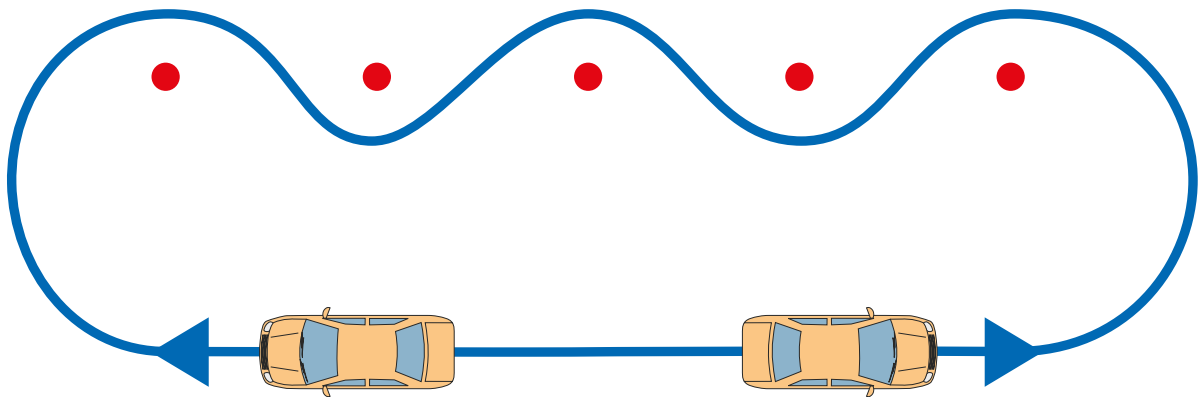
**Exercices
de conduite**



Ovale



Huit



Slalom

4.4 Démarrage et arrêt à plat (boîte de vitesses manuelle)

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent à quoi sert l'embrayage et son fonctionnement
 - indiquent le déroulement du démarrage
 - indiquent le déroulement de l'arrêt
 - expliquent la position et le rôle du pied gauche lorsque la pédale d'embrayage n'est pas actionnée
- Compétences**
- prennent la position assise appropriée
 - utilisent l'embrayage avec ménagement, en utilisant le point de friction
 - mettent le véhicule en mouvement sans à-coups
 - arrêtent le véhicule sans à-coups
- Volonté**
- prennent conscience de l'influence d'une utilisation en douceur de l'embrayage, des freins et du moteur sur le confort de conduite, la sécurité routière et la prévention d'une usure excessive
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Principaux dispositifs de commande et instruments de contrôle
 - Règles de circulation pour le démarrage
- Situation de formation / d'exercice**
- Lieu d'exercice, pistes ou routes sans trafic

Précisions méthodologiques

- Les suites de mouvements au démarrage et à la mise à l'arrêt doivent être exercées souvent. Les mauvaises manipulations et leurs conséquences doivent être discutées.
- Le démarrage et l'arrêt, en particulier pour l'interaction de l'accélérateur et de l'embrayage, peuvent par exemple s'exercer en s'approchant d'un obstacle.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Dans quelles situations du trafic l'utilisation automatisée de la pédale est-elle particulièrement importante?
- Quels sont les avantages et inconvénients de la conduite au point de friction?

Analyse des risques

- Quelle est l'influence des chaussures sur l'utilisation des pédales?
- Quel est l'effet d'une conduite prolongée au point de friction?

Auto-évaluation

- Quel est le rapport entre un démarrage et une mise à l'arrêt réussis et la sécurité routière?
- Quelles sont mes compétences de démarrage et de mise à l'arrêt, et comment pourrais-je éventuellement les améliorer?

En principe, le véhicule doit être démarré et arrêté conformément au manuel d'exploitation.

Mise en marche du moteur (respecter le manuel d'utilisation)

1. Appuyer sur la pédale de frein et sur l'embrayage (débrayer)
2. Mettre en marche le moteur sans accélérer
3. Allumer les feux et les éventuels autres consommateurs d'électricité (dégivrage de la vitre arrière, essuie-glaces, etc.)

Démarrer sur une chaussée à plat

1. Desserrer le frein de stationnement
2. Selon le véhicule, appuyer légèrement sur l'accélérateur pour le démarrage
3. Trouver et maintenir le point de friction
4. Embrayer lentement et appuyer un peu plus sur l'accélérateur
5. Retirer le pied gauche de l'embrayage (le mettre sur le repose-pied)
6. Ne rouler en première vitesse que sur la longueur d'un véhicule

S'arrêter sur une chaussée à plat

1. Pied sur le frein
2. Débrayer (env. à la vitesse au pas), freiner et s'arrêter
3. Maintenir la pression sur le frein à l'arrêt

Arrêter le moteur

- Respecter le manuel d'utilisation
- Les conducteurs qui quittent leur véhicule doivent en arrêter le moteur.

Différents exercices de démarrage (exemples)

Démarrage à plat uniquement avec l'embrayage:

Le véhicule est mis en mouvement uniquement en trouvant le point de friction et sans appuyer sur l'accélérateur.

Arrêter le véhicule dans une légère montée:

Conduite du véhicule sur une légère montée. L'élève débraille et essaie de maintenir le véhicule au point de friction pour rester immobile.

Démarrer dans une légère montée:

Le processus de démarrage décrit ci-dessus est exécuté dans une légère montée. Il convient de signaler les éventuelles aides au démarrage en pente disponibles.

4.5 Démarrage et arrêt à plat (boîte de vitesses automatique/automatisée)

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent à quoi sert la boîte de vitesses automatique/automatisée et son fonctionnement
 - indiquent le déroulement du démarrage
 - indiquent le déroulement de l'arrêt
 - expliquent la position et le rôle du pied gauche
- Compétences**
- mettent le véhicule en mouvement de manière contrôlée
 - arrêtent le véhicule sans à-coups
- Volonté**
- prennent conscience de l'influence d'une utilisation en douceur, des freins et du moteur sur le confort de conduite, la sécurité routière et la prévention d'une usure excessive

Connaissances et compétences prérequis

- Principaux dispositifs de commande et instruments de contrôle
- Bases légales: art. 17 OCR

Situation de formation / d'exercice

- Lieu d'exercice, pistes ou routes sans trafic

Précisions méthodologiques

- Les suites de mouvements au démarrage et à la mise à l'arrêt doivent être répétées souvent. L'élève doit développer la bonne sensibilité pour le démarrage et la mise à l'arrêt. Le maniement des pédales doit être automatisé. Le moniteur évoque aussi les erreurs d'utilisation, notamment l'utilisation du frein avec le pied gauche.

- Le démarrage et l'arrêt, en particulier pour la sensibilité d'utilisation de l'accélérateur, peuvent par exemple s'exercer en s'approchant d'un obstacle.
- Il convient de respecter le manuel d'utilisation lors des exercices de conduite. Le comportement du véhicule au démarrage diffère selon le type de boîte de vitesses (automatique avec convertisseur, boîte de vitesses automatisée, etc.).
- Évoquer le fonctionnement d'un antivol de direction.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Dans quelles situations du trafic l'utilisation automatisée de la pédale est-elle particulièrement importante?

Analyse des risques

- Quelle est l'influence des chaussures sur l'utilisation des pédales?
- Quelle différence cela fait-il d'appuyer sur le frein avec le pied gauche ou le pied droit et quels sont les risques?

Auto-évaluation

- Quel est le rapport entre un démarrage et une mise à l'arrêt réussis et la sécurité routière?
- Quelles sont mes compétences de démarrage et de mise à l'arrêt et comment pourrais-je éventuellement les améliorer?

En principe, le véhicule doit être démarré et arrêté conformément au manuel d'utilisation.

Mise en marche du moteur (selon le manuel d'utilisation)

1. Appuyer sur la pédale de frein
2. Mettre en marche le moteur sans accélérer
3. Allumer les feux et les éventuels autres consommateurs d'électricité (dégivrage de la vitre arrière, essuie-glaces, etc.) seulement s'ils sont nécessaires

Démarrer sur une chaussée à plat

1. Enclencher la vitesse de démarrage
2. Desserrer le frein de stationnement
3. Appuyer doucement sur l'accélérateur

S'arrêter sur une chaussée à plat

1. Pied sur le frein
2. S'arrêter doucement et maintenir la pression sur la pédale de frein

Arrêter le moteur

- Respecter le manuel d'utilisation
- Les conducteurs qui quittent leur véhicule doivent en arrêter le moteur.

Différents exercices de démarrage (exemples)

Démarrage à plat en relâchant le frein:

Le véhicule est mis en mouvement simplement en relâchant le frein.

Maintien du véhicule à vitesse minimale:

Le véhicule est maintenu à une vitesse de conduite minimale, homogène, par une légère pression sur la pédale de frein.

Maintenir le véhicule dans une légère montée:

Le véhicule est maintenu dans une légère montée à l'aide de l'accélérateur (du frein, si nécessaire).

Véhicules électriques et hybrides

Les véhicules électriques et hybrides se comportent parfois différemment des véhicules classiques à boîte de vitesse automatique. Pour les véhicules électriques, il se peut que le freinage commence dès que la pédale d'accélérateur est relâchée (le cas échéant avec freinage régénératif simultané). Le manuel d'utilisation précise le comportement à adopter et l'utilisation correcte de tels véhicules, qui devront être pris en compte tout au long de la formation.

4.6 Choix des rapports et des passages de vitesses, choix des modes de conduite

Les élèves (avec boîte de vitesses manuelle):

- Connaissances**
- décrivent la position des rapports de vitesses, les rapports de vitesse possibles ainsi que les modes de conduite disponibles
 - décrivent la relation entre régime moteur et rapport de vitesse ainsi que l'effet sur la consommation de carburant
 - expliquent le maniement de la boîte de vitesses
 - expliquent où regarder dans les virages
- Compétences**
- passent les vitesses en regardant la route, sans à-coups, sans bruit, avec un régime moteur adapté et avec un mouvement du levier le plus court possible
- Volonté**
- prennent conscience des avantages d'une utilisation respectueuse de la boîte de vitesses
 - prennent conscience des avantages d'un choix du mode de conduite adapté à la situation
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Principaux dispositifs de commande et instruments de contrôle
 - Démarrage et arrêt du véhicule
 - Technique du regard et maniement du volant
- Situation de formation / d'exercice**
- Lieu d'exercice, pistes, routes aussi peu fréquentées que possible

Précisions méthodologiques

- Les vitesses doivent d'abord être passées à l'arrêt, sans embrayer et en prêtant attention à la position de la main.
- La position de la main aide à trouver les vitesses (voir illustration ci-dessous).
- Ensuite, les vitesses doivent être passées une par une, en ordre croissant et décroissant, en embrayant (à l'arrêt). Après chaque changement de vitesse, l'élève doit replacer sa main sur le volant et maintenir le regard vers l'avant. Il convient également de prêter attention à la position de la main et à la vitesse de passage des vitesses (temps de synchronisation).
- Ensuite, l'enseignement des passages de 1^{ère} en 2^{de} et 2^{de} en 1^{ère}, puis progressivement des vitesses supérieures, se fait en conduisant.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quel est l'avantage de changer de vitesse suffisamment tôt?
- Quels sont les effets d'un rapport trop élevé ou pas assez élevé sur la consommation et l'environnement?

Analyse des risques

- Dans quelle situation du trafic un rapport trop élevée est dangereux?
- Quels sont les risques d'une manipulation rapide et forcée du levier de vitesse?

Auto-évaluation

- Qu'est-ce qui pourrait inciter quelqu'un à conduire de façon «sportive» et à haut régime?
- Quels sont les avantages personnels d'un mode de conduite écologique?

Position de la main lors du passage de vitesses



Enclencher la 1ère ou 2de vitesse



Enclencher la 3e ou 4e vitesse



Enclencher la 5e ou 6e vitesse

Passer la vitesse supérieure

1. Démarrer comme décrit au chapitre 3.4
2. Accélérer
3. Relâcher doucement l'accélérateur en appuyant rapidement sur l'embrayage
4. Saisir le levier de vitesse (veiller à bien positionner la main) et passer la vitesse supérieure sans forcer
5. Trouver le point de friction
6. Embrayer, mettre le pied gauche sur le repose-pied et appuyer sur l'accélérateur (si possible, ne pas accélérer au-delà de la plage de régime moyenne)

Rétrograder sans freiner

1. Décélérer
2. Appuyer sur l'embrayage (débrayer)
3. Saisir le levier de vitesse (veiller à bien positionner la main) et passer la vitesse inférieure sans forcer
4. Trouver le point de friction et le maintenir brièvement
5. Relâcher l'embrayage

Freiner et rétrograder

1. Relâcher l'accélérateur et freiner, maintenir la pression de freinage
2. Appuyer sur l'embrayage (débrayer)
3. Saisir le levier de vitesse (veiller à bien positionner la main) et passer la vitesse inférieure sans forcer
4. Trouver le point de friction et le maintenir brièvement (év. accélérer pour ajuster)
5. Relâcher d'abord l'embrayage, puis la pédale de frein

Principes du passage des vitesses

- Enclencher la 1ère vitesse juste avant l'arrêt
- Chaque arrêt implique de passer la 1ère vitesse (sauf p. ex. dans une descente)

4.7 Freiner et s'arrêter

Les élèves:

- Connaissances**
- désignent les facteurs qui permettent d'éviter les freinages d'urgence
 - décrivent les freinages ordinaire, ciblé, dégressif et progressif
 - décrivent l'effet des systèmes d'aide à la conduite (SAC) tels que servofrein, répartiteur électronique de la force de freinage (REF) et système antiblocage (ABS)
 - décrivent le lien entre le freinage et le principe de comportement «Planifier - Observer - Signaler - Agir»
 - expliquent où regarder en cas de freinage ciblé

- Compétences**
- arrêtent le véhicule avec précision
 - effectuent des freinages sans à-coups à différentes vitesses

- Volonté**
- prennent conscience des freinages dégressifs et progressifs, de l'effet des systèmes d'aide à la conduite et de l'impact des freinages sur les autres usagers de la route

Connaissances et compétences prérequisés

- Principaux éléments du tableau de bord et dispositifs de commande
- Démarrage et arrêt du véhicule
- Démarrer et s'arrêter à partir de différentes vitesses

Situation de formation / d'exercice

- Lieu d'exercice, pistes, routes aussi peu fréquentées que possible

Précisions méthodologiques

- Par le freinage, l'élève apprend à ressentir le comportement dynamique du véhicule à moteur dans le sens de la longueur.

- Les freinages ciblés doivent être exercés à différentes vitesses.
- Les freinages rapides et sûrs doivent être exercés à partir de différentes vitesses (éventuellement d'abord le passage rapide de l'accélérateur au frein à l'arrêt).

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quel est le principal élément d'un freinage efficace, rapide et sûr?
- Où faut-il regarder lors d'un freinage rapide et sûr?
- Quelle est l'utilité dans la circulation quotidienne du freinage ciblé?

Analyse des risques

- Comment la vitesse et le chargement (passagers ou objets) influencent-ils le freinage?
- Quelles sont les raisons qui justifient un freinage rapide et sûr?

Auto-évaluation

- Comment l'état et l'humeur pendant le trajet influencent-ils le freinage rapide et sûr?
- Quel est le sentiment de sécurité lors d'un freinage rapide et sûr?
- Quelles réactions du véhicule ressent-on lors du freinage et de l'arrêt?

Freinage ciblé

Il s'agit d'arrêter le véhicule à un point déterminé, sans à-coups et en appliquant un freinage dégressif. Démontrer les avantages d'un freinage dégressif:

- Meilleure sécurité, car le véhicule ralentit plus tôt
- Diminution de la vitesse plus forte au début, permettant un arrêt plus précis
- Création de réserves pour analyser et préparer la situation

- Préservation des pièces d'usure
- Plus de confort pour les passagers

Freinage rapide et sûr

Un freinage rapide et sûr conduit à l'arrêt du véhicule par un appui énergique sur la pédale de frein. L'utilisation possible et/ou l'intervention automatisée de systèmes d'aide doit être évoquée.

Le tableau suivant montre les freinages abordés dans chaque phase de formation:

	Formation préliminaire	Formation de base	Formation principale	Perfectionnement	Examen blanc
Freinage ordinaire	X				
Freinage ciblé	X	X			
Freinage rapide et sûr sans effet de surprise ou avec un effet de surprise simulé		X	X		
Freinage par surprise				X	X
Freinage d'urgence	Ne peut pas être exercé				

4.8 Maniement du véhicule en marche arrière

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent les règles de priorité, de vitesse et d'indication de direction pour la marche arrière
 - décrivent la position assise, la direction du regard et le contrôle de l'environnement lors de la conduite en marche arrière
 - désignent les situations dans lesquelles il faut demander de l'aide à une personne
- Compétences**
- prennent la position assise appropriée
 - s'assurent de voir et entendre en ouvrant les fenêtres
 - conduisent le véhicule en marche arrière de manière contrôlée, lente et ciblée, en contrôlant l'environnement
- Volonté**
- prennent conscience des dangers de la conduite en marche arrière et des mesures de sécurité nécessaires
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Principaux éléments du tableau de bord et dispositifs de commande
 - Démarrage et arrêt du véhicule
 - Technique du regard et maniement du volant
 - Passage des vitesses
 - Freinage

Situation de formation / d'exercice

- Lieu d'exercice, pistes, routes aussi peu fréquentées que possible

Précisions méthodologiques

L'élève doit apprendre à conduire le véhicule en marche arrière.

Les exercices suivants sont utiles à cet égard:

- rouler en marche arrière en formant des cercles vers la gauche ou vers la droite
- effectuer un slalom (distance entre les cônes d'env. 10 à 15 m)

Les moniteurs de conduite veillent chez les élèves à la posture, à l'observation et au maniement du volant.

La marche arrière doit être exercée dans cette phase sans moyens techniques auxiliaires. Il faut aussi montrer à l'élève comment le véhicule tourne en marche arrière (point de rotation sur l'axe arrière, pivotement de l'avant du véhicule, etc.).

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Pourquoi avoir une vision de l'environnement est-elle particulièrement importante en marche arrière?
- Quelles sont les différences entre marche avant et marche arrière?

Analyse des risques

- Quels sont les risques particuliers de la conduite en marche arrière?
- Assistance fournie par les aides à la conduite en marche arrière: quels risques existent néanmoins?

Auto-évaluation

- Pourquoi la routine pourrait-elle accroître le risque lié la conduite en marche arrière?
- Dans quelles situations une conduite en marche arrière est nécessaire et utile?

Posture et observation lors de la conduite en marche arrière

Les conducteurs se tournent généralement vers l'intérieur du véhicule et observent par la lunette arrière. Selon le lieu de l'exercice ou la construction du véhicule, il faut aussi observer le long du véhicule. Il est nécessaire de regarder l'environnement (y c. rétroviseurs extérieurs), afin de percevoir ce qui se passe autour du véhicule.

Maniement du volant

Généralement à une main. La paume de la main est posée sur le dessus du volant (12h). Puis on tourne le volant avec le plat de la main qui reste sur le volant.

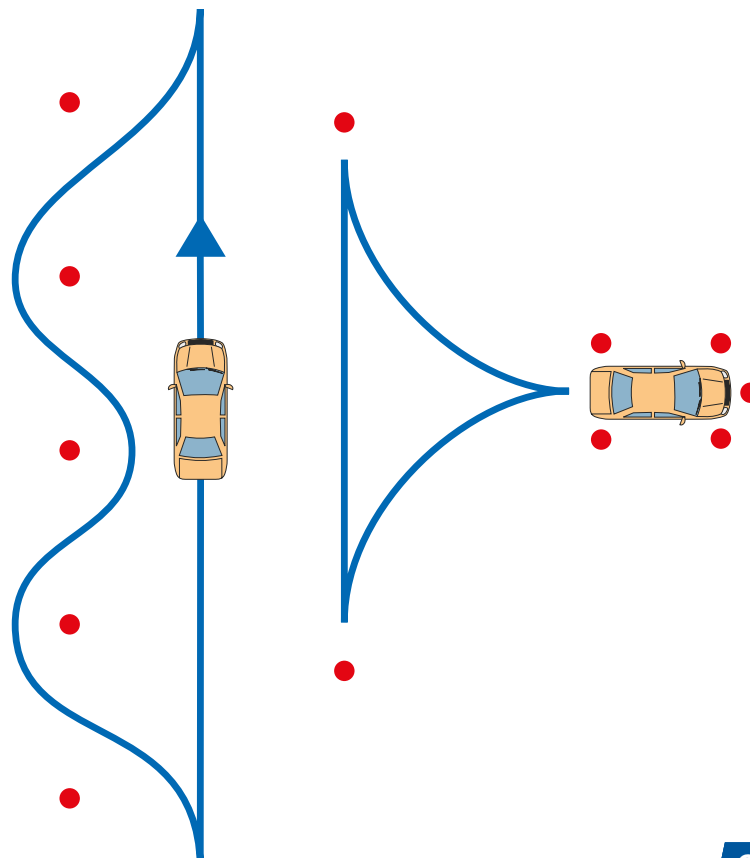
Placement du regard

On regarde là où on veut aller.

Conduire en marche arrière

- Enclencher la marche arrière
- Regarder tout autour
- Démarrer en marche arrière

Exercices de conduite en marche arrière



4.9 Sécuriser le véhicule sur du plat

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent les mesures à prendre pour empêcher toute mise en mouvement fortuite du véhicule, conformément au manuel d'utilisation du véhicule
 - expliquent les prescriptions relatives au stationnement du véhicule
 - expliquent les prescriptions qui s'appliquent au moment de quitter le véhicule
 - décrivent d'autres mesures de précaution contre le vol

- Compétences**
- conduisent le véhicule prudemment hors du trafic pour le garer sur une place de stationnement
 - prennent les mesures pour empêcher toute mise en mouvement fortuite du véhicule conformément aux prescriptions du constructeur
 - sécurisent le véhicule tel que prescrit au moment de le quitter

- Volonté**
- prennent conscience de leur responsabilité quant au véhicule stationné

Connaissances et compétences prérequisés

- Principaux éléments du tableau de bord et dispositifs de commande
- Bases légales: art. 22 OCR

Situation de formation / d'exercice

- Lieu d'exercice, place de stationnement

Précisions méthodologiques

- Aborder avec l'élève les mesures à prendre pour empêcher toute mise en mouvement fortuite du véhicule et le protéger contre le vol. Il doit pouvoir évaluer les conséquences d'une sécurisation insuffisante.

Questions possibles sur**les connaissances et les compétences**

- Que se passe-t-il si la pédale de frein est relâchée avant le serrage du frein de stationnement?
- Quelles dispositions doivent être prises pour qu'un véhicule soit considéré comme sécurisé?

Analyse des risques

- Quels sont les risques d'une mauvaise sécurisation du véhicule?
- Quel peut être l'effet de la routine sur la sécurisation du véhicule?

Auto-évaluation

- Quels sont les facteurs d'influence qui peuvent conduire à négliger la sécurisation du véhicule?
- Que peut-on faire pour que cela ne se produise pas?

Processus de sécurisation du véhicule

Avant que le conducteur ne s'éloigne du véhicule, il se garantira contre une mise en mouvement fortuite ou un usage illicite du véhicule.

Le véhicule est arrêté. Au moment de quitter le véhicule, il convient de prendre les mesures supplémentaires suivantes:

1. Vérifier que les fenêtres et le toit ouvrant sont fermés
2. Retirer la clé de contact
3. Si nécessaire, activer l'antivol (p. ex. antivol de direction)
4. Emporter les objets de valeur ou les ranger hors de vue
5. Avant d'ouvrir les portes, regarder en arrière (pour automatiser ce regard, il faut ouvrir la porte avec la main droite)
6. Descendre du véhicule
7. Verrouiller les portières

5

Formation de base

Compétence à acquérir:

Les élèves utilisent le véhicule de manière parfois automatisée au cours de différentes situations rencontrées dans la circulation. Ils conduisent le véhicule de manière sûre à plat, en montée et en descente, et participent en toute sécurité au trafic routier dans des environnements de conduite simples lorsque le trafic est modéré.

5.1 Bases pour conduire sur des routes à faible trafic

Les élèves:

- Connaissances**
- décrivent la différence entre regarder pour recueillir des informations et regarder pour contrôler les mouvements
 - décrivent les relations entre un trajet effectué à l'aveugle et vitesse
 - décrivent les zones de l'espace de circulation qui sont visibles par un regard direct
 - décrivent les zones de l'espace de circulation qui ne sont visibles que par des regards indirects, par le biais de moyens auxiliaires tels que rétroviseurs et caméras
 - expliquent l'ordre de la technique d'observation et systématique du regard vers la droite et vers la gauche avec contrôle de vérification
 - décrivent les contre-mesures à prendre en cas de limitation du champ visuel causée par le véhicule
 - expliquent les règles relatives aux signaux et les autres moyens pour indiquer les intentions
- Compétences**
- conduisent le véhicule en appliquant la systématique du regard et en effectuant un contrôle de vérification avant chaque changement de trajectoire
- Volonté**
- prennent conscience des dangers de l'angle mort et des contre-mesures nécessaires
 - sont prêts à compenser les limitations du champ visuel causées par le véhicule par plus de mouvements de la tête
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formation préliminaire achevée
- Situation de formation / d'exercice**
- Routes à faible trafic
- Précisions méthodologiques**
- L'élève doit être amené à regarder prudemment autour de lui et à remarquer consciemment les points de danger.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quel comportement visuel permet de compenser la limitation causée par le véhicule?
- Quelle technique d'observation permet de contrôler la zone de l'angle mort?

Analyse des risques

- Quels sont les dangers créés par les angles morts?
- Pourquoi est-il important de terminer complètement l'observation avant d'engager un changement de voie, par exemple?

Auto-évaluation

- Pourquoi y a-t-il régulièrement des accidents, malgré la connaissance des angles morts?
- Pourquoi est-il nécessaire de se tourner également vers le côté et vers l'arrière avant chaque changement de trajectoire?

Principes sur la technique d'observation

En principe, il faut regarder là où on veut aller. Outre la vision centrale, la vision périphérique joue un rôle-clé dans le changement de trajectoire.

Zones non directement visibles autour du véhicule (angles morts)

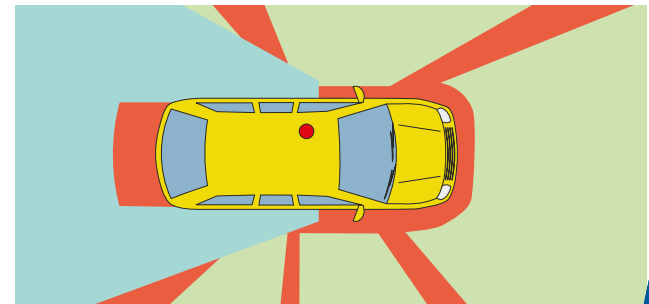
On appelle angle mort la partie du véhicule non directement visible depuis le siège conducteur, malgré les rétroviseurs. Selon le type et la carrosserie du véhicule, ces zones situées sur les côtés gauche et droit du véhicule, ainsi que devant et derrière le véhicule, sont plus ou moins bien visibles.

Regard latéral

Un regard sur le côté permet de contrôler la zone non visible à l'aide du rétroviseur

Observation multiple

Regarder et effectuer des séquences de regards à plusieurs reprises pour recueillir des informations. Les termes associés sont: balayage de la chaussée du regard, double contrôle visuel, contrôle de vérification. La dynamique et les différentes vitesses de déplacement des autres usagers exigent l'observation multiple. Elle est une condition préalable à l'évaluation sûre des situations, des distances, des vitesses, etc.



Démarrer et s'insérer dans la circulation

Intention	<ul style="list-style-type: none">▪ Démarrer et s'insérer dans la circulation	Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action
Analyse	<ul style="list-style-type: none">▪ Reconnaître la route et le volume du trafic	
Plan	<ul style="list-style-type: none">▪ S'insérer dans le trafic en toute sécurité avec les égards nécessaires	
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Être attentif à la circulation derrière soi et sur les côtés (systématique du regard) <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Enclencher le clignoteur gauche▪ Démarrer <p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Contrôle de vérification▪ Démarrer▪ Contrôler/arrêter le clignoteur▪ Être en phase avec le trafic▪ Contrôle de vérification au moyen du rétroviseur intérieur	

S'arrêter en dehors de la route ou au bord de la chaussée

Intention	<ul style="list-style-type: none"> ▪ S'arrêter en dehors de la route ou au bord de la chaussée 	Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Repérer les possibilités d'arrêt 	
Plan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ S'arrêter en dehors de la route ou sur le bord de la chaussée avec une vitesse et une trajectoire adaptées 	
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Être attentif à la circulation derrière soi et sur les côtés (systématique du regard) <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Enclencher le clignoteur ▪ Réduire la vitesse <p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contrôle de vérification ▪ Ralentir et se mettre en ordre de présélection ▪ S'arrêter 	

5.2 Utilisation de la chaussée

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent les prescriptions relatives à l'utilisation de la chaussée
 - décrivent les facteurs d'influence sur le choix de la trajectoire
 - expliquent le déroulement et le placement du regard lorsqu'ils obliquent à gauche et à droite
 - expliquent les obligations en matière de signaux
 - expliquent le placement du regard lorsqu'ils se mettent en ordre de présélection, obliquent, empruntent des rétrécissements et lors de croisements
- Compétences**
- empruntent la chaussée en choisissant la trajectoire et la voie appropriées
 - adaptent la vitesse à la largeur de la chaussée, à l'état de la route, à la circulation et à la visibilité
 - observent de manière consciente l'espace de circulation devant, à côté et derrière eux lorsqu'ils conduisent
 - appliquent la systématique du regard, à temps et de manière complète, et effectuent un contrôle de vérification avant chaque changement de trajectoire ou avant d'obliquer
- Volonté**
- prennent conscience des effets du choix de la trajectoire sur la sécurité routière
 - prennent conscience des avantages de la préparation systématique et automatisée des changements de trajectoire
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formation préliminaire achevée
 - Bases: placement du regard, technique du regard, insertion dans le trafic, arrêt
 - Bases légales: art. 7, 14 OCR

Situation de formation / d'exercice

- Routes et intersections avec ou sans ligne de direction, sans trafic ou à trafic modéré

Précisions méthodologiques

- Emprunter des routes de largeurs aussi diverses que possible que l'élève doit évaluer lui-même dès que possible au cours du processus d'apprentissage, afin de percevoir l'importance de la technique du regard, du choix de la trajectoire et d'une vitesse adaptée.
- Les élèves doivent être accompagnés de manière à ce qu'ils adaptent délibérément leur trajectoire et leur vitesse lorsqu'ils empruntent des routes.

Questions possibles sur**les connaissances et les compétences**

- Quels sont les aspects auxquels faire attention lors de l'usage de la chaussée afin de ne pas gêner ni mettre en danger les autres usagers, en particulier les cyclistes?
- Quelles sont les possibilités pour signaler son intention suffisamment tôt aux autres usagers?

Analyse des risques

- Quels sont les risques sur les routes étroites?
- Quels sont les risques sur les routes larges?
- Quels sont les risques sur les routes avec séparation des voies de circulation?

Auto-évaluation

- Quels sont les avantages liés au choix de la trajectoire et d'une vitesse adaptées?
- Quelles sont les conséquences d'un mauvais comportement de la part des autres usagers de la route sur son propre choix de la trajectoire et de la vitesse?

Routes sans marquage

Sur les routes sans marquage, on roule en principe à droite.

Routes avec marquage

Sur les routes avec marquage, on roule en principe au milieu de la voie de droite. Il convient de rouler plus à gauche sur les voies de circulation étroites et plus à droite sur les voies de circulation particulièrement large. Il faut alors veiller à garder une distance suffisante par rapport au bord droit de la chaussée, particulièrement en cas de vitesse élevée, la nuit et dans les virages.

Routes avec sorties dangereuses

Sur les routes avec sorties dangereuses (p. ex. sorties de garage et d'immeuble), il faut veiller à augmenter la distance latérale pour avoir un gain de sécurité et non pour rouler vite.

Routes à chaussée suffisamment large, dépourvues de trottoir

Sur les routes à chaussée suffisamment large et dépourvues de trottoir, il faut augmenter la distance par rapport au bord droit de la route. Une plus grande distance sert à la sécurité et non pour rouler vite.

5.3 Placement du regard et gestion de la vitesse

Les élèves:

- Connaissances**
- distinguent les techniques du regard lorsqu'ils conduisent tout droit, dans les virages, dans les rétrécissements et lorsqu'ils obliquent
 - décrivent les relations entre anticipation, visibilité, trajet effectué à l'aveugle et vitesse
 - expliquent les facteurs auxquels la vitesse doit être adaptée
 - expliquent la vitesse appropriée à la largeur de la chaussée
 - expliquent les prescriptions et recommandations de sécurité relatives à la distance entre les véhicules qui se suivent, circulent côte à côte ou sont à l'arrêt
- Compétences**
- maintiennent la voie à suivre en utilisant de manière délibérée la technique du regard
 - conduisent le véhicule en toute sécurité dans les lignes droites, les virages et les rétrécissements ainsi qu'aux intersections
 - gardent une distance suffisante par rapport aux autres usagers de la route
- Volonté**
- prennent conscience de l'impact du placement du regard sur le choix de la trajectoire et de la vitesse
 - font preuve de responsabilité quant à la gestion des distances
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formation préliminaire achevée
 - Bases: technique du regard, insertion dans le trafic, arrêt

Situation de formation / d'exercice

- Routes principales et secondaires à faible trafic, à l'intérieur et à l'extérieur des localités

Précisions méthodologiques

- Le placement du regard, le choix de la vitesse et le choix de la trajectoire doivent être exercés et approfondis sur des routes à faible trafic afin que l'élève puisse se concentrer sur le véhicule et sur la route. Ce thème peut par exemple être exercé dans le cadre d'une conduite commentée. Les élèves décrivent leurs observations pertinentes et commentent leurs conclusions, qui ont une incidence sur leur comportement sur la route.
- Le moniteur apporte son soutien en attirant l'attention de l'élève sur les circonstances ou situations pertinentes.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Comment le placement du regard aide-t-il à choisir la trajectoire?
- Pourquoi la vitesse doit-elle déjà être adaptée ou réduite avant le virage?

Analyse des risques

- Une vitesse même légèrement supérieure augmente déjà le risque d'accident et sa gravité. Pourquoi?
- À quels risques faut-il s'attendre, surtout dans les virages à l'extérieur des localités et éventuellement aussi à l'intérieur des localités?

Auto-évaluation

- Dans quelles situations pourrait-on être tenté de rouler plus vite que la vitesse autorisée?
- Les accidents graves les plus fréquents chez les nouveaux conducteurs font suite à des pertes de maîtrise à l'extérieur des localités. Pourquoi?
- Comment évalue-t-on son propre risque d'accident lié à un excès de vitesse?

Placement du regard sur les tronçons droits

Bien placer le regard est important pour bien diriger le véhicule, adapter sa vitesse et freiner à temps:

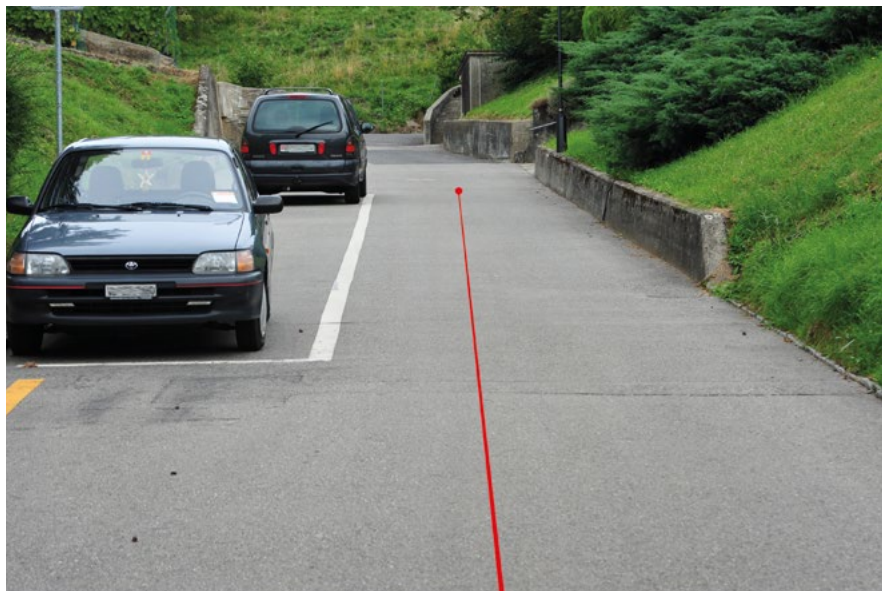
- Regarder devant soi aussi loin que possible
- Analyser la suite du tracé de la route
- Surveiller ce qui se passe au bord de la route par des coups d'œil rapides

Il convient de veiller à la circulation derrière soi par une observation régulière dans les rétroviseurs (généralement le rétroviseur intérieur).



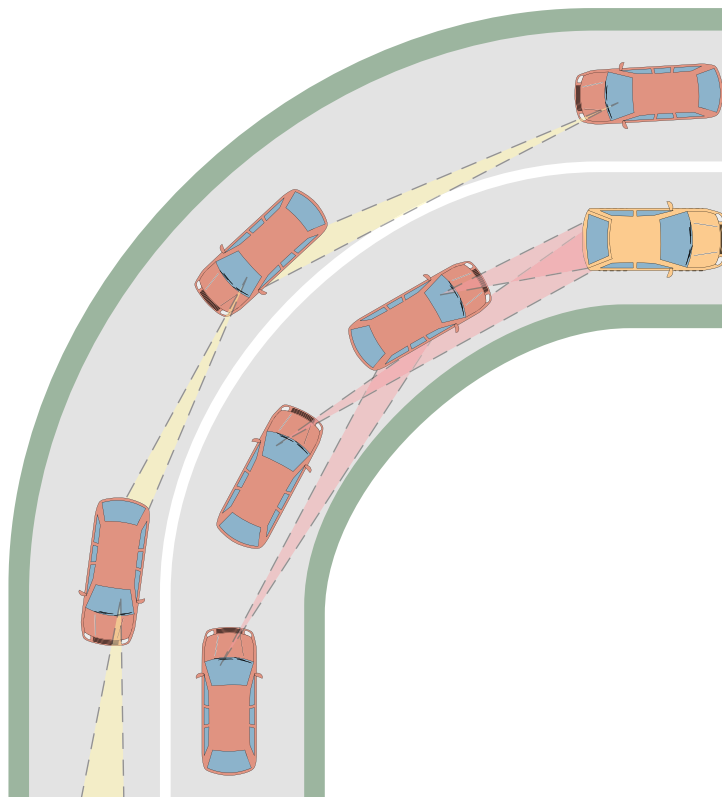
Placement du regard lors de rétrécissements, d'obstacles ou de croisements

Dans ces situations, il convient d'estimer s'il est possible de passer puis d'observer la zone libre.



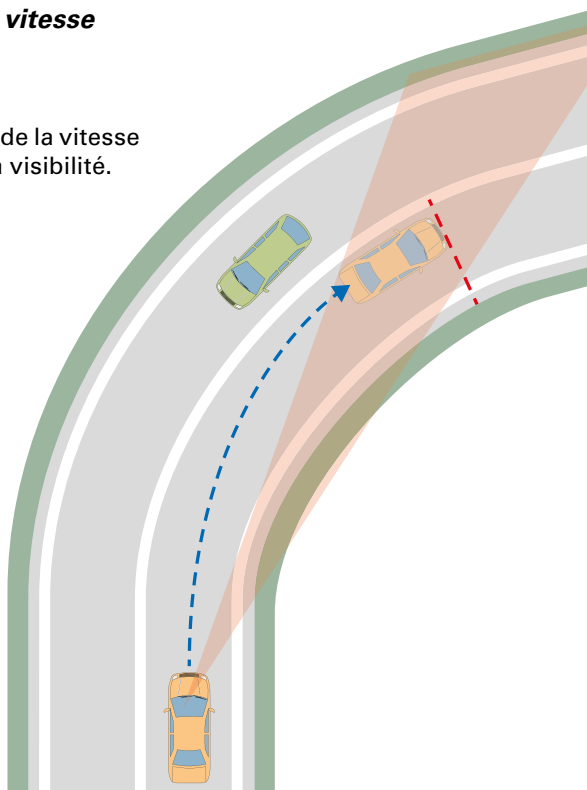
Placement du regard dans les virages

Dans les virages aussi, il faut regarder souvent devant soi et aussi loin que possible. Entretemps, il convient de fixer de temps à autre brièvement la chaussée ou les marquages proches, afin de contrôler la position latérale du véhicule et la voie de circulation. Le reste de l'environnement est surveillé par la vision périphérique.

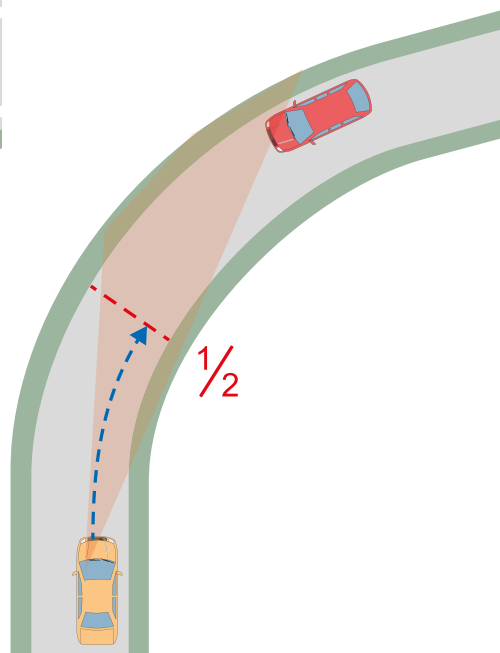


Choix de la vitesse

L'adaptation de la vitesse dépend de la visibilité.



En principe, il faut pouvoir s'arrêter sur la distance visible,

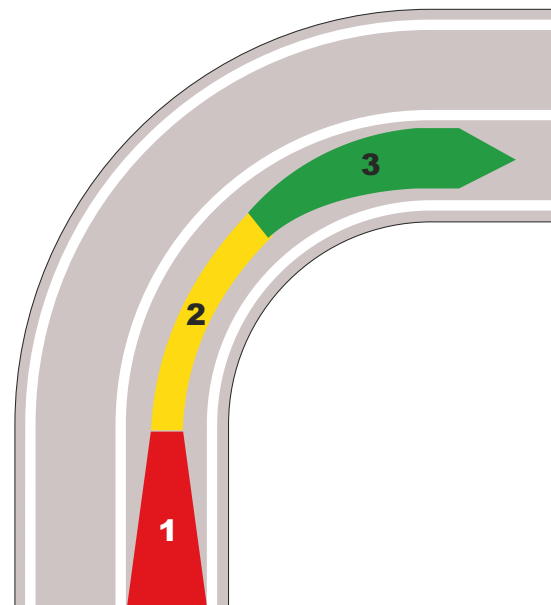


en cas de croisement difficile, à la moitié de la distance visible.

Prendre des virages

Intention	<ul style="list-style-type: none"> Prendre des virages en toute sécurité
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> Identifier à temps le tracé du virage (rayon, largeur de la chaussée, montée/descente, visibilité, état de la chaussée, autres usagers, etc.)
Plan	<ul style="list-style-type: none"> Prendre le virage avec un regard, une vitesse et une trajectoire adaptés
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none"> Regarder souvent et le plus loin possible devant soi <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none"> Choix de la vitesse <p>Mise en œuvre</p> <ol style="list-style-type: none"> Relâcher l'accélérateur, éventuellement freiner et rétrograder avant le virage (vitesse minimale avant le début du virage) Prendre le virage à une vitesse aussi constante que possible, éviter les alternances de charge inutiles (accélération/freinage) ainsi que de tourner le volant et freiner en même temps Accélérer de manière adaptée à la sortie du virage, lorsque la suite du tracé de la route est identifiable

Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action



5.4 Changement de direction

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent les prescriptions relatives à l'usage de la chaussée
 - décrivent les facteurs d'influence sur le choix de la trajectoire
 - expliquent le déroulement et le placement du regard lorsqu'ils obliquent à gauche et à droite
 - expliquent les obligations en matière de signaux
 - expliquent le placement du regard lorsqu'ils se mettent en ordre de présélection, obliquent, empruntent des rétrécissements et lors de croisements
- Compétences**
- empruntent la chaussée en choisissant la trajectoire et la voie appropriées
 - adaptent la vitesse à la largeur de la chaussée, à l'état de la route, à la circulation et à la visibilité
 - observent de manière délibérée l'espace de circulation devant, à côté et derrière eux lorsqu'ils conduisent
 - appliquent la systématique du regard, à temps et de manière complète, et effectuent un contrôle de vérification avant chaque changement de trajectoire ou avant d'obliquer
- Volonté**
- prennent conscience des effets du choix de la trajectoire sur la sécurité routière
 - prennent conscience des avantages de la préparation systématique et automatisée des changements de trajectoire
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formation préliminaire achevée
 - Bases: placement du regard, technique du regard, insertion dans le trafic, arrêt
 - Bases légales: art. 7, 14 OCR
- Situation de formation / d'exercice**
- Routes et intersections avec ou sans marquage au milieu de la chaussée, sans trafic ou à trafic modéré

Précisions méthodologiques

- Accompagner les élèves afin qu'ils effectuent consciemment les étapes à l'approche d'une intersection. En particulier, systématique du regard doit être rigoureuse et consciente.
- Emprunter des intersections aussi diverses que possibles, avec ou sans visibilité, que l'élève doit évaluer lui-même dès que possible au cours du processus d'apprentissage, afin de percevoir l'importance de la systématique du regard, d'annoncer un changement de direction, de prendre la bonne présélection et d'adapter la vitesse.
- Les cas particuliers de signalement d'un changement de direction (p. ex. route principale tournant à gauche/droite, carrefour giratoire) doivent, dans la mesure du possible, être exercés en lien avec d'autres thèmes.
- Pour permettre de comprendre que les signaux contribuent de manière significative à la sécurité routière, il convient de discuter des comportements inadaptés.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quels sont les aspects auxquels il faut faire attention lors d'un changement de direction, afin de ne pas gêner ni mettre en danger les autres usagers, en particulier les cyclistes?
- Quelles sont les possibilités de signaler son intention suffisamment tôt aux autres usagers?

Analyse des risques

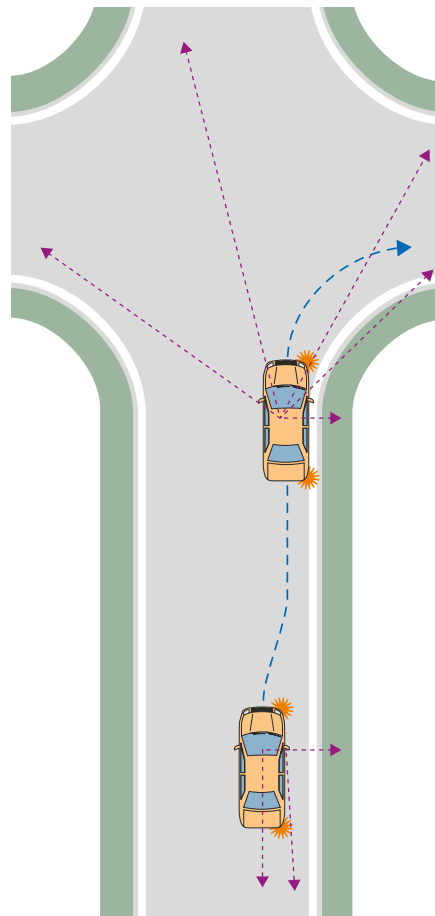
- Quels sont les risques supplémentaires d'une intersection sans marquage?
- Quels risques peuvent être évités par une présélection adéquate?

Auto-évaluation

- Quels sont les avantages de la systématique du regard et de la présélection précoce?
- Contre quoi protègent les contrôles de vérification avant et après un changement de direction?

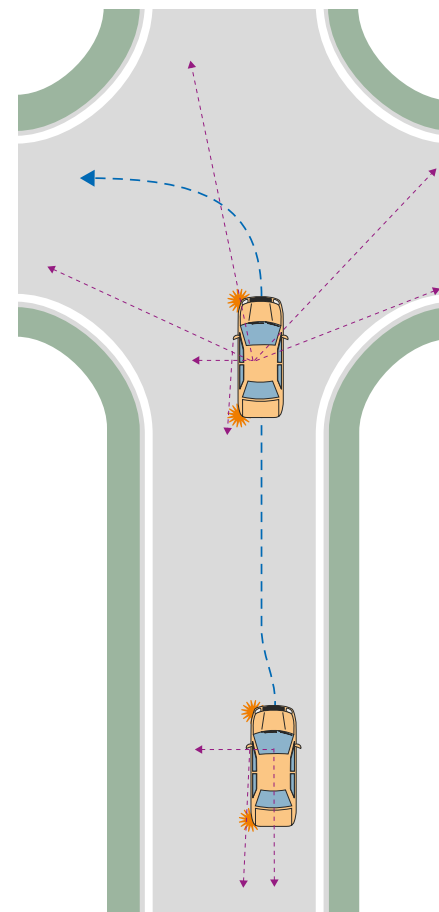
Obliquer à droite

Intention	<ul style="list-style-type: none">■ Obliquer à droite	Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Repérage de l'intersection	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Obliquer à la vitesse et selon la trajectoire adéquates	
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Être attentif à la circulation derrière soi et sur les côtés (systématique du regard) <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none">■ Enclencher l'indicateur■ Se mettre en ordre de présélection■ Réduire la vitesse <p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none">■ Utilisation de la technique d'observation multiple aux intersections en visualisant la destination■ Contrôle de vérification à droite avant le point de braquage■ Braquage accompagné d'un contrôle de vérification du trafic venant de la gauche■ Accélérer de façon adaptée pendant le redressement de la direction■ Contrôle de vérification de l'intersection empruntée au moyen du rétroviseur intérieur	



Obliquer à gauche

Intention	<ul style="list-style-type: none"> ■ Obliquer à gauche 	Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> ■ Repérer l'intersection 	
Plan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Obliquer à la vitesse et selon la trajectoire adéquates 	
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Être attentif à la circulation derrière soi et sur les côtés (systématique du regard) <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Enclencher l'indicateur ■ Se mettre en ordre de présélection ■ Réduire la vitesse <p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Utilisation de la technique d'observation multiple aux intersections en visualisant la destination ■ Contrôle de vérification à gauche avant le point de braquage ■ Braquage accompagné d'un contrôle de vérification du trafic venant d'en face et de la droite ■ Accélérer de façon adaptée pendant le redressement de la direction ■ Contrôle de vérification de l'intersection empruntée au moyen du rétroviseur intérieur 	

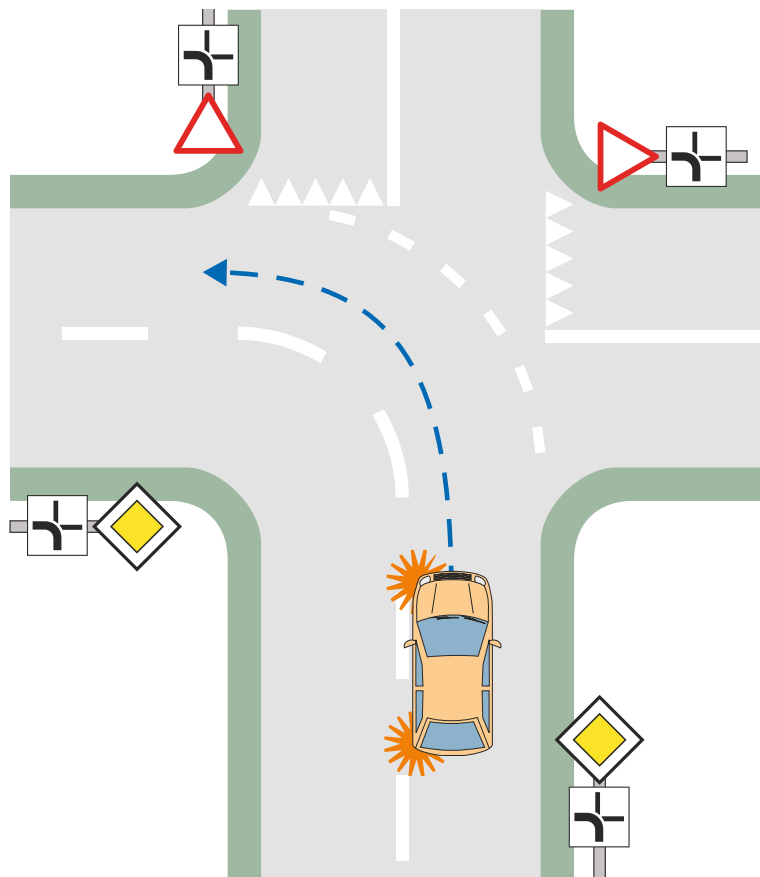


Signaux

Chaque changement de direction doit être annoncé à temps au moyen de l'indicateur. Est considérée comme changement de direction toute déviation par rapport au tracé de la chaussée ou de la voie de circulation.

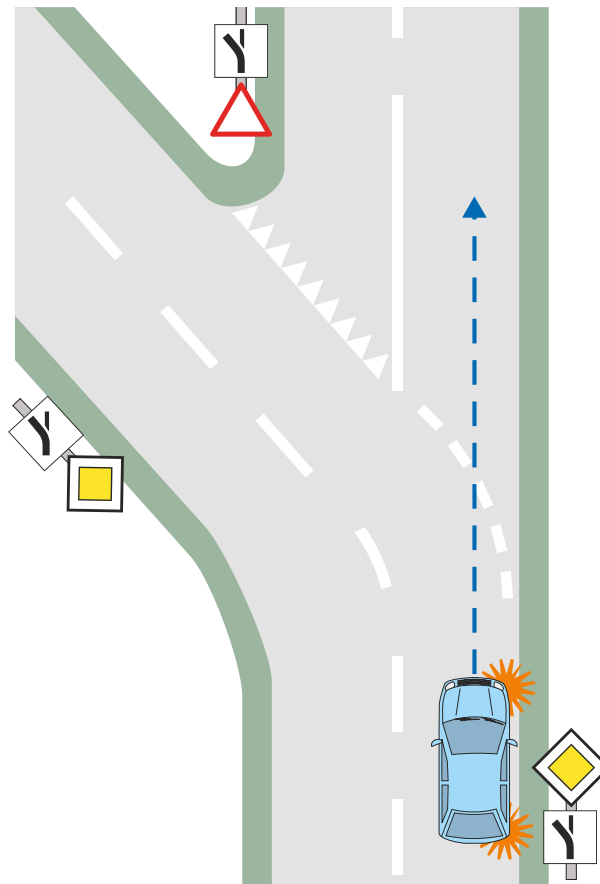
L'indicateur doit aussi être activé:

- en cas de changement de direction par rapport à la route principale, en présence d'une intersection dans ce périmètre.



L'indicateur doit aussi être activé:

- en cas de changement de direction par rapport à la route principale lorsque celle-ci est quittée pour continuer tout droit, pour autant qu'aucune route ne débouche sur la droite.



5.5 L'utilisation de la chaussée sur des routes spéciales

Les élèves:

- Connaissances**
- décrivent comment emprunter des routes avec des obstacles liés à des constructions, des chaussées à voie centrale banalisée et des routes à sens unique
 - décrivent le comportement à adopter sur les routes à trois voies et sur les routes à bandes polyvalentes
 - expliquent les risques particuliers et les contre-mesures à prendre pour emprunter ces routes en toute sécurité
 - décrivent l'espace requis et le déroulement d'une manœuvre de dépassement

- Compétences**
- conduisent le véhicule de manière sûre dans des situations de conduite particulières
 - dépassent, dans la mesure du possible et en toute sécurité, les véhicules nettement plus lents

- Volonté**
- reconnaissent que l'usage de la chaussée dans un esprit de partenariat et de respect contribue à la sécurité routière

Connaissances et compétences prérequisés

- Formation préliminaire achevée
- Usage de la chaussée et choix de la vitesse
- Technique du regard et préparation au freinage
- Obliquer à gauche et à droite
- Se mettre en ordre de présélection
- Bases légales: art. 34 LCR/art. 7, 8, 37 OCR

Situation de formation / d'exercice

- Routes (routes principales et secondaires, routes de quartier) à trafic modéré, avec et sans marquages, à l'intérieur des localités

Précisions méthodologiques

- Ce sujet rassemble différents thèmes de la formation de base. Les thèmes précédemment traités peuvent être exercés et approfondis ici.
- Il est important de sensibiliser l'élève aux autres usagers de la route, tels les cyclistes, piétons, enfants, utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules, etc.
- Pour que les élèves puissent évaluer la situation, il est utile de leur faire commenter leurs observations et réflexions. Cela permet au moniteur de suivre le raisonnement de l'élève et de le corriger, le cas échéant.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Que sont les routes spéciales à l'intérieur des localités?
- Quelles règles sont à connaître au sujet de la conduite sur les chaussées à voie centrale banalisée, les routes équipées d'éléments de modération du trafic et les routes à sens unique?
- Quel comportement adopter à l'égard des véhicules nettement plus lents?

Analyse des risques

- Quels risques spécifiques peuvent être perçus sur la route à emprunter?
- Quels risques à l'intérieur des localités dépendent fortement du moment de la journée?

Auto-évaluation

- Où faut-il faire preuve d'une attention accrue à l'intérieur des localités?
- Quelles sont les mesures à prendre contre un risque accru lors de la conduite à l'intérieur des localités?

Routes équipées d'éléments de modération du trafic

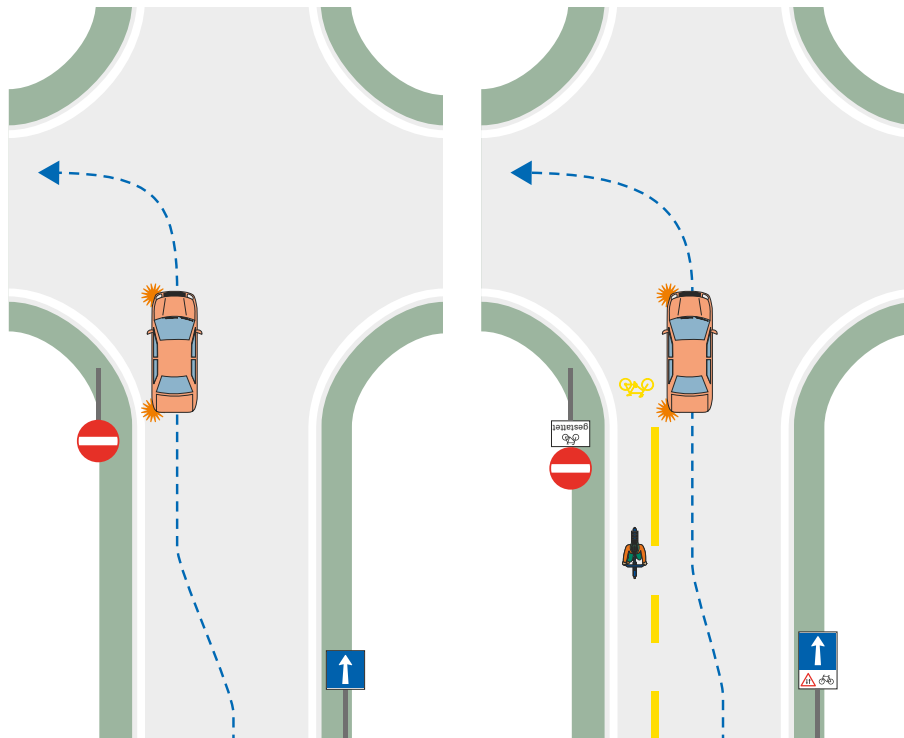


Intention	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parcourir la route de manière sûre et fluide, si possible sans s'arrêter, en observant par anticipation et en adaptant sa vitesse 	Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> ■ Repérer le tracé de la route et la gestion du trafic suffisamment tôt (obstacles, marquages, usagers, etc.) 	
Plan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parcourir la route de façon sûre et fluide, en adaptant le regard, la vitesse et la trajectoire 	
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Diriger le regard de façon fluide vers l'avant ■ Observer le trafic derrière soi <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Choix de la vitesse, choix de la voie, mettre le clignoteur si nécessaire <p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Parcourir la route à une vitesse adaptée ■ Estimer la largeur de la chaussée, croiser un véhicule en toute sécurité, égards pour les autres usagers 	

Routes à sens unique

Les routes à sens unique sont assimilées à la moitié droite d'une route à circulation bidirectionnelle.

Avant d'obliquer à gauche sur une route à sens unique, se mettre en présélection tout à gauche de la chaussée. Sur les routes à sens unique avec circulation en sens inverse restreinte (p. ex. cyclistes, etc.), laisser l'espace nécessaire lorsque l'on avance et obliquer à gauche.

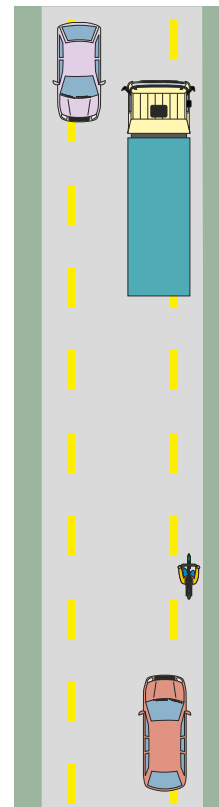


Chaussées à voie centrale banalisée

L'obligation de rouler à droite s'applique également sur les chaussées à voie centrale banalisée.

- **Sur les routes larges:**
au milieu de la moitié droite de la route, si nécessaire sur la bande cyclable
- **Sur les routes étroites:**
S'il n'est pas possible de croiser un véhicule sans danger, utiliser la bande cyclable. Si des cyclistes y circulent, ne dépasser que lorsque la place disponible et le trafic le permettent.

Intention	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parcourir la route de façon sûre et fluide 	Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> ■ Évaluer à temps la largeur de la chaussée et la situation du trafic (circulation en sens inverse, cyclistes, etc.) 	
Plan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parcourir la chaussée à voie centrale banalisée de façon sûre et fluide, en adaptant la trajectoire et la vitesse 	
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Diriger le regard de façon fluide vers l'avant ■ Observer le trafic en sens inverse et derrière soi <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Choix de la vitesse, choix de la voie, mettre le clignoteur si nécessaire <p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Parcourir la route à une vitesse adaptée ■ Estimer la largeur de la chaussée, croiser un véhicule en toute sécurité, égards pour les autres usagers ■ Respecter la distance de sécurité par rapport aux cyclistes 	

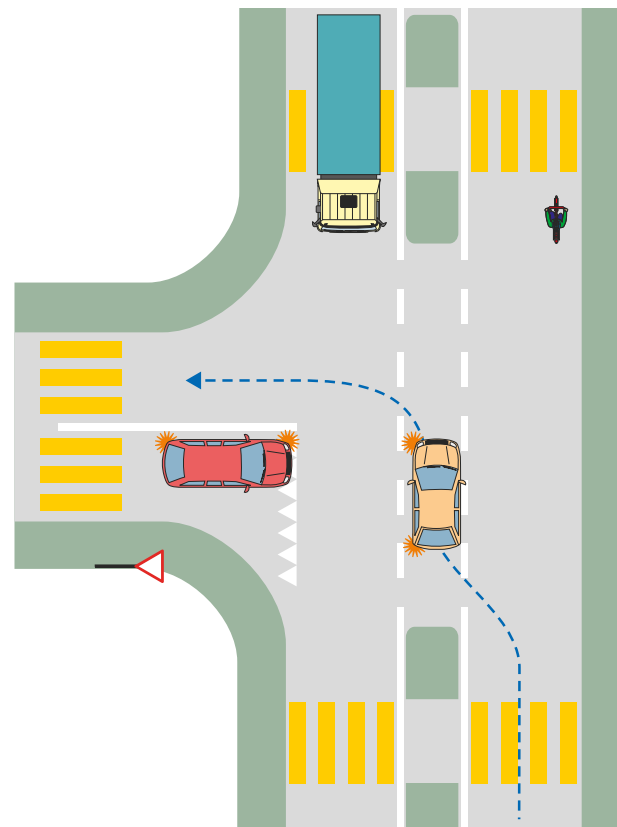


Bandes polyvalentes

Les bandes polyvalentes se situent au milieu de la chaussée et ont une ou plusieurs fonctions. Elles sont généralement accessibles aux véhicules, souvent aussi aux piétons. Les bandes polyvalentes sont parfois distinctes des autres voies par un marquage en couleur de la surface de la route (p. ex. un revêtement différent). Une bande polyvalente peut être structurée en différentes sections ou cases, chacune remplissant une ou plusieurs fonctions.

Une bande polyvalente est un élément essentiellement utilisé sur les routes à trafic mixte et sur les traversées de localités. La combinaison adéquate des fonctions est déterminée selon la situation.

Les bandes polyvalentes peuvent être utilisées comme élément de présélection pour obliquer à gauche ou entrer sur la route par la gauche. Il convient alors de prêter attention au mobilier urbain (p. ex. réverbères) et à la circulation en sens inverse, également susceptible d'utiliser cet espace.



5.6 Conduire en montée et en descente

Les élèves:

- Connaissances**
- décrivent le principe de comportement «Planifier - Observer - Signaler -Agir» en lien avec les démarrages en côte
 - expliquent comment manier le véhicule lors d'un démarrage en côte et indiquent les mesures à prendre pour éviter une usure inutile du matériel lors du démarrage
 - décrivent les mesures à prendre lorsque le véhicule recule involontairement
 - décrivent les effets de la montée et de la descente sur le comportement de conduite

- Compétences**
- conduire le véhicule en adaptant son regard et en jouant avec le freinage, l'embrayage et l'accélération, en générant peu d'émissions et sans reculer
 - adaptent leur conduite aux montées et aux descentes légères et fortes

- Volonté**
- prennent conscience des effets de la montée et de la descente sur les forces et les résistances

Connaissances et compétences prérequis

- Formation préliminaire achevée
- Bases: placement du regard, technique du regard, insertion dans le trafic, arrêt
- Usage de la chaussée, obliquer
- Placement du regard, gestion de la vitesse
- Bases légales: art. 9, 38 OCR

Situation de formation / d'exercice

- Sur des routes à faible trafic présentant des montées et des descentes

Précisions méthodologiques

- Choisir pour commencer des routes à faible déclivité, puis à déclivité plus importante. Les élèves doivent ressentir les forces dans les montées et les descentes, et se rendre compte de leurs effets sur l'accélération, le freinage et l'embrayage.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Pourquoi est-il plus difficile de passer les vitesses en montée et en descente?
- Pourquoi la distance d'arrêt est-elle supérieure en descente?
- Dans quelles situations le passage manuel des vitesses peut-il être utile avec une boîte de vitesses automatique?

Analyse des risques

- À quels dangers spécifiques doit-on s'attendre dans les montées et les descentes?
- Quels sont les risques spécifiques auxquels il faut s'attendre sur les routes de montagne sinueuses?

Auto-évaluation

- Comment évalue-t-on sa propre gestion de la vitesse en descente ou en montée?
- Qu'est-ce qui pourrait nous inciter à conduire trop vite ou trop lentement dans une montée ou dans une descente?

Conduire et passer les vitesses en montée

Il convient d'accélérer avant de passer la vitesse supérieure. Le degré de la pente, le poids effectif, la puissance du moteur et le régime moteur ainsi que la suite du tracé de la route déterminent le moment du passage de la vitesse supérieure. **Points à prendre en compte:**

- Choix du bon rapport (le plus élevé possible)
- Passage des rapports en temps voulu (selon la puissance, le régime du moteur, etc.)
- Usage de la chaussée
- Priorité dans les croisements
- Choix de la vitesse (visibilité)

Conduire et passer les vitesses en descente

En descente, le rapport doit être choisi de façon à ce que le véhicule puisse être maintenu à vitesse constante sans freiner en permanence (ce qui vaut également pour les véhicules à boîte de vitesses automatique). Avant de rétrograder, il convient de ralentir suffisamment le véhicule et de le maintenir éventuellement à une vitesse adaptée, afin qu'il n'accélère pas tout seul pendant le passage des rapports. **Points à prendre en compte:**

- Choix du rapport adapté (pas de freinage continu)
- Freiner et rétrograder à temps (maintenir la vitesse à l'aide du frein de service pendant le passage des rapports)
- Estimation de la vitesse

5.7 Préparation au freinage / Point de vision et de décision

Les élèves:

- Connaissances**
- déterminent le début et la fin d'une intersection
 - désignent la préparation au freinage et ses avantages
 - décrivent le point d'observation et le point de décision
 - décrivent l'observation multiple aux intersections
 - déterminent le comportement adapté aux intersections avec visibilité différente
- Compétences**
- adaptent la vitesse aux intersections à la visibilité
 - se tiennent prêts à freiner, si nécessaire
 - s'arrêtent, si nécessaire, avant l'intersection, avec un point d'observation sur la destination
 - empruntent l'intersection dans le respect des règles de priorité, sans entraver inutilement le flux du trafic
- Volonté**
- prennent conscience des avantages d'une préparation systématique et automatisée pour emprunter les intersections
 - reconnaissent que la conduite préventive à proximité des intersections contribue à la sécurité routière

Connaissances et compétences prérequis

- Formation préliminaire achevée
- Bases: placement du regard, technique du regard, insertion dans le trafic, arrêt
- Usage de la chaussée, obliquer
- Placement du regard, gestion de la vitesse
- Bases légales: art. 4, 14 OCR

Situation de formation/d'exercice

- Routes à trafic modéré

Précisions méthodologiques

- Il s'agit de sensibiliser l'élève afin qu'il observe à temps, adapte la vitesse à la situation et s'arrête si nécessaire. Emprunter des intersections aussi diverses que possible, dépourvues de visibilité, qu'il doit évaluer lui-même dès que possible au cours du processus d'apprentissage, afin de percevoir l'importance de la technique d'observation et de la préparation au freinage.
- Il convient de choisir d'abord des situations plutôt simples, puis d'en augmenter la complexité. Au début, les situations peuvent aussi être parcourues à pied. Cela permet de définir le point d'observation et d'en déduire le comportement sûr. Les exercices plus complexes incluent, outre des intersections sans visibilité, des lieux et situations critiques tels des arrêts de bus, écoles, animaux, etc. requérant d'être prêt à freiner.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quels sont les avantages de la préparation au freinage dans les situations de danger?
- Pourquoi une observation répétée de tous les usagers impliqués dans la situation est-elle impérativement nécessaire aux intersections?

Analyse des risques

- Quels risques spécifiques la diversité des catégories de véhicules engendre-t-elle aux intersections?
- Quel comportement adopter pour ne pas prendre de risques aux intersections malgré une mauvaise visibilité (manque de visibilité, nuit, pluie, etc.)?









Auto-évaluation

- De nombreux conducteurs sous-estiment le risque aux endroits dangereux, en particulier lorsqu'ils les connaissent bien. Que peut-on faire pour que cela ne se produise pas?
- De nombreux accidents sont causés à proximité d'intersections. Quels sont les facteurs qui pourraient expliquer le manque d'attention à ces endroits dangereux?

Notion de préparation au freinage

Être préparé au freinage signifie se tenir physiquement et mentalement prêt à faire face au danger potentiel, et enlever le pied de l'accélérateur pour le poser sur la pédale de frein. Pendant ce temps, le pied gauche reste sur le repose-pied. En cas d'arrêt volontaire, le débrayage se fait juste avant l'arrêt.

Se tenir prêt à freiner réduit le temps de réaction moyen d'une seconde à 2/3 de seconde. La vitesse est adéquate lorsqu'il est possible de s'arrêter à temps. Pour rester apte à réagir, il ne faut pas se laisser surprendre.

Vitesse	Temps de réaction	Distance de réaction + Distance de freinage = Distance d'arrêt	Raccourcissement grâce à la préparation au freinage
30 km/h avec PF	1/3 sec	 = 6-7 m	6 m
30 km/h sans PF	1 sec	 = 12-13 m	
50 km/h avec PF	1/3 sec	 = 14-17 m	10 m
50 km/h sans PF	1 sec	 = 24-27 m	
60 km/h avec PF	1/3 sec	 = 18-21 m	12 m
60 km/h sans PF	1 sec	 = 30-33 m	
80 km/h avec PF	1/3 sec	 = 32-36 m	16 m
80 km/h sans PF	1 sec	 = 48-52 m	

Se tenir prêt à freiner

En amont d'une situation critique, il convient de la surveiller et de se tenir prêt à freiner. La vitesse doit être adaptée à la situation. Dès qu'un danger potentiel peut être écarté, il n'est plus nécessaire de se tenir prêt à freiner.

En montée, le pied droit peut rester sur l'accélérateur en réduisant l'accélération en fonction de la vitesse.

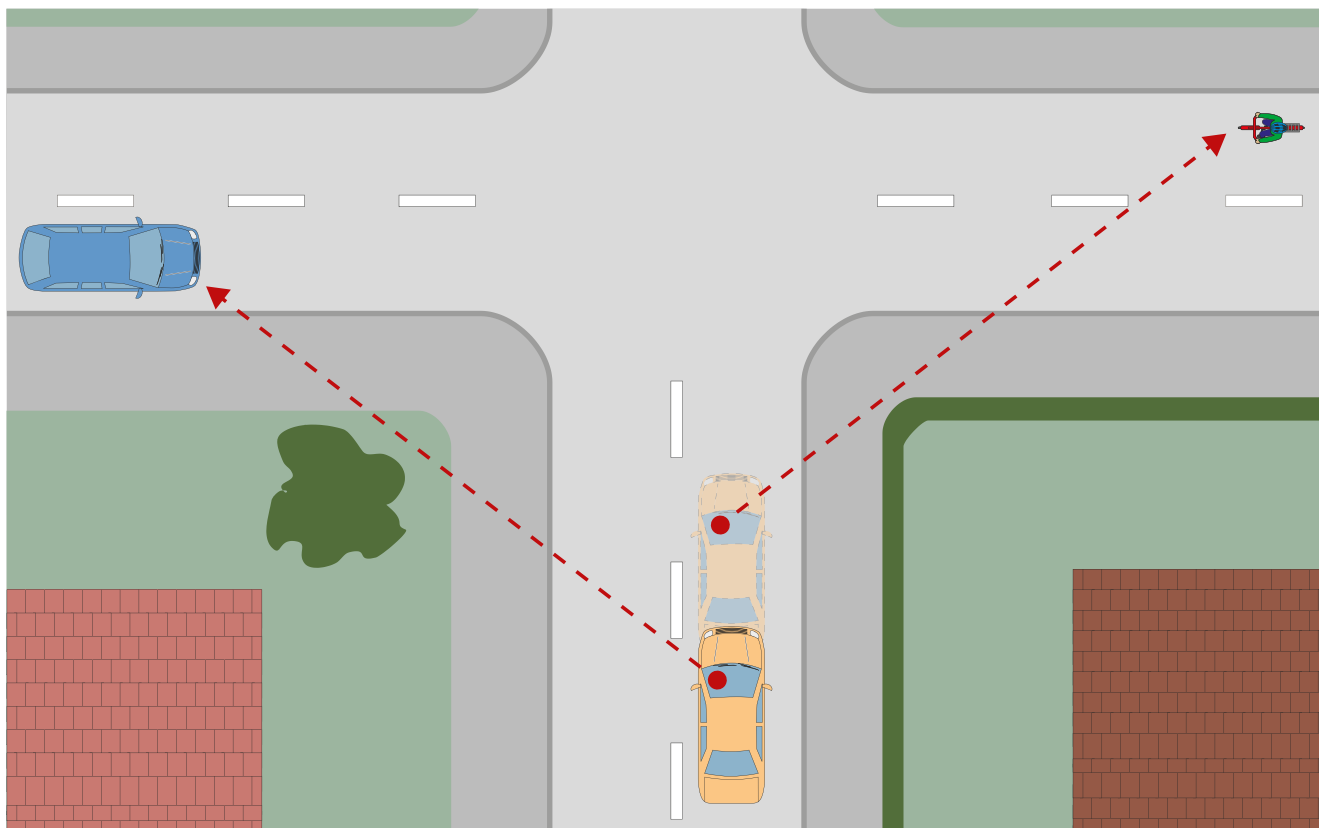
Situations possibles:

- En présence de rassemblements de personnes, d'enfants inattentifs ou de piétons
- À l'intérieur des localités, à des intersections sans visibilité avec priorité à droite
- S'il existe des raisons de croire qu'un autre usager de la route n'aura pas le comportement adapté
- En passant à côté de bus de ligne, d'arrêts de bus, d'écoles et d'hôpitaux
- Sur des routes à faible visibilité, sinueuses et étroites à l'extérieur des localités, surtout en descente

Point d'observation et point de décision

Par point d'observation, on entend l'endroit où le conducteur a une vue d'ensemble de la situation. Au point de décision, il décide s'il peut poursuivre ou s'il doit s'arrêter.

Intention	<ul style="list-style-type: none">■ Conduire dans la situation en toute sécurité, à une vitesse adaptée	Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Identifier la situation à temps (priorité, visibilité, risques, etc.)■ Déterminer le point d'observation	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Atteindre le point d'observation à une vitesse et avec un rapport adaptés; gérer la situation en toute sécurité	
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Évaluer la situation du trafic après une observation multiple <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none">■ Choix de la vitesse <p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none">■ Adapter la vitesse, si nécessaire le rapport■ Se tenir prêt à freiner■ Déterminer, au moyen d'une observation multiple au point de décision, s'il y a lieu de poursuivre ou de s'arrêter	



5.8 Utilisation des voies de circulation, des tronçons servant à la présélection, des bandes cyclables

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent les prescriptions pour emprunter les voies de circulation et les tronçons servant à la présélection
 - expliquent le comportement prescrit en cas de rétrécissement des voies de circulation
 - expliquent le comportement prescrit et les mesures de précaution à prendre en présence de bandes cyclables
 - distinguent le regard pour détecter les signaux du regard pour détecter les marquages
- Compétences**
- empruntent les voies de circulation et les tronçons servant à la présélection en choisissant la trajectoire, ainsi que la vitesse et les distances appropriées
 - respectent les indications de la signalisation et des marquages
 - se comportent avec égards envers les autres usagers de la route
 - renoncent à leur droit lorsque la sécurité routière l'exige
- Volonté**
- sont responsables lorsqu'ils empruntent des chaussées à trafic mixte et des routes à plusieurs voies dans le même sens
 - reconnaissent leur responsabilité à l'égard des conducteurs de véhicules sans moteur
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formation préliminaire achevée
 - Bases: placement du regard, technique du regard, insertion dans le trafic, arrêt
 - Usage de la chaussée, obliquer
 - Placement du regard, gestion de la vitesse
 - Bases légales: art. 8, 14 OCR

Situation de formation / d'exercice

- Routes avec voies de circulation et flèches blanches de présélection, à trafic modéré

Précisions méthodologiques

- Lorsqu'il emprunte une voie de circulation, l'élève doit être particulièrement sensibilisé au comportement des autres usagers (cyclistes, véhicules automobiles lourds, etc.). Il doit être conscient, dans chaque position, du comportement possible des autres usagers, afin de choisir en conséquence les signes à donner et le positionnement sur les voies.
- Se mettre en ordre de présélection sur des voies avec flèches de présélection peut également être géré en combinaison avec des signaux lumineux.

Questions possibles sur**sur les connaissances et les compétences**

- Quel regard permet d'évaluer correctement tous les usagers de la route à une intersection?
- Comment est-il correct de rouler sur des tronçons servant à la présélection?

Analyse des risques

- Pourquoi les deux-roues sont-ils particulièrement en danger aux intersections à plusieurs voies et tronçons servant à la présélection?
- Pourquoi ces situations sont-elles encore plus dangereuses en cas de mauvais temps ou la nuit?

Auto-évaluation

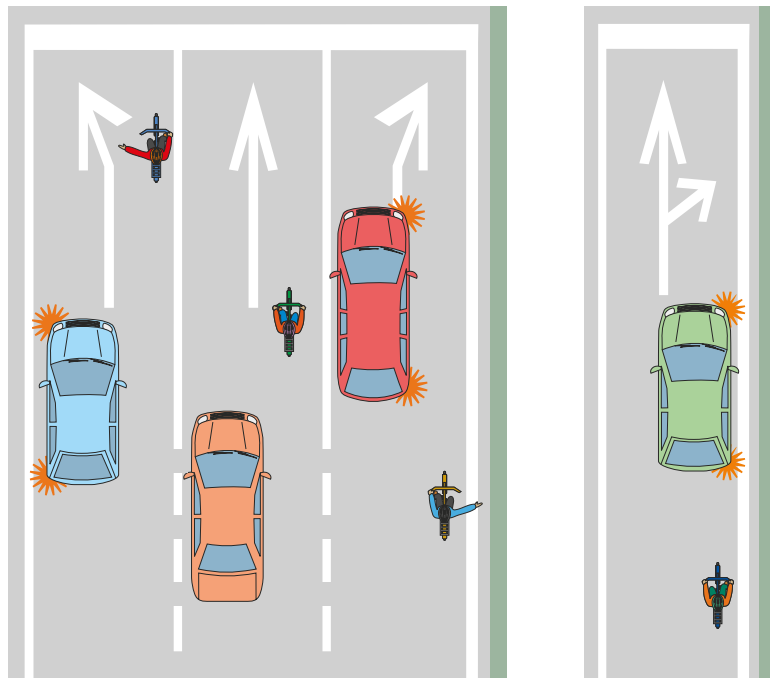
- Comment assister les usagers de la route plus vulnérables à proximité des intersections?

Utilisation de la chaussée en cas de répartition des voies de circulation

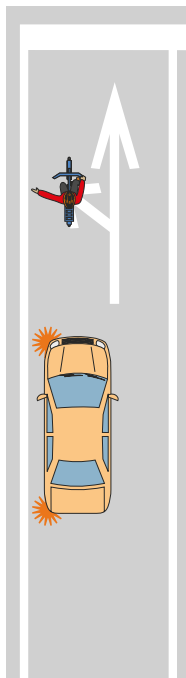
Il faut circuler sur la partie gauche d'une voie également empruntée par les cyclistes. Il faut circuler au milieu d'une voie non empruntée par les cyclistes (p. ex. longée par une piste ou bande cyclable).

Sur une voie servant aussi à continuer tout droit, les véhicules automobiles obliquant à droite doivent rouler tout à droite dans les 15 mètres précédant l'intersection.

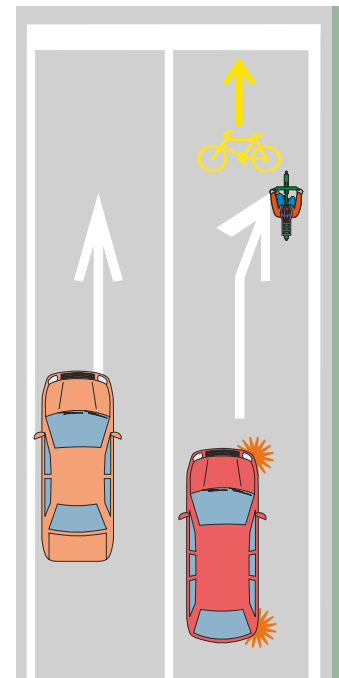
Un changement de voie n'est permis que si aucune ligne continue n'est franchie et si le reste de la circulation ne s'en trouve pas gêné.



Sur les voies permettant d'obliquer à gauche, les cyclistes peuvent déroger à l'obligation de rouler à droite.



Sur les voies servant à obliquer à droite, lorsque le marquage indique que les cyclistes peuvent continuer tout droit contrairement au reste de la circulation, ceux-ci peuvent déroger à l'obligation de rouler à droite.

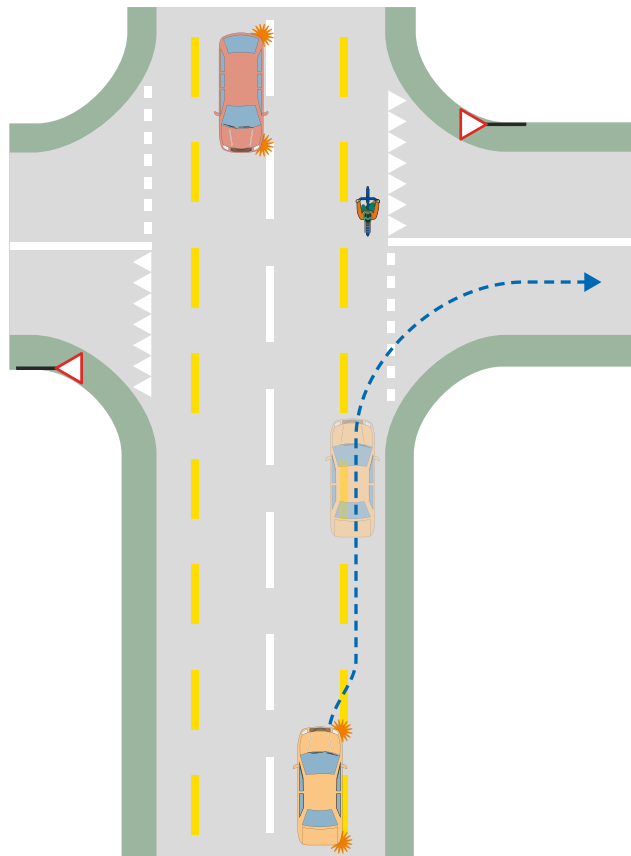


Conduire sur une bande cyclable

D'autres véhicules que les cycles peuvent utiliser la bande cyclable, délimitée par une ligne jaune discontinue, pour autant qu'ils ne gênent pas la circulation des cycles.

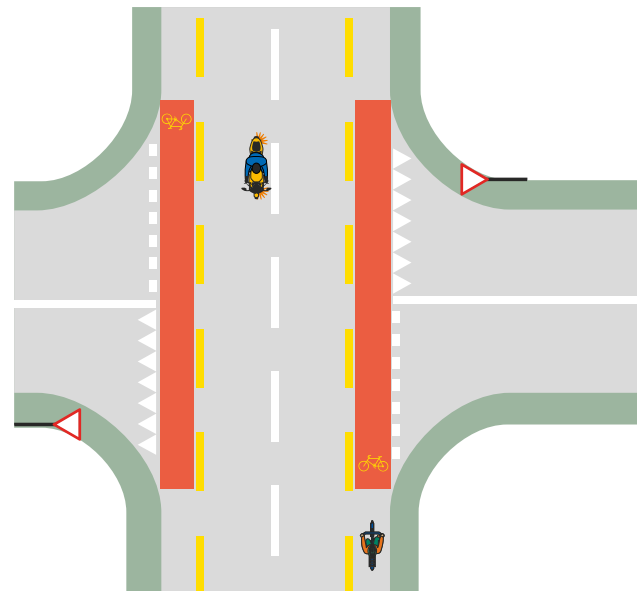
Présélection sur une bande cyclable

Lorsque la bande cyclable est délimitée par une ligne jaune discontinue, il convient de rouler tout à droite, près du bord de la route, dans les 15 m précédant l'intersection. Avant de se mettre en ordre de présélection, prêter attention à la circulation sur la bande cyclable.



Bandes cyclables colorées en rouge

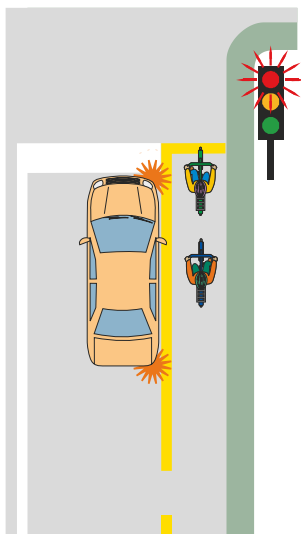
Le marquage «bande cyclable colorée en rouge» consiste en une caractérisation limitée de certains segments de la bande cyclable au moyen de peinture rouge. La zone colorée est celle où il existe un risque accru que le trafic motorisé méprise la priorité des cyclistes au moment de franchir la bande cyclable.



Bande cyclable à ligne continue

Lorsque le tronçon servant à la présélection longe une bande cyclable à ligne continue, se déplacer jusqu'au bord de la ligne jaune. Avant d'obliquer, un regard de contrôle vers la droite est indispensable, parce que les cyclistes ont le droit de doubler par la droite.

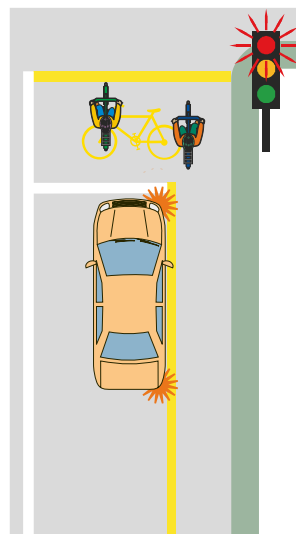
Les signaux lumineux sont souvent complétés d'un miroir grand angle permettant de mieux voir les cyclistes se trouvant sur la bande cyclable à droite du véhicule.



Zone d'attente pour cyclistes

Au niveau de la zone d'attente pour cyclistes, il faut s'arrêter devant la ligne d'arrêt blanche lorsque le feu est rouge. Pour tourner à droite, il convient d'avancer jusqu'au bord de la ligne jaune.

Avant d'obliquer, un regard de contrôle vers la droite est indispensable, parce que les cyclistes ont le droit de doubler par la droite et de se placer les uns à côté des autres dans la zone d'attente.



5.9 Comportement en présence de signaux lumineux

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent la signification des phases des signaux lumineux, des différents feux et des panneaux supplémentaires
 - expliquent les règles de priorité définies par les signaux lumineux et les panneaux supplémentaires
 - expliquent le comportement à adopter en cas de signaux lumineux hors service
 - décrivent les mesures à prendre contre les accidents aux intersections avec signaux lumineux

- Compétences**
- respectent la signification des signaux lumineux quant au sens de circulation, à la priorité et à l'obligation de s'arrêter
 - respectent les priorités en présence de signaux lumineux hors service

- Volonté**
- sont prêts à emprunter les intersections où la circulation est réglée par des signaux lumineux, dans un esprit de partenariat et de manière responsable

Connaissances et compétences prérequis

- Formation préliminaire achevée
- Bases de la technique du regard et de la technique d'observation
- Usage de la chaussée, obliquer
- Placement du regard, gestion de la vitesse
- Utilisation des voies de circulation, des tronçons servant à la présélection, des bandes cyclables
- Bases légales: art. 34 OCR/art. 68, 69a et 70 OSR

Situation de formation / d'exercice

- Intersections avec différents types de signaux lumineux, avec ou sans flèches blanches de présélection

Précisions méthodologiques

- La connaissance des différents signaux lumineux est fondamentale pour ce thème. Faire le point à ce sujet avant la leçon de conduite, un comportement sûr impliquant de connaître les différences entre les divers signaux.
- Le comportement en présence de signaux lumineux peut être travaillé après ou en même temps que l'utilisation des voies de circulation, des tronçons servant à la présélection et des bandes cyclables. Il convient de conduire dans différentes situations, afin que l'élève apprenne à analyser correctement les différentes variantes et à adopter le comportement adéquat.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quels sont les marquages à respecter et à quel moment?
- Les signaux lumineux donnent des indications claires. À quoi faut-il tout de même veiller?
- Comment reconnaître un changement de phase imminent et comment réagir?
- Où doit-on s'arrêter en cas d'embouteillage?

Analyse des risques

- Quel comportement d'autres usagers peut créer un risque près des signaux lumineux?
- Quels risques les piétons ou cyclistes créent-ils par leur comportement près des signaux lumineux?
- Face à quelles combinaisons de signaux lumineux une prudence particulière est-elle requise?

Auto-évaluation

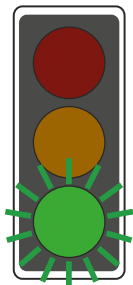
- Les accidents sont fréquents au niveau des signaux lumineux. Comment se comporter pour éviter cela?
- Quels sont les principaux facteurs de stress aux intersections équipées de signaux lumineux et comment les réduire?

Hiérarchie des priorités

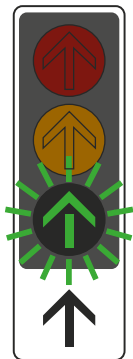
Les dessins et les instructions priment sur les signaux lumineux, ces derniers sur les signaux de priorité et les marquages correspondants, et ces derniers sur les règles de priorité de base.



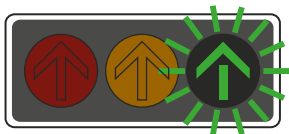
Signaux lumineux



Un feu vert «plein» (sans flèches de direction) signifie que la voie est libre. Les véhicules qui obliquent doivent accorder la priorité aux véhicules venant en sens inverse et aux piétons ou aux utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules engagés sur la chaussée transversale. Le feu est rouge pour les véhicules et les piétons sur la chaussée transversale.

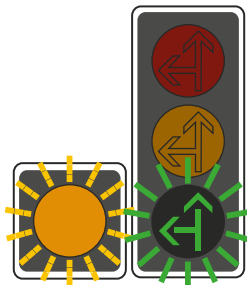


Les flèches vertes permettent de circuler dans le sens indiqué. Les flèches noires figurant sur les plaques complémentaires placées sous les signaux lumineux signifient que ceux-ci ne valent que dans le sens indiqué.

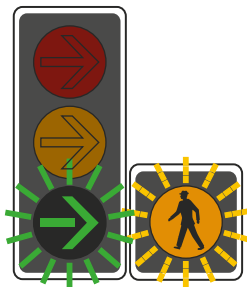


On trouve généralement des signaux lumineux disposés horizontalement au-dessus de tronçons servant à la présélection et de routes à plusieurs voies.

Feux jaunes clignotants

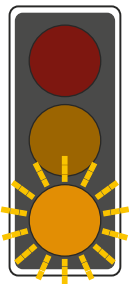


Un feu jaune clignotant à côté d'un signal lumineux indiquant une direction signifie qu'il faut accorder la priorité aux véhicules venant en sens inverse et aux piétons ou aux utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules engagés sur la chaussée transversale.

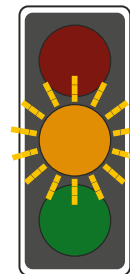


Un feu jaune clignotant portant la silhouette d'un piéton à côté d'un signal lumineux indique qu'il faut accorder la priorité aux piétons sur la chaussée transversale et aux utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules.

Feux jaunes clignotants

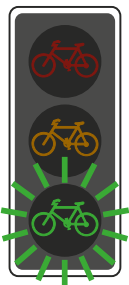


On rencontre souvent des signaux lumineux affichant un feu jaune clignotant à la place du feu vert. Ce feu clignotant invite les conducteurs à faire preuve d'une prudence particulière. Il faut s'attendre, entre autres, à l'arrivée de véhicules.



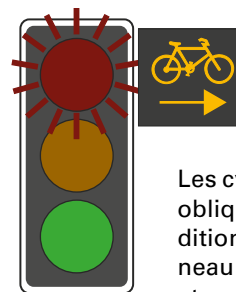
Lorsque les signaux lumineux sont débranchés, il convient de respecter les signaux de priorité et les marquages correspondants, ou les règles générales de priorité.

Feux portant la silhouette d'un cycle



Les feux portant la silhouette d'un cycle sont destinés aux conducteurs de cycles et cyclomoteurs. Ces signaux peuvent s'allumer et s'éteindre indépendamment des autres signaux lumineux.

Signal lumineux avec panneau de signalisation pour cyclistes



Les cyclistes et les motocyclistes peuvent obliquer à droite aux feux rouges, à condition que cela soit signalé par un panneau de signalisation avec un cycle jaune et une flèche vers la droite. La combinaison d'un feu rouge et d'un panneau de signalisation ne donne pas la priorité aux personnes autorisées à obliquer à droite.

5.10 Carrefours giratoires

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent les prescriptions relatives à la priorité et à la signalisation pour emprunter des carrefours giratoires
 - expliquent le placement du regard pour emprunter les carrefours giratoires
 - expliquent le choix de la trajectoire dans les carrefours giratoires comportant une large voie
 - expliquent le choix de la voie dans les carrefours giratoires à plusieurs voies ainsi que l'influence d'éventuels signaux de d'indication

- Compétences**
- observent suffisamment tôt le flux du trafic dans les carrefours giratoires et adaptent leur vitesse ainsi que le choix de la voie et de la trajectoire
 - utilisent les intervalles en respectant l'observation multiple et la distance minimale
 - conduisent de manière claire et si possible fluide grâce à une signalisation en temps utile et un choix de la voie adapté
 - se comportent avec égards, en particulier envers les cyclistes et les piétons

- Volonté**
- sont responsables pour garantir la sécurité et le flux du trafic par un regard systématique et une vitesse adaptée

Connaissances et compétences prérequisés

- Formation préliminaire achevée
- Bases: placement du regard, technique d'observation, insertion dans le trafic, arrêt
- Usage de la chaussée, obliquer
- Choix de la vitesse
- Bases légales: art. 41b OCR/art. 24 OSR

Situation de formation / d'exercice

- Différents carrefours giratoires, à une et plus tard également à plusieurs voies et à trafic modéré

Précisions méthodologiques

- Les carrefours giratoires doivent être abordés plus ou moins tôt dans la formation, selon le lieu de formation.
- Dès le début de la formation, il faut amener l'élève à choisir sa vitesse, d'une part, conformément aux règles de la circulation et, d'autre part, en veillant à la fluidité du trafic. L'élève doit ce faisant faire attention aux autres usagers, en particulier aux cyclistes.
- L'observation précoce est une condition importante pour une vitesse adaptée et un flux de trafic régulier.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quelles sont les possibilités pour signaler son intention suffisamment tôt aux autres usagers dans les carrefours giratoires?
- Quelles mesures permettent de protéger le trafic des deux-roues?

Analyse des risques

- Quels sont les risques au moment d'entrer et de sortir d'un carrefour giratoire?
- Comment éviter les conflits avec les cyclistes ou les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules?

Auto-évaluation

- Quelles pourraient être les causes du stress éprouvé en empruntant un carrefour giratoire?
- Comment identifier et aider les usagers de la route peu sûrs lorsqu'on emprunte des carrefours giratoires?

Principe

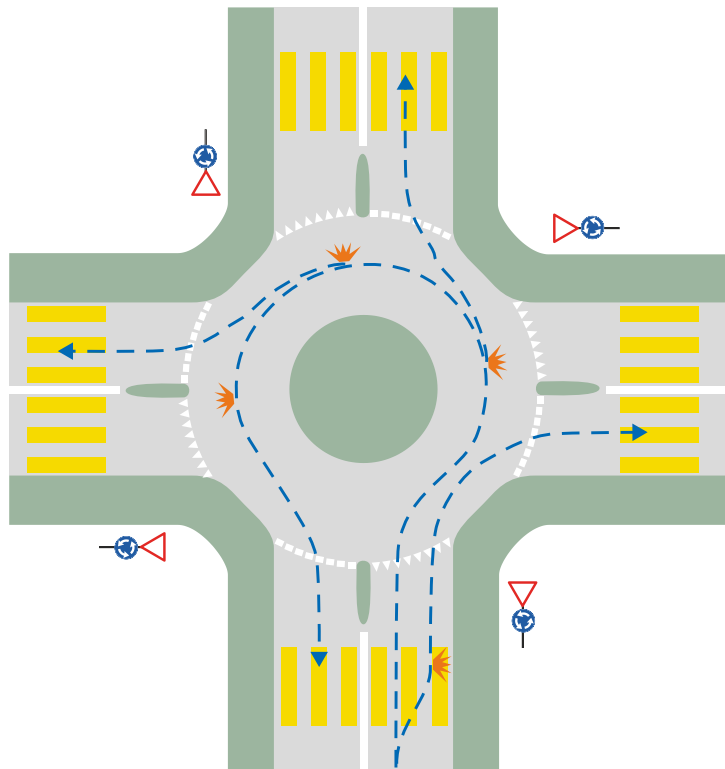
Avant d'entrer dans un carrefour giratoire, le conducteur de véhicule doit adapter ou réduire sa vitesse et accorder la priorité aux véhicules venant de la gauche, surviennent dans le giratoire.

Entrée

- À l'approche du carrefour giratoire, analyser à temps, adapter sa vitesse et constater si un véhicule s'approche depuis la gauche. La priorité doit être accordée aux véhicules arrivant de la gauche (à l'intérieur et à l'extérieur du carrefour giratoire).
- Identifier à temps les intervalles suffisants.
- Pour obliquer à droite, observer, enclencher le clignoteur et se mettre en ordre de présélection avant même d'entrer dans le carrefour giratoire.
- Si possible, entrer avec une vitesse adaptée.
- En cas d'embouteillage, il faut appliquer la technique de la fermeture éclair afin de fluidifier la circulation.

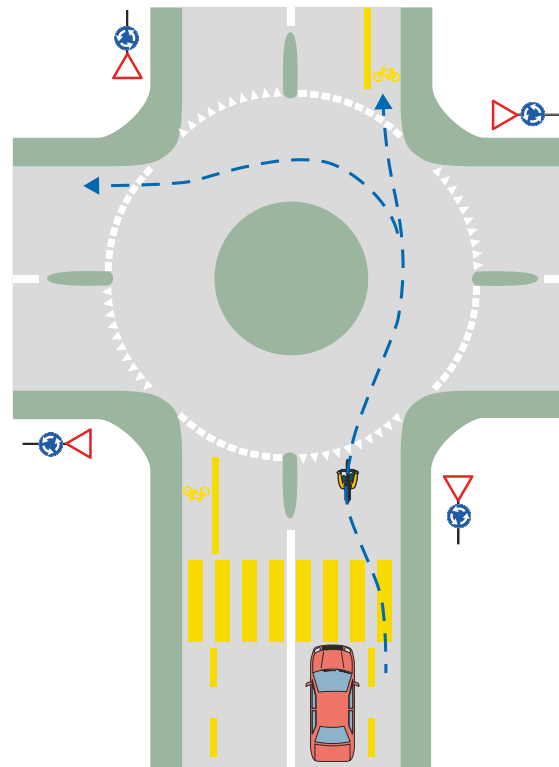
Sortie

- Regard latéral avant de quitter le carrefour giratoire.
- Indiquer sa sortie au moyen du clignoteur droit.
- Si possible, se mettre en ordre de présélection (p. ex. dans les carrefours giratoires de grande taille).



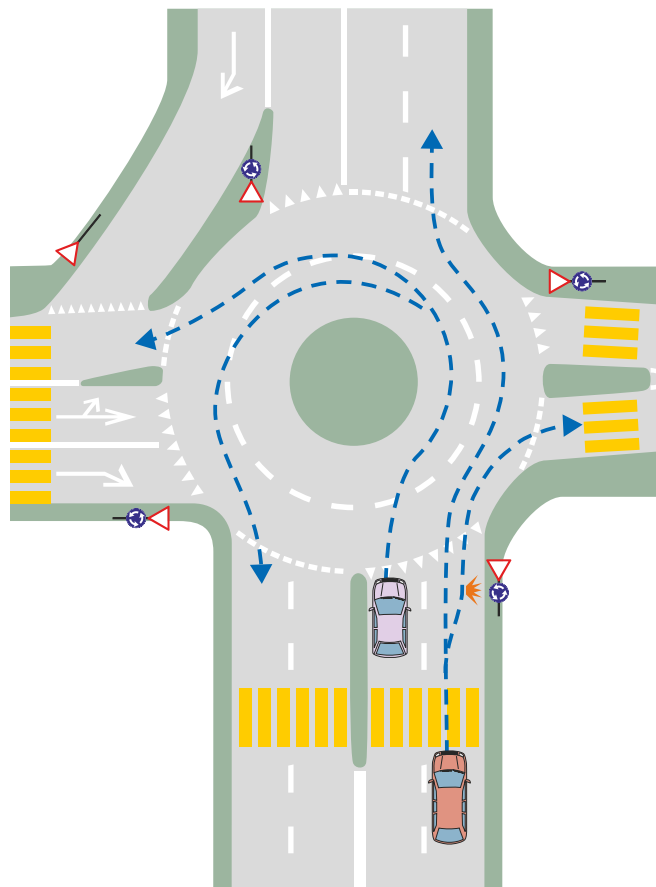
Utilisation des voies de circulation avant, dans ou après le carrefour giratoire

Dans les carrefours giratoires, les cyclistes peuvent déroger à l'obligation de rouler à droite. Il est recommandé aux cyclistes, particulièrement s'ils continuent tout droit ou tournent à gauche, de circuler au milieu de la voie. Dans ce cas, les véhicules automobiles qui empruntent le carrefour giratoire circulent derrière le cycliste.



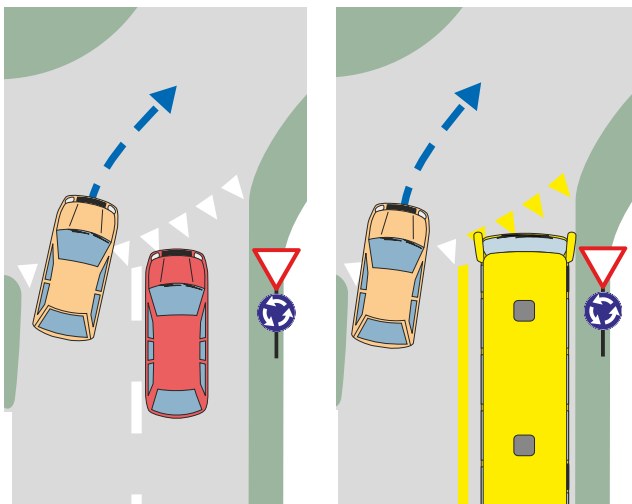
Carrefours giratoires à plusieurs voies

- Dans les carrefours giratoires comportant deux voies, il est recommandé de suivre les prescriptions des éventuels indicateurs de direction, ou sinon d'utiliser la voie de droite pour tourner à droite ou continuer tout droit, et la voie de gauche pour tourner à gauche ou faire demi-tour.
- Si la sortie présente autant de voies que l'entrée, il est à prévoir que des véhicules se trouvant sur la voie de gauche continuent eux aussi tout droit.
- Les véhicules qui, dans un carrefour giratoire à deux voies, passent de la voie intérieure à la voie extérieure doivent indiquer le changement après observation et n'ont pas la priorité.
- Il est particulièrement important d'observer les conducteurs qui circulent en parallèle.

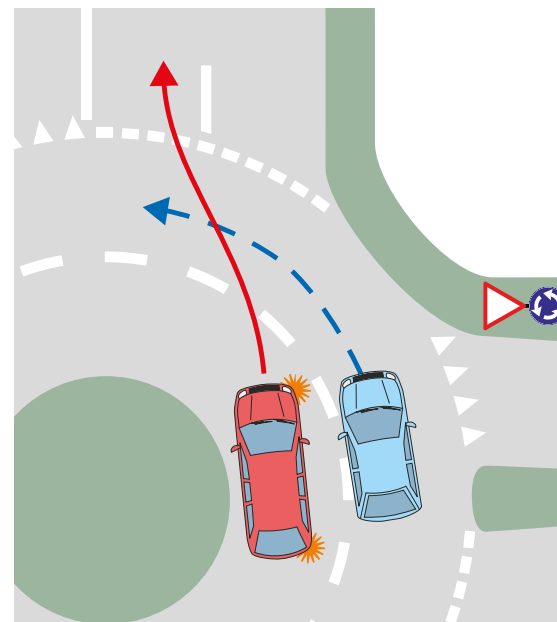


Risques dans les carrefours giratoires

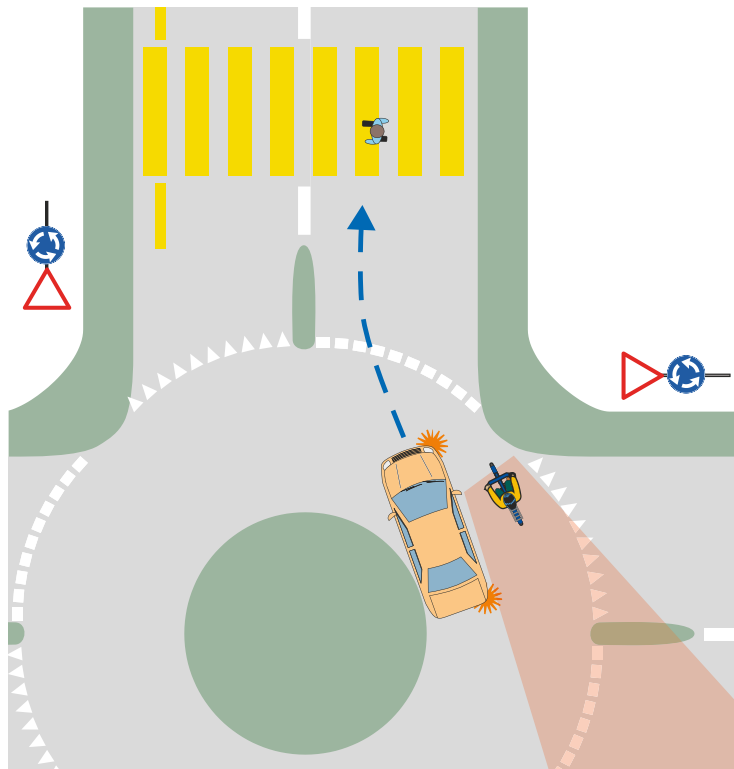
D'après un arrêt du Tribunal fédéral (ATF 127 IV 220), lorsque les usagers de deux voies parallèles veulent s'engager sur la même voie d'un carrefour giratoire, l'usager de gauche est prioritaire, sous réserve du principe de la confiance. Il faut malgré tout observer la circulation sur la voie de droite.



Dans les carrefours giratoires à deux voies ou plus, le conducteur qui change de voie ou qui la traverse doit céder la priorité.



Lors de la sortie, il faut faire attention aux deux-roues qui pourraient dépasser le véhicule sur la droite, ainsi qu'aux piétons après le carrefour giratoire.



6

Formation principale

Compétence à acquérir:

Les élèves conducteurs conduisent le véhicule à une vitesse adéquate et avec un regard adapté à la situation, en respectant les règles de la circulation, même dans des situations de trafic exigeantes, de manière partenariale, prévenante et respectueuse de l'environnement.

6.1 Croisement

Les élèves:

- Connaissances**
- décrivent les prescriptions, risques et mesures de précaution liés aux croisements sur des routes étroites et dans les rétrécissements
 - décrivent les prescriptions, risques et mesures de précaution liés aux croisements avec différentes catégories de véhicules
 - décrivent l'importance d'anticiper et de planifier à l'avance le croisement

- Compétences**
- conduisent le véhicule de manière anticipative sur les routes étroites et en présence de rétrécissements
 - se comportent de manière préventive suffisamment tôt lorsque le croisement est difficile en raison de la présence de véhicules et de la largeur de la chaussée
 - évitent toute marche arrière inutile

- Volonté**
- sont responsables dans les relations avec les autres usagers en cas de rétrécissements

Connaissances et compétences prérequisés

- Formations préliminaire et de base achevées
- Bases légales: art. 9 OCR

Situation de formation / d'exercice

- Routes étroites à trafic dense (p. ex. routes de quartier)

Précisions méthodologiques

- Il s'agit essentiellement de sensibiliser l'élève, afin qu'il respecte les règles de la circulation lors des croisements.
- Si l'élève manque d'assurance, attirer son attention sur les points d'observation. Le moniteur doit les commenter. La remarque doit intervenir suffisamment tôt avant le croisement ou avant les obstacles, rétrécissements, etc., afin que l'élève puisse s'y préparer.
- Une fois qu'il a gagné en assurance, l'élève explique par une conduite commentée la façon dont il observe et comment il réfléchit.

Questions possibles sur**les connaissances et les compétences**

- Quelles sont les règles de circulation concernant les croisements sur route étroite?
- Comment décrire une route qui exige de pouvoir s'arrêter à la moitié de la distance de visibilité?

Analyse des risques

- Quels sont les risques potentiels lors des croisements (selon la situation)?
- Où les croisements présentent-ils un risque accru?

Auto-évaluation

- Comment créer des réserves avant le croisement?

On entend par croisement la rencontre de deux véhicules circulant en sens opposé.

Base légale

Lorsqu'une route étroite ne permet pas de se croiser, les trains routiers ont la priorité sur les autres véhicules, les véhicules automobiles lourds sur les véhicules automobiles légers. En cas de croisement de véhicules de même catégorie, celui qui se trouve le plus proche d'une place d'évitement devra reculer.

Situations particulières

Dans les situations suivantes, le croisement est plus difficile ou impossible, et exige d'anticiper et de choisir sa vitesse ou sa trajectoire:

- en présence d'obstacles
- sur des routes étroites (construction et aménagement de la route)
- en cas de mauvaises conditions routières ou de faible visibilité

La vitesse doit être adaptée:

- à la largeur de la route et à la visibilité (le croisement est-il possible ou non)
- à la distance sur les côtés
- au type d'obstacle (statique, dynamique)
- au type de véhicule (véhicule automobile, motorcycle, etc.)

Il est à prévoir que les véhicules venant en sens inverse évaluent mal la situation et la vitesse. Étant donné que les motocyclistes ne peuvent que difficilement effectuer une marche arrière, planifier à l'avance est particulièrement important.

6.2 Priorité

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent les droits et les obligations en cas de droit de priorité et de devoir de priorité
 - expliquent la hiérarchie des priorités
 - expliquent les règles de base de la priorité
 - expliquent le comportement à adopter lorsque la priorité est signalée

- Compétences**
- circulent dans les situations de priorité avec égards et conscience de leurs obligations
 - se mettent d'accord sur la priorité là où c'est nécessaire
 - renoncent à leur droit de priorité lorsque la situation l'exige

- Volonté**
- font preuve de responsabilité et d'égards lorsqu'ils conduisent dans des situations de priorité

Connaissances et compétences prérequisés

- Formations préliminaire et de base achevées
- Bases légales: art. 26, 43 LCR/art. 14, 15, 40 OCR

Situation de formation / d'exercice

- À l'intérieur des localités, routes secondaires à trafic dense et comportant de nombreuses inter-sections, routes de quartier

Précisions méthodologiques

- Il convient d'exercer ce thème dans différentes situations. L'élève doit décrire les situations en précisant les règles de priorité et se comporter de manière adéquate.
- Les situations critiques doivent être corrigées dans le cadre d'un entretien intermédiaire ou final.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quels sont les avantages de l'observation multiple?
- Comment voir qu'un autre usager ne respectera pas la priorité?

Analyse des risques

- De nombreux accidents sont causés au niveau des intersections. Quelles en sont les causes?
- Quels sont les risques particuliers liés aux piétons et aux cyclistes aux intersections?

Auto-évaluation

- Quelles règles de priorité posent problème et pourquoi?
- Aux intersections, de nombreux accidents sont causés par une mauvaise évaluation des distances, un déficit de perception ou le fait de ne pas voir les autres usagers de la route. Comment y remédier?

Principe de la confiance

Celui qui a la priorité peut se prévaloir de son droit, sauf en présence du comportement inadapté d'un autre usager de la route. Celui qui est tenu d'accorder la priorité ne doit pas gêner le conducteur bénéficiaire de la priorité dans sa progression.

Les motocyclistes sont souvent ignorés en raison de leur silhouette étroite. Les conducteurs évaluent mal la distance et la vitesse. La visibilité grâce à des vêtements voyants, la voie empruntée, une distance suffisante, par exemple derrière des obstacles visuels, peuvent désamorcer des situations dangereuses.

Emprunter une intersection avec route prioritaire signalée

Dans l'intérêt de la fluidité du trafic, le véhicule prioritaire doit en principe exercer sa priorité. Le véhicule prioritaire renonce toutefois dans certaines situations librement à son droit, et permet à un conducteur non prioritaire, par un signe de main, d'entrer sur la route prioritaire.

Marche à suivre:

- Observer à temps devant et derrière
- Évaluer les distances et adapter sa vitesse aux circonstances
- Observer l'intersection
- Se tenir prêt à freiner, si nécessaire
- Exécuter plusieurs fois la technique d'observation aux intersections
- Traverser rapidement l'intersection

Marche à suivre aux intersections

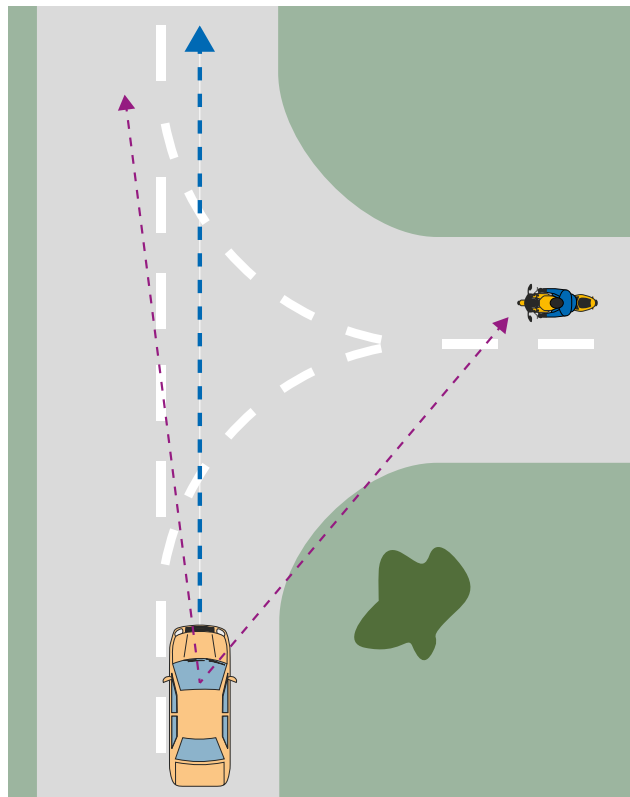
La marche à suivre aux intersections est régie par les chapitres correspondants de la formation de base.

Sur les routes avec priorité à droite

Adapter la vitesse aux circonstances, de manière à pouvoir accorder la priorité aux véhicules venant de droite, et user sans hésiter de son droit de priorité sur ceux venant de gauche.

Dans les cas où la priorité n'est pas réglée, il est nécessaire de s'entendre.

Aux intersections à faible visibilité, il faut choisir sa trajectoire de façon à ne pas gêner les véhicules prioritaires.

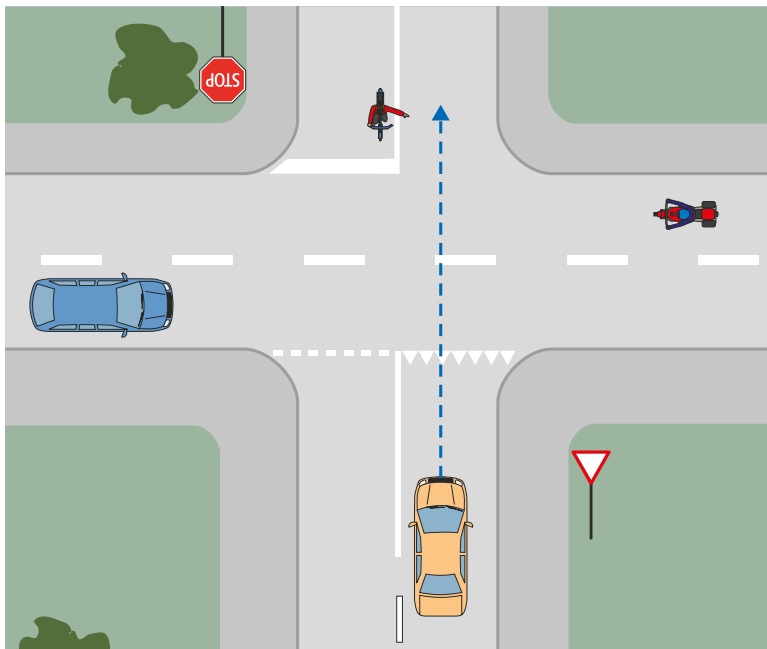


Cédez le passage

Aux intersections équipées d'un signal «Cédez le passage», il n'est pas impératif de s'arrêter. Selon la visibilité, mais avant l'intersection, il faut réduire sa vitesse et se tenir prêt à freiner si la situation l'exige.

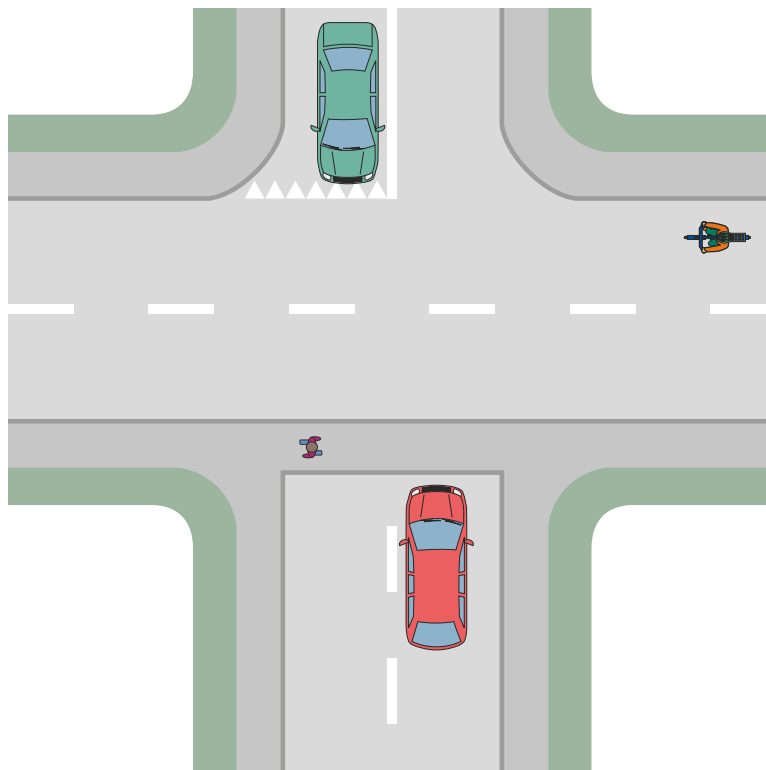
Stop

Aux intersections équipées d'un signal «Stop», il faut impérativement s'arrêter jusqu'à l'arrêt complet. L'observation est la même que pour une intersection équipée d'un signal «Cédez le passage».



Trottoirs traversants

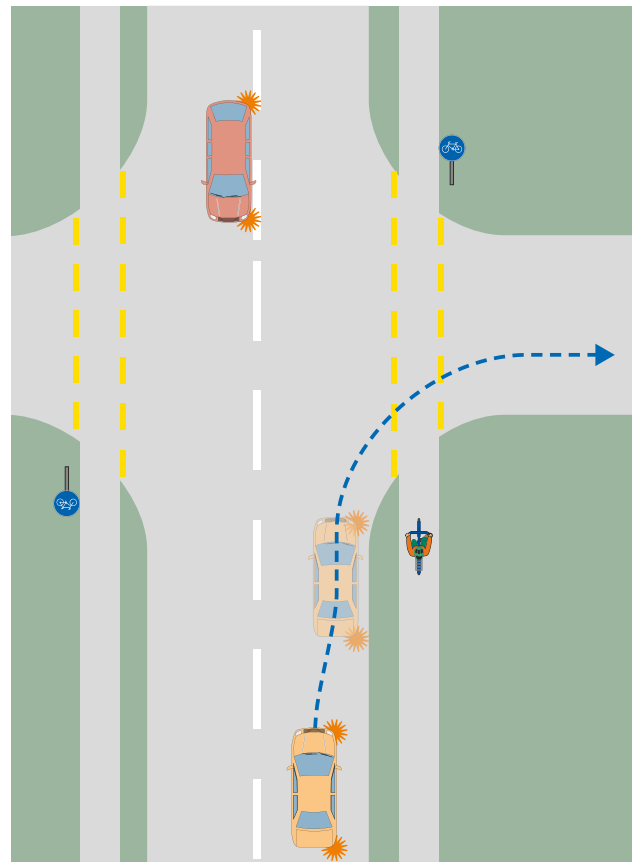
Celui qui, traversant un trottoir, débouche sur une route principale ou secondaire, est tenu d'accorder la priorité aux usagers de cette route.



Pistes cyclables

Les cyclistes circulant sur une piste cyclable qui longe une chaussée destinée au trafic automobile à une distance de deux mètres au plus sont soumis, aux intersections, aux mêmes règles de priorité que les conducteurs circulant sur la chaussée contiguë.

En obliquant, les conducteurs de véhicules automobiles circulant sur la chaussée contiguë doivent accorder la priorité aux cyclistes.



6.3 Autres usagers, théorie du partenariat

Les élèves:

- Connaissances**
- décrivent les comportements typiques des usagers de la route
 - s'adaptent aux comportements possibles des usagers de la route dans les situations de trafic, selon les caractéristiques de l'entraînement AAI (âge, attention, intention)
 - décrivent les mesures de précaution adaptées à l'âge, au véhicule et à la situation
- Compétences**
- adaptent de manière délibérée leur vitesse et leur trajectoire aux autres usagers de la route
 - se comportent avec égards et un esprit de partenariat envers les autres usagers de la route
 - compensent le comportement à risque d'autres usagers de la route par des mesures de précaution
- Volonté**
- prennent conscience de la nécessité d'adopter un comportement adapté à l'âge et à la situation
 - sont responsables à l'égard des autres usagers de la route plus faibles et en présence d'indices du comportement inadapté d'un usager de la route
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formations préliminaire et de base achevées
 - Bases légales: art. 26, 33, 47 LCR/art. 4, 6, 12, 40, 42, 43, 46 à 49 OCR/art. 11, 22a, 22b, 22c, 33, 74 OSR
- Situation de formation / d'exercice**
- À l'intérieur des localités, routes à trafic dense, avec différents usagers (p. ex. zone de rencontre, zone 30, etc.)

Précisions méthodologiques

- Ce chapitre est basé sur le cours de sensibilisation. Le thème ne doit pas être appréhendé isolément et peut être intégré à l'ensemble de l'enseignement de la conduite. Dans ce chapitre, il s'agit de l'aborder encore une fois dans la pratique.
- L'élève doit en particulier être sensibilisé afin d'être en mesure de repérer ou d'estimer dans différentes situations les possibles points de conflits, et de pouvoir ainsi développer un mode de conduite anticipatif et prudent. Les conducteurs de véhicules automobiles doivent souvent s'attendre à des comportements inadaptés, imprudents ou non conformes aux règles de la part des autres usagers. L'élève doit donc développer un comportement prévenant.
- Si l'élève manque d'assurance, il convient d'attirer son attention sur les points de conflit. Le moniteur doit les commenter. La remarque doit intervenir suffisamment tôt, afin que l'élève puisse s'y préparer.
- Une fois qu'il a gagné en assurance, l'élève explique par une conduite commentée la façon dont il observe et comment il réfléchit.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quelle problématique l'entraînement AAI (âge - attention - intention) met-elle en évidence?
- Pourquoi la plupart des accidents sont-ils causés entre 17h et 19h?

Analyse des risques

- Quels sont les principaux risques concernant les piétons, cyclistes, motocyclistes, enfants et personnes âgées?
- Quels risques émanent des véhicules automobiles lourds? Pourquoi?

Auto-évaluation

- Quels sont les usagers les plus difficiles et pourquoi?
- Quelles sont les principales tactiques à l'égard des usagers plus faibles ou plus difficiles?

La théorie du partenariat enseignée durant les cours de sensibilisation aide les élèves à analyser les autres usagers.

Les tableaux ci-dessous présentent quelques exemples de risques, de dangers et de comportements possibles à l'égard des autres usagers. Les exemples ne sont pas exhaustifs et doivent être complétés et enseignés durant la leçon de conduite en fonction des situations rencontrées.

En principe, les règles suivantes s'appliquent: Reconnaître le plus tôt possible l'intention d'un autre usager de la route, lui faire confiance, tout en restant vigilant et critique. Le contact visuel, c'est-à-dire le fait de regarder l'autre usager dans les yeux, permet de clarifier de nombreuses situations et, avec des signes appropriés (p. ex. signe de la main), d'aider l'autre ou de le remercier de sa prévenance.

Comportement à l'égard des piétons et des utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules

Risques et dangers potentiels	Mesures possibles
<p>Les enfants ne peuvent estimer correctement la vitesse, ni la distance des véhicules. La distance de freinage est aussi une notion qui leur est étrangère. C'est pourquoi les éducateurs routiers donnent aux enfants l'instruction de ne traverser la route que quand les véhicules qui s'approchent sont totalement arrêtés, en d'autres termes, lorsque leurs roues sont immobiles.</p>	<p>Les conducteurs ne doivent pas faire de signe de la main aux enfants, parce que ceux-ci risquent de ne plus faire attention au reste du trafic. Il est recommandé de s'arrêter totalement, afin de permettre aux enfants de traverser la route.</p>
<p>Les enfants voient, entendent, pensent, sentent et réagissent autrement que les adultes, et n'ont pas encore une perception d'ensemble des situations complexes telles qu'elles se présentent dans la circulation routière. Les jeunes sont perdus dans leurs pensées, ont l'esprit de compétition, veulent impressionner et tester leur force. Les personnes âgées sont souvent indécises, ont besoin de plus de temps et ne peuvent plus faire des liens et réagir aussi vite que dans leur jeunesse.</p>	<p>Des regards répétés permettent de clarifier au fur et à mesure si les différents usagers accordent leur attention à la route et à la circulation.</p>

Risques et dangers potentiels	Mesures possibles
Des piétons se trouvent à proximité d'un passage pour piétons.	Il convient de se tenir prêt à freiner et d'établir un contact visuel.
Des piétons ont l'intention de traverser la route sur un passage pour piétons.	Il faut s'arrêter avant le passage pour piétons pour leur permettre de traverser la chaussée. Il en va de même lorsque les piétons arrivent par la gauche. Dans le cas de passages pour piétons sans réglage du trafic et divisés par un îlot de sécurité, chaque partie du passage est considérée comme un passage indépendant.
En présence de circulation à la file, des piétons ont l'intention de traverser la route.	Laisser les piétons traverser la chaussée, même en l'absence de passage pour piétons.
Aux intersections réglées par des signaux lumineux, on oblique.	La priorité des piétons doit être respectée si la réglementation le prévoit.

Comportement à l'égard des conducteurs de cycles, cyclomoteurs, etc.

Risques et dangers potentiels	Mesures possibles
Les cyclistes peuvent déroger à l'obligation de rouler à droite, dans les carrefours giratoires, lorsqu'ils obliquent à gauche, etc.	Ne pas dépasser les cyclistes peu avant l'entrée dans le carrefour giratoire ou l'intersection.

Risques et dangers potentiels	Mesures possibles
Les cyclistes et cyclomotoristes peuvent dépasser par la droite dans les zones à circulation ralentie. Ils risquent aussi de dépasser par la gauche.	Observer le trafic derrière soi et sur les côtés, en particulier avant chaque changement de voie.
Toute entrée sur une route comportant des bandes cyclables comporte le risque que des cyclistes entrent sur la chaussée sans égard aux autres usagers.	En présence de signes de comportement inadéquat de leur part, renoncer à sa priorité. Observer les cyclistes et évaluer leurs intentions. Le cas échéant, observer la circulation en sens inverse et adapter sa vitesse.

Comportement à l'égard des motocyclistes

Risques et dangers potentiels	Mesures possibles
Dans les situations de ralentissement de la circulation (circulation à la file, embouteillages, zones, etc.), il est à prévoir que les motocyclistes ne maintiennent pas leur position et dépassent par la droite ou par la gauche.	Observer le trafic derrière soi et sur les côtés.
Il existe un risque de sous-estimer l'accélération et la vitesse des motocyclistes et ainsi de les mettre en danger.	Prévoir une distance suffisante en particulier au moment de s'insérer dans la circulation.
Il existe un risque de ne pas voir les motocyclistes, par exemple s'ils sont situés dans les angles morts du véhicule.	Appliquer l'observation multiple et le regard de contrôle avant d'obliquer.

Risques et dangers potentiels	Mesures possibles
À l'extérieur des localités, la vitesse des motocyclistes est souvent sous-estimée, surtout sur les tronçons sinueux.	Circuler sur la moitié droite de la chaussée et ne pas couper les virages.

Comportement à l'égard des véhicules automobiles lourds

Risques et dangers potentiels	Mesures possibles
Les véhicules automobiles lourds utilisent parfois une partie de la voie opposée en raison de leur taille. Selon les circonstances, ils sont obligés de se déporter sur la voie opposée.	S'il n'est pas possible de dépasser dans l'immédiat, maintenir une distance de sécurité suffisante.
De par leur taille, les véhicules automobiles lourds bouchent la vue aux véhicules qui les suivent, par exemple lorsqu'un véhicule s'arrête pour le déchargement de marchandises, pour laisser monter et descendre des passagers, etc.	Maintenir une distance nettement plus grande tant en conduisant qu'à l'arrêt.

Comportement à l'égard des animaux

Risques et dangers potentiels	Mesures possibles
Le bruit d'un moteur s'approchant par-derrière rend les animaux nerveux.	S'il n'est pas possible de dépasser dans l'immédiat, maintenir une distance de sécurité suffisante.
Les chevaux sont des animaux dont l'instinct les pousse à s'enfuir. Les bruits soudains tels le vrombissement du moteur ou un klaxon à fort volume pourraient les effrayer.	Dépasser à vitesse réduite et à une distance la plus élevée possible; s'abstenir d'accélérer rapidement à haut régime ou de klaxonner.

6.4 Changement de voie de circulation

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent les prescriptions, les risques et les mesures de précaution en cas de changement de voie de circulation
 - expliquent les prescriptions, les risques et les mesures de précaution en cas de changement de la largeur de la chaussée ainsi que de réduction et d'augmentation de voies de circulation
- Compétences**
- évitent les changements de voies de circulation inutiles
 - planifient suffisamment tôt le choix de la voie à l'aide de signaux et de marquages
 - observent attentivement l'espace de circulation devant, sur les côtés et derrière
 - respectent les prescriptions relatives aux distances et aux indicateurs de direction
 - observent à plusieurs reprises afin de protéger les autres usagers de la route
 - changent de voie avec égards et en toute sécurité
- Volonté**
- sont responsables pour garantir la sécurité et le flux du trafic par un regard systématique et une vitesse adaptée, lorsque des changements de voies sont nécessaires
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formations préliminaire et de base achevées
 - Bases légales: art. 8, 13 OCR
- Situation de formation / d'exercice**
- Routes à deux ou plusieurs voies (sans marquage), à l'intérieur et à l'extérieur des localités
 - Routes avec subdivision des voies (avec marquage)

Précisions méthodologiques

- Une attention particulière doit être portée à la gestion de la vitesse, à la taille des intervalles et à l'angle mort.
- Exercer ce processus d'abord sur des routes à trafic peu dense. À mesure que l'élève gagne en aisance, accroître la difficulté du trajet, afin d'améliorer encore la compétence décisionnelle et l'habileté de mise en œuvre.
- Les changements de voie produisent aussi dans les carrefours giratoires comportant plusieurs voies, lorsqu'un véhicule se met en ordre de présélection à gauche dans l'intention de tourner à gauche, puis passe de l'intérieur à l'extérieur au moment de sortir. Ces situations doivent aussi être exercées.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quel est l'avantage des changements de voie sur les routes à plusieurs voies?
- Comment change-t-on correctement de voie?

Analyse des risques

- Quel est le plus grand risque en cas de changement de voie?
- Pourquoi un changement de voie de circulation vers la droite est-il particulièrement risqué?
- Pourquoi l'ordre consistant à observer, puis à enclencher le clignoteur et à changer de voie est-il particulièrement important?

Auto-évaluation

- Comment adapter sa vitesse lors d'un changement de voie?
- Comment aider un autre usager de la route à changer de voie?

Des changements de voie peuvent s'avérer nécessaires:

- Pour dépasser
- Pour répartir le trafic sur les routes où plusieurs voies mènent à la même destination
- Sur les autoroutes
- En cas de réduction de la voie
- Avant le contournement d'obstacles (p. ex. chantiers)
- En présence de systèmes de signaux lumineux indiquant la fermeture temporaire de voies
- Dans les carrefours giratoires à plusieurs voies

Déroulement du changement de voie

Intention	<ul style="list-style-type: none">■ Changer de voie en toute sécurité	Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Respecter la signalisation, les marquages, la circulation derrière soi et sur les côtés, ainsi que le tracé de la route■ Observer la situation du trafic (intersections, véhicules, passages pour piétons, obstacles, chantiers, etc.)■ Chercher à connaître l'intention du véhicule devant soi (p. ex. changement de direction, de voie, etc.)	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Changer de voie en profitant d'un intervalle adéquat et à une distance suffisante par rapport aux autres véhicules■ En cas de trafic dense, demander un intervalle pour changer de voie	
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Regarder dans les rétroviseurs et sur le côté pour observer la circulation derrière et à côté de soi■ Intégration des systèmes d'aide à la conduite■ Chercher et trouver un intervalle adéquat <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none">■ Lorsqu'un intervalle a été repéré, enclencher le clignoteur et, si nécessaire, adapter sa vitesse à l'éventuel trafic sur la voie parallèle■ Si la circulation est dense, enclencher le clignoteur et adapter sa vitesse à l'éventuel trafic sur la voie parallèle. Se diriger sur la voie souhaitée et évaluer la trajectoire et la vitesse des véhicules derrière soi, ainsi que la réaction des autres conducteurs <p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none">■ Après avoir repéré un intervalle, changer de voie en effectuant un regard de contrôle■ En cas de trafic dense, ne changer de voie que lorsqu'un autre usager libère l'espace■ Ne pas forcer le changement de voie en l'absence d'intervalle adéquat■ Restaurer les distances, le cas échéant	

Dangers

- Véhicules dépassant par la droite
- Changement simultané des deux côtés sur la même voie
- Freinage brusque de véhicules devant soi dans une circulation à la file
- Changement de voie involontaire dû à un placement du regard erroné

Systèmes de signaux lumineux indiquant la régulation temporaire de voies

Le système suivant de signaux lumineux placés au-dessus de la chaussée est utilisé pour régler la circulation sur les routes à plusieurs voies et pour réguler temporairement certaines voies:



La circulation sur la voie concernée est autorisée.



Le conducteur doit quitter la voie où il se trouve dès que possible et prendre la direction indiquée.



La voie correspondante est fermée à la circulation.

6.5 Dépasser

Les élèves:

- Connaissances**
- désignent l'espace requis par le véhicule pour dépasser ou doubler
 - décrivent le sens d'une manœuvre de dépassement et le principe «Jamais en cas de doute!»
 - expliquent les règles à respecter lors d'une manœuvre de dépassement, par les conducteurs qui dépassent et ceux qui sont dépassés
 - décrivent l'importance d'une distance suffisante devant, sur le côté et derrière
 - décrivent l'impact de la différence de vitesse sur la distance de dépassement
 - décrivent la distance minimale à respecter par rapport aux véhicules venant en sens inverse et l'impact sur la distance de dépassement
- Compétences**
- ne dépassent que si la situation du trafic le permet sans danger, s'il y a un avantage évident pour la situation du trafic et s'il est possible de conduire à une vitesse différente appropriée
 - respectent les distances minimales vis-à-vis de tous les usagers de la route lors du dépassement
 - observent et planifient suffisamment tôt et, en cas de doute, renoncent au dépassement envisagé
- Volonté**
- prennent conscience des risques liés au dépassement et des inconvénients dus à un manque de pratique de la conduite
 - sont responsables en ne se laissant pas inciter à dépasser
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formations préliminaire et de base achevées
 - Autres usagers, théorie du partenariat, entraînement AAI
 - Bases légales: art. 34, 35, 44 LCR/art. 8, 10, 11 OCR/art. 26 OSR
- Situation de formation / d'exercice**
- À l'intérieur ou à l'extérieur des localités

Précisions méthodologiques

- Un dépassement adapté ne présentant pas de risque requiert beaucoup d'expérience. Les élèves doivent donc être assistés lors des manœuvres de dépassement. Les risques possibles doivent notamment être régulièrement évoqués.
- Il est difficile de planifier une leçon de conduite incluant des manœuvres de dépassement. Ce thème doit être traité et exercé en fonction de la situation et en présence de circonstances favorables. Les bases peuvent d'abord être pratiquées à l'intérieur des localités avec le dépassement de cyclistes.
- En cas de doute, il faut renoncer aux manœuvres de dépassement.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quelles conditions doivent être réunies pour qu'une manœuvre de dépassement soit autorisée?
- De quoi faut-il tenir compte en cas de dépassement au regard des distances et de la vitesse?

Analyse des risques

- Quels sont les facteurs de réduction des risques en cas de dépassement (homme, véhicule, environnement)?
- Pourquoi ne pas dépasser avant les virages?
- Comment dépasser en toute sécurité les véhicules à l'arrêt?

Auto-évaluation

- Dans quelles situations pourrait-on être tenté d'exécuter une manœuvre de dépassement risquée?
- Comment un conducteur dépassé lui-même peut-il contribuer à la sécurité de la manœuvre de dépassement?

Dépasser

- Lors du dépassement, il faut garder une distance suffisante par rapport à tous les usagers de la route, en particulier avant de se déporter sur la gauche, au moment de se rabattre et avant de croiser d'éventuels véhicules venant en sens inverse.
- Dépasser ou contourner des obstacles est uniquement permis lorsque l'espace nécessaire est bien visible et dégagé, et que cela ne gêne pas le trafic en sens inverse.
- Celui qui dépasse doit avoir des égards particuliers pour les autres usagers, surtout pour celui qu'il veut dépasser, en particulier en respectant une distance latérale suffisante.

Processus de dépassement

Intention	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dépasser le véhicule devant soi en toute sécurité 	Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vérifier la nécessité et l'utilité ▪ Veiller à la signalisation, aux marquages, à la circulation venant en sens inverse, à la circulation derrière soi, à la visibilité ainsi qu'au tracé de la route ▪ Observer la situation du trafic devant le véhicule devant soi (intersections, taille des intervalles, véhicules, passages pour piétons, obstacles, chantiers, etc.) ▪ Estimer la longueur du véhicule devant soi (p. ex. train routier, tracteur à plusieurs remorques, etc.) ▪ Chercher à connaître l'intention du véhicule devant soi (p. ex. changement de direction, dépassement, etc.) 	
Plan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dépasser le véhicule devant soi promptement, avec une distance suffisante. ▪ Interrompre la manœuvre de dépassement en toute sécurité en cas de danger. 	
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regard vers la circulation en sens inverse ainsi que dans les rétroviseurs et sur le côté pour observer la circulation derrière et à côté de soi <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Enclencher l'indicateur ▪ Changer de voie de circulation <p>Mise en œuvre</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Choisir un rapport adapté, garder la distance avec le véhicule à dépasser 2. Se déporter, accélérer le cas échéant 3. Dépasser 4. Se rabattre avec une distance suffisante 5. Poursuivre la route sans entraver le conducteur dépassé 	

6.6 Comportement à l'égard des transports publics

Les élèves:

Connaissances ■ distinguent les conditions juridiques applicables aux véhicules ferroviaires dans le trafic routier et aux véhicules soumis à la loi sur la circulation routière
■ expliquent les règles de priorité, les dangers et les mesures de précaution vis-à-vis des transports publics

Compétences ■ choisissent, sur des tronçons de route munis de rails et de marquages, la voie et leur vitesse de manière à ne pas se mettre en danger ni mettre en danger les autres, en particulier lorsque les conditions routières et météorologiques sont mauvaises
■ se comportent conformément aux prescriptions à l'égard des véhicules ferroviaires et des autres véhicules des transports publics
■ empruntent les secteurs de la chaussée dans lesquels circulent les transports publics, en respectant les règles de priorité et en procédant à la planification préalable nécessaire, uniquement lorsque cela est autorisé
■ créent des réserves par rapport aux transports publics et renoncent à leur droit de priorité lorsque la situation l'exige

Volonté ■ font preuve de responsabilité envers les véhicules ferroviaires et autres véhicules transportant des personnes

Connaissances et compétences prérequis

- Formations préliminaire et de base achevées
- Bases légales: art. 38, 48 LCR/art. 6, 11, 17 à 19, 24, 25, 31, 45 OCR/art. 34, 74 OSR
- Particularité: le tramway est soumis à la loi sur les chemins de fer

Situation de formation / d'exercice

- À l'intérieur des localités, routes à trafic dense où circulent des transports publics (bus, tramway), passages à niveau avec ou sans barrières, à l'intérieur et à l'extérieur des localités

Précisions méthodologiques

- En général, il y a beaucoup de piétons aux alentours des transports publics, sur les trottoirs adjacents, aux arrêts ou aux passages pour piétons. Il existe par conséquent de nombreuses règles et modes de comportement à respecter à cet égard.
- Les situations sont très diverses selon le lieu. L'élève doit maîtriser de nombreuses situations aussi différentes que possible et savoir en déduire le comportement sûr.
- Malgré les barrières et signaux, l'élève doit s'assurer avant chaque traversée de passage à niveau qu'aucun train ne s'approche, et se comporter de façon à ne pas devoir s'arrêter sur le passage à niveau.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Comment est réglée la priorité par rapport à un tramway?
- Quel est le comportement à adopter lorsqu'un bus veut quitter un arrêt?
- À quoi reconnaît-on qu'un bus ou un tramway s'apprête à partir?

Analyse des risques

- Quels sont les risques spécifiques près des arrêts des transports publics (TP)?
- Quels sont les risques de la conduite sur des routes empruntées par les transports publics (tramway, bus, etc.)?

Auto-évaluation

- Dans quelle situation est-il recommandé de ne pas dépasser un tramway arrêté près d'un îlot de protection?
- Aux arrêts de transports publics, il y a souvent des voyageurs pressés. Comment exclure autant que possible les situations à risque à cet égard?
- Quelles situations liées aux transports publics trouve-t-on les plus stressantes?

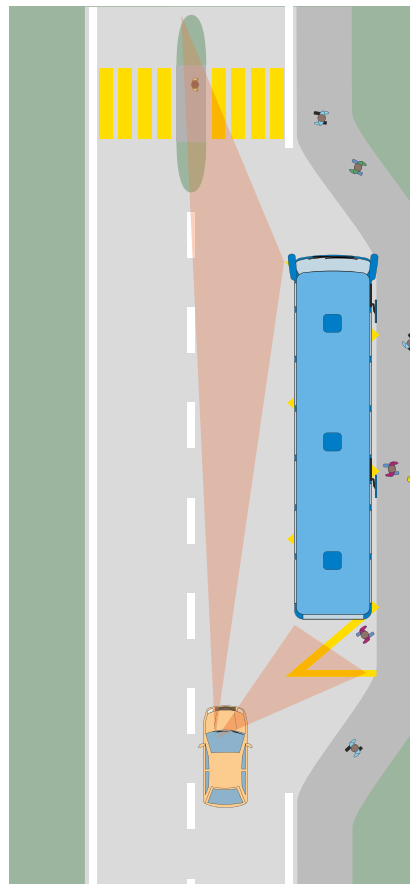
Comportement près des arrêts de bus situés dans des créneaux de parcage

S'il existe un créneau de parcage pour le bus, il est possible de dépasser celui-ci avec la prudence requise.

Être attentif aux points suivants:

- Réduire la vitesse et se tenir prêt à freiner, des piétons pouvant surgir inopinément sur la route devant le bus.
- Maintenir une distance latérale suffisante

Lorsque, à l'intérieur d'une localité, le conducteur d'un bus en trafic de ligne se trouvant à un arrêt indique son intention de partir, il faut le lui permettre.



Comportement près des arrêts de bus situés sur la chaussée

Si l'arrêt de bus se trouve sur la chaussée, il est possible de dépasser le bus, pour autant que la situation et la visibilité le permettent.

Être attentif aux points suivants:

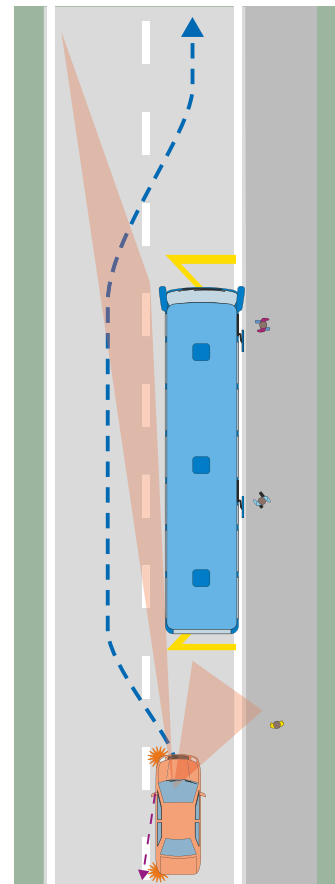
- Bien qu'il faille dépasser promptement, il convient de réduire sa vitesse et de se tenir prêt à freiner, des piétons pouvant surgir inopinément sur la route devant le bus.
- Lorsqu'il faut s'arrêter derrière le bus, il est nécessaire de veiller à ce que le véhicule ne bloque aucun passage pour piétons ni aucun débouché.

Lorsqu'un bus s'arrête en sens inverse, il faut faire attention aux piétons qui traversent la chaussée.

Comportement à l'égard des bus scolaires

Lorsque des bus scolaires signalés comme tels s'arrêtent et que leurs feux de détresse sont enclenchés, les conducteurs ne peuvent les dépasser qu'à une vitesse réduite et en faisant preuve d'une prudence particulière; au besoin, ils s'arrêtent.

Là aussi, la règle en cas de dépassement est:
Jamais en cas de doute!

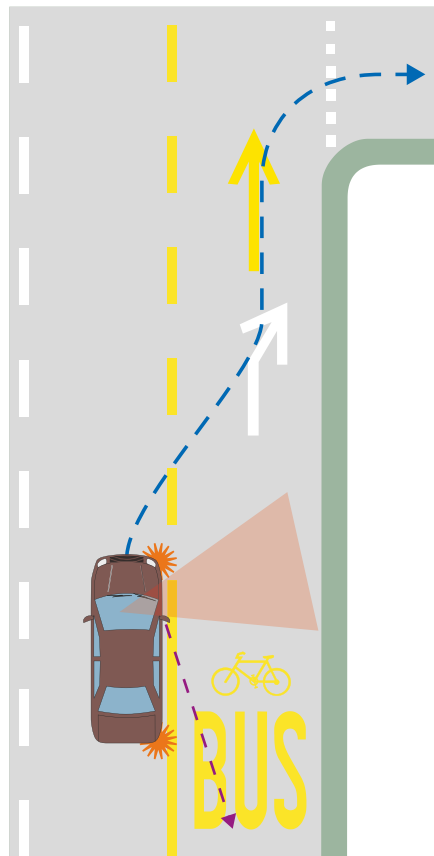


Voies réservées aux bus

Les voies réservées aux bus ne peuvent être utilisées que par des bus publics en trafic de ligne et par les véhicules pour lesquels une dérogation est indiquée par une marque ou un signal.

Pour obliquer sur une route avec voie de bus, se mettre en ordre de présélection le long de la ligne jaune, à moins que des flèches de présélection blanches autorisent l'emprunt de la voie pour la présélection. Il convient alors de prêter attention aux véhicules sur la voie de bus.

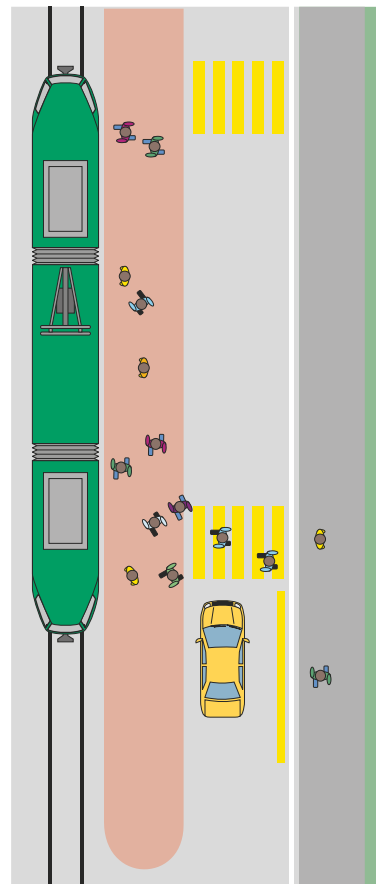
Les autres véhicules ne doivent pas emprunter les voies réservées aux bus, mais peuvent au besoin (p. ex. pour obliquer) les franchir lorsqu'elles sont délimitées par une ligne jaune discontinue.



Comportement aux arrêts de tramway

Lorsqu'un tramway s'arrête au milieu de la chaussée et que les passagers peuvent descendre sur des refuges, il est possible de dépasser le tramway par la droite. Cependant, il est à prévoir que les passagers sortants empruntent le passage pour piétons ou la chaussée sans tenir compte de la circulation. Adapter sa conduite en conséquence.

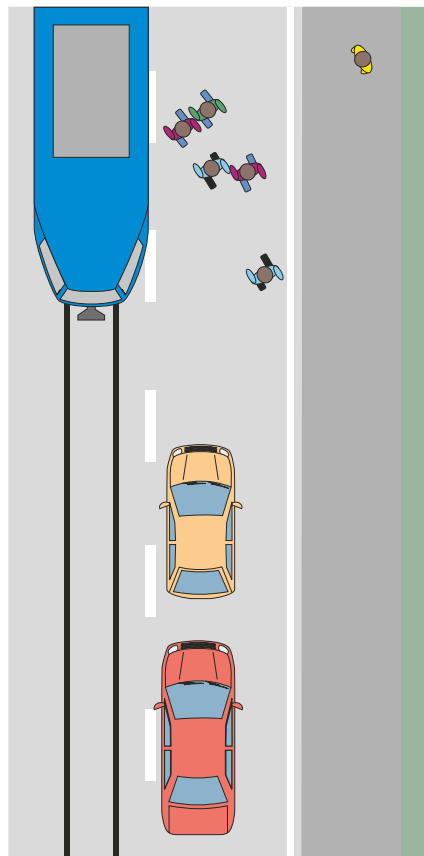
À chaque arrêt, il est à prévoir que des personnes accourent pour atteindre le tramway ou le bus qui s'arrête. Ces personnes ne prêtent alors que très peu d'attention à la circulation, voire pas du tout.



Comportement aux arrêts de tramway dépourvus de refuge

Les arrêts de tramway sont souvent réglés par des signaux lumineux. À défaut, respecter les règles ci-dessous.

Si, aux arrêts dépourvus de refuge, les passagers d'un véhicule sur rails doivent descendre du côté de la circulation, les conducteurs des véhicules circulant sur la même moitié de la chaussée doivent s'arrêter jusqu'à ce que les passagers aient évacué celle-ci.

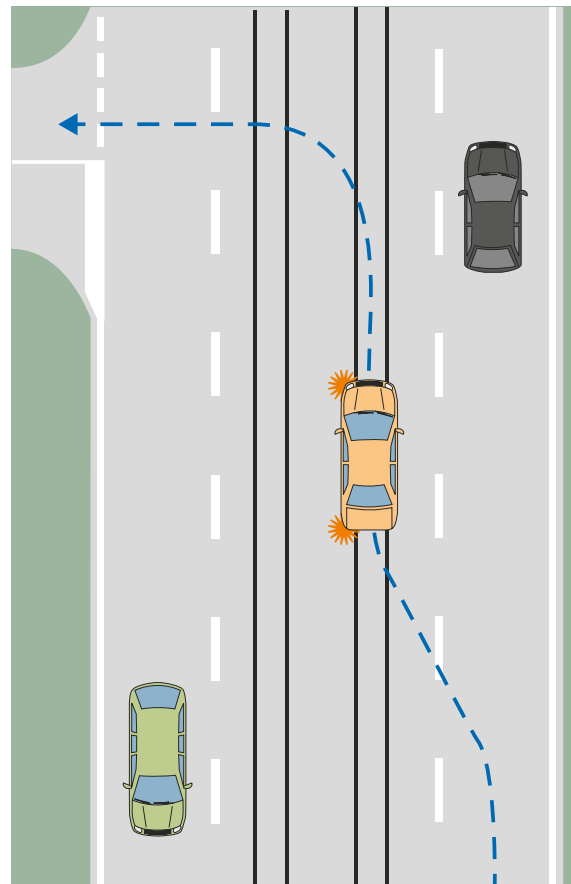


Se mettre en ordre de présélection sur les rails de tramway

En présence de rails de tramway le long de la chaussée, les conducteurs qui obliquent à gauche peuvent s'engager sur ces rails pour se mettre en ordre de présélection lorsqu'aucun tramway ne s'approche. Ils doivent alors veiller à ne pas gêner le tramway.

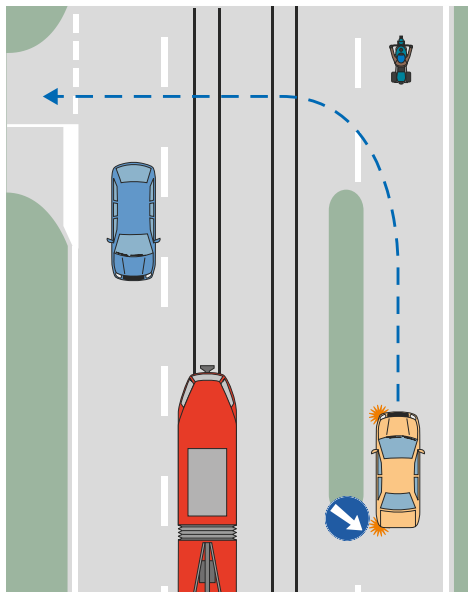
Les tramways ou chemins de fer routiers à l'arrêt ne peuvent être croisés et dépassés qu'à une allure modérée. S'il existe un refuge, ils seront dépassés par la droite, sinon par la gauche exclusivement.

Si les rails de tramway le long de la chaussée se situent sur une bande qui, par sa construction, se distingue de la chaussée (p. ex. végétalisée), il est interdit de l'emprunter pour se mettre en ordre de présélection ou de la traverser en obliquant. Dans ce cas, il convient de continuer jusqu'à la prochaine possibilité de faire demi-tour.

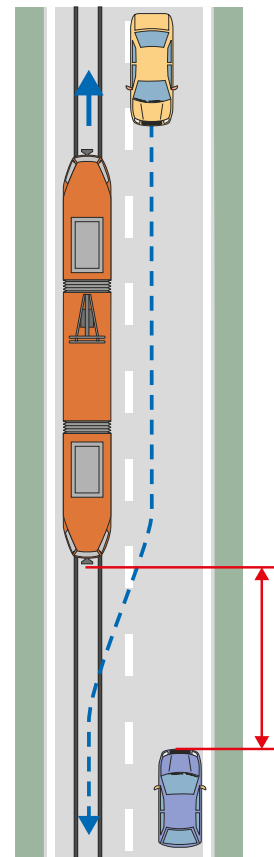


Arrêt pourvus de refuge

Il est permis de passer entre les refuges, lorsqu'aucun tramway ne s'y trouve ou s'en approche; il faut alors prêter une attention particulière aux piétons. Si le signal «Obstacle à contourner par la droite» se trouve devant le refuge, il n'est pas permis de s'engager sur les rails pour se mettre en ordre de présélection.



Si un tramway circule sur la moitié gauche de la chaussée dans la même direction, laisser une distance suffisante derrière le tramway. La circulation venant en sens inverse doit emprunter la moitié droite de la chaussée.



Comportement devant les passages à niveau

Il convient de s'arrêter devant les passages à niveau, lorsque les barrières se ferment ou que des signaux commandent l'arrêt, et, à défaut de tels dispositifs, lorsque des véhicules s'approchent sur la voie ferrée.

Traversée des passages à niveau

Tenir compte des points suivants au moment de traverser un passage à niveau:

- Avant de traverser, effectuer un regard de contrôle à gauche et à droite
- Adapter sa vitesse avant les passages à niveau à faible visibilité ou lorsque la chaussée est irrégulière
- Traverser le passage à niveau sans s'attarder
- En cas de circulation à la file, ne traverser le passage à niveau que lorsqu'il existe un espace suffisant pour tout le véhicule de l'autre côté

Règles supplémentaires applicables aux passages à niveau sans barrières

- S'arrêter si nécessaire devant un passage à niveau sans barrières à faible visibilité
- Aux passages à niveau sans barrières, le conducteur ne peut dépasser que des cyclistes, des utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules et des piétons, à condition que la visibilité soit bonne.

Aux autres passages

Les usagers de la route ont la priorité aux passages à niveau des voies de raccordement qui ne sont pas signalés au moins par une croix de Saint-André ainsi qu'aux passages à niveau des voies pour wagonnets de chantier. Réglementation de la circulation par des feux de signalisation ou par des auxiliaires est réservée.

6.7 Suivre le rythme / Distances / File de véhicules

Les élèves:

- Connaissances**
- décrivent les prescriptions, les dangers et les mesures de sécurité en présence de files de véhicules, les uns derrière les autres et les uns à côté des autres
 - décrivent les distances minimales nécessaires
 - décrivent l'importance de l'attention lors de la conduite dans circulation à la file
- Compétences**
- suivent si possible le rythme de la file
 - respectent les distances devant et sur le côté pendant la conduite et à l'arrêt
 - ralentissent leur véhicule si nécessaire en freinant de manière anticipée et modérée, même lorsqu'ils s'arrêtent
- Volonté**
- sont prêts à conduire en toute sécurité dans circulation à la file en faisant preuve d'attention et en adoptant une conduite adaptée
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formations préliminaire et de base achevées
 - Bases légales: art. 4, 8, 12, 26 OCR
- Situation de formation / d'exercice**
- Routes à une, deux ou plusieurs voies, à fort trafic, à l'intérieur et à l'extérieur des localités

Précisions méthodologiques

- Exercer le thème en conduisant sur des artères empruntées par de nombreux usagers. Des installations de signaux lumineux, carrefours giratoires et, si possible, une régulation de la circulation par la police ou d'autres services sont souhaitables

Questions possibles sur**les connaissances et les compétences**

- Comment déterminer si la distance par rapport au véhicule de devant est suffisante?
- Comment contribuer à favoriser le flux du trafic dans une circulation à la file?
- Quel est le sens de la technique de la fermeture éclair?

Analyse des risques

- Quels sont les risques lorsqu'on se suit dans une circulation à la file?
- Quelles sont les causes des collisions en chaîne?

Auto-évaluation

- Quel est le danger particulier pour un conducteur qui ne respecte pas une distance suffisante derrière un obstacle visuel (véhicule de livraison, camion, car)?
- Pourquoi la plupart des conducteurs gardent-ils trop peu de distance?
- Comment se comporter face à un conducteur trop pressant?

Suivre le rythme

Il est particulièrement important d'adopter un comportement anticipatif en vue d'adapter dans la mesure du possible la dynamique de conduite (vitesse, ralentir, accélérer et utiliser l'élan) au flux général du trafic. Il convient alors de respecter les vitesses maximales.

Distances

La distance par rapport au véhicule de devant doit toujours être continuellement adaptée à l'état de la route, à la circulation et aux conditions de visibilité. Accroître la distance en cas de vitesse élevée, de mauvaise visibilité, de mauvaises conditions de route ou de conduite derrière un gros véhicule.

Respecter une distance d'au moins deux secondes, quelle que soit la vitesse.

Circulation à la file

Il convient de regarder aussi loin que possible devant soi, même en cas de circulation à la file. Il faut non seulement tenir compte du véhicule situé immédiatement devant soi, mais si possible aussi aux changements de vitesse (feux de freinage) des véhicules précédents.

Renoncer aux distances excessives qui allongent inutilement la file.

En cas de circulation à la file ou d'embouteillage, veiller à laisser les intersections, passages pour piétons, rails de tramway, etc. libres, afin de ne pas gêner les autres usagers.

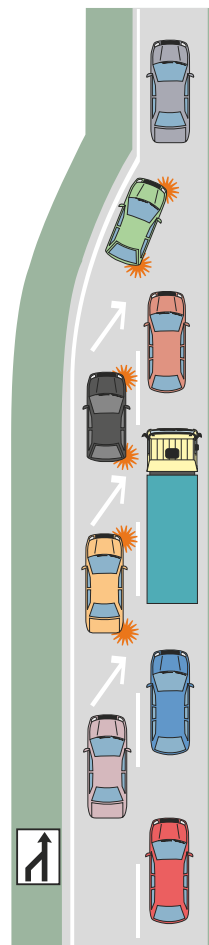
En cas de circulation à la file ralentie, il faut laisser de la place au cycliste, dans la mesure du possible.

Dépasser par la droite

En cas de files de véhicules parallèles, ainsi qu'à l'intérieur des localités sur les routes à plusieurs voies parallèles dans une même direction, il est permis de dépasser d'autres véhicules par la droite, à moins que ceux-ci ne s'arrêtent pour céder la priorité aux piétons ou aux utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules. Il est cependant interdit de contourner des véhicules par la droite pour les dépasser.

Technique de la fermeture éclair

Si, sur les routes comportant plusieurs voies dans un sens, il n'est pas possible de circuler de manière continue sur une voie de circulation ou si une voie de circulation se termine, il faut, immédiatement avant le début du rétrécissement, permettre aux véhicules empêchés de poursuivre leur route de passer à tour de rôle sur la voie de circulation voisine.



6.8 Utilisation des intervalles

Les élèves:

- Connaissances**
- décrivent les prescriptions, les dangers et les mesures de sécurité lors de l'utilisation d'intervalles
 - décrivent la taille des intervalles nécessaires en tenant compte de leurs propres compétences de conduite et des performances du véhicule
 - distinguent le fait d'obliquer à droite et à gauche et de traverser des chaussées
- Compétences**
- tiennent compte des distances pour les véhicules suivants dans l'estimation de la taille des intervalles
 - n'utilisent que les intervalles correspondant à leurs propres compétences de conduite et aux performances du véhicule
 - observent et planifient suffisamment tôt et, en cas de doute, renoncent à l'utilisation envisagée d'un intervalle
- Volonté**
- sont prêts à se comporter de manière préventive lors de l'utilisation d'intervalles sans réduire inutilement le flux du trafic
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formations préliminaire et de base achevées
 - Bases légales: art. 14, 15 OCR
- Situation de formation / d'exercice**
- Routes à fort trafic, débouchés sur des routes avec espace d'attente au milieu de la chaussée

Précisions méthodologiques

- L'utilisation des intervalles est déjà abordée dans le cadre de la priorité et des carrefours giratoires. Sur les routes à forte circulation mais sans signaux lumineux, il n'est souvent pas facile de s'insérer dans le trafic. Il convient donc de choisir pour ce thème des routes présentant un trafic aussi dense que possible et des débouchés avec un espace d'attente. Cela permet d'enseigner l'observation et l'analyse.
- Pour ce thème également, apporter d'abord un soutien à l'élève s'il manque d'assurance, puis le faire commenter ses actes une fois qu'il a acquis de l'expérience.

Questions possibles sur les connaissances et les compétences

- Quelle préparation est nécessaire pour s'insérer sans danger?
- Quel est l'intérêt d'un espace d'attente et comment l'utiliser?

Analyse des risques

- Quels sont les risques, lorsque les véhicules derrière soi suivent de trop près?
- Quels sont les risques spécifiquement liés aux débouchés à l'extérieur des localités?

Auto-évaluation

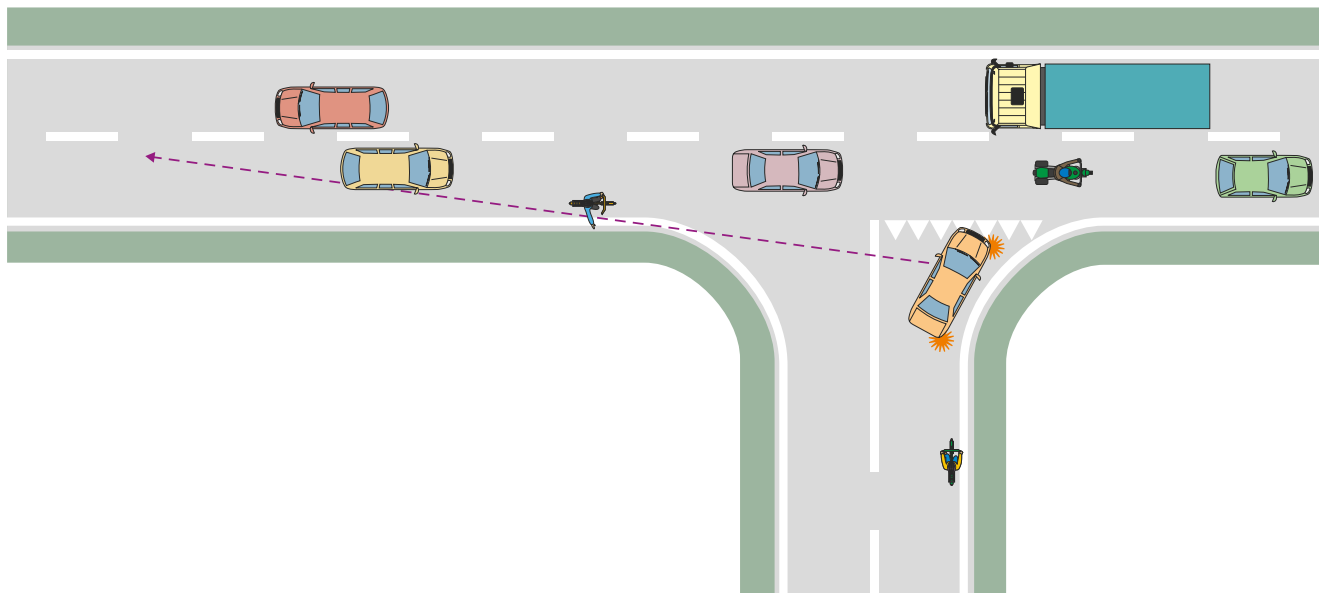
- Quelle est la réaction appropriée lorsqu'il faut attendre longtemps pour trouver un intervalle dans le trafic?
- Comment percevoir le souhait d'un autre usager de la route de s'insérer?
- Comment peut-on soutenir ce souhait?

Utilisation des intervalles sur les routes à trafic dense, en obliquant à droite

En principe, obliquer comme décrit au chapitre «Formation de base».

Autres points importants dans de telles situations:

- Observer en particulier la circulation arrivant de la gauche et chercher un intervalle adéquat; plus la circulation venant de la gauche est rapide, plus l'intervalle doit être important.
- Adapter sa vitesse à la circulation au moment de s'y insérer.

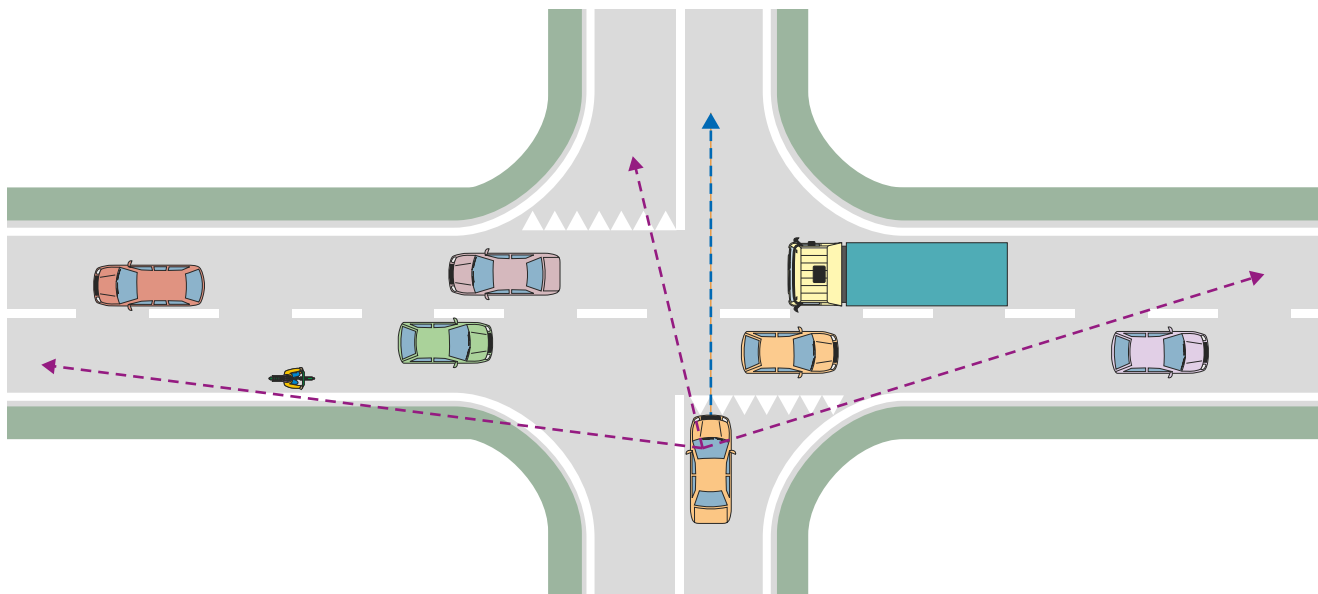


Utilisation des intervalles lors de la traversée de routes à fort trafic

En principe, traverser comme décrit au chapitre «Formation de base».

Autres points importants dans de telles situations:

- Observer en particulier la circulation sur la voie opposée et chercher un intervalle adéquat; plus la circulation en sens inverse est rapide, plus l'intervalle doit être important.
- Adapter sa vitesse à la circulation au moment de traverser.

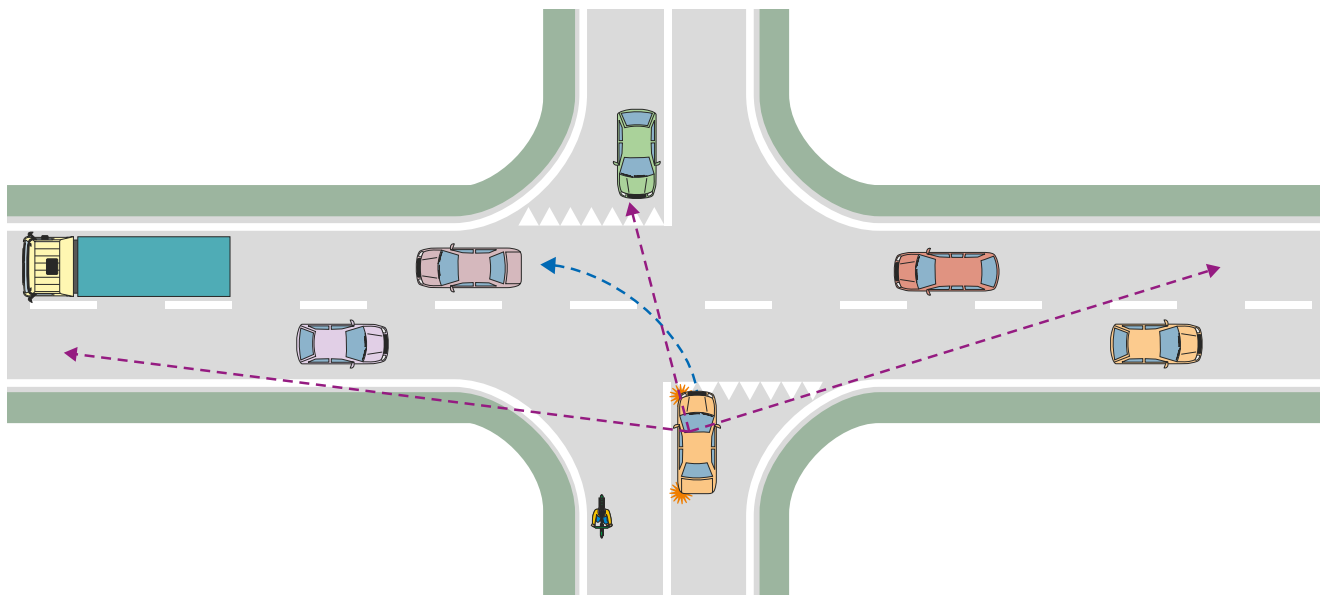


Utilisation des intervalles sur des routes à fort trafic, en obliquant à gauche

En principe, obliquer comme décrit au chapitre «Formation de base».

Autres points importants dans de telles situations:

- Observer la circulation et chercher un intervalle adéquat; plus la circulation sur la voie transversale est rapide, plus l'intervalle nécessaire pour traverser et s'insérer doit être important.
- Adapter sa vitesse à la circulation au moment de traverser et de s'insérer.

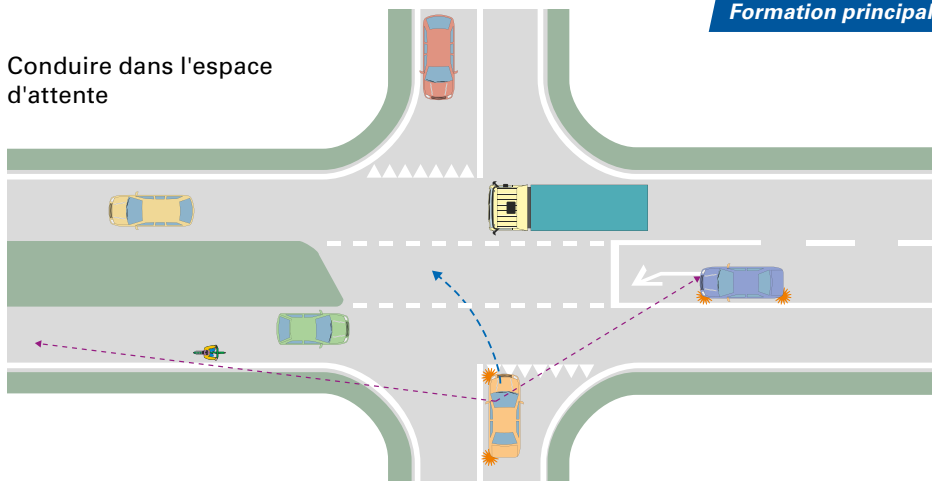


Utilisation des intervalles sur des routes à fort trafic, en obliquant à gauche, avec espace d'attente

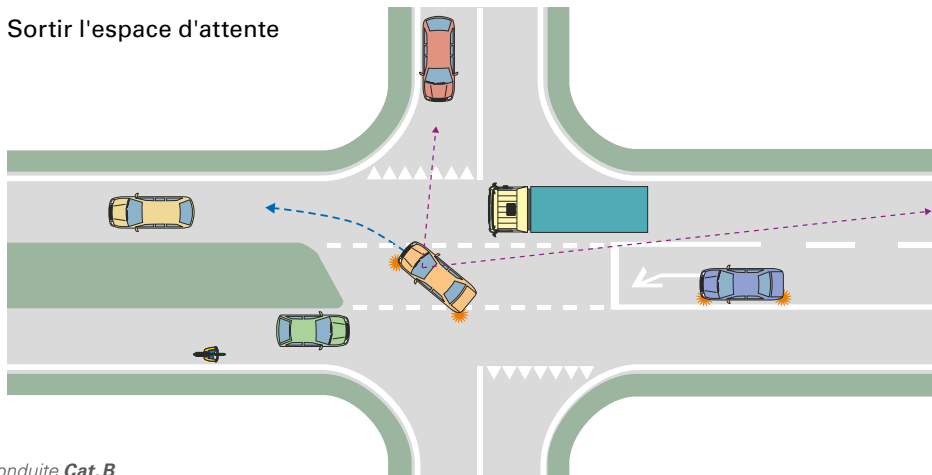
En principe, obliquer comme décrit au chapitre «Formation de base». Autres points importants dans de telles situations:

- Observer particulièrement la circulation arrivant de la gauche et les véhicules obliquant à gauche depuis la droite, et chercher un intervalle adéquat.
- Avancer dans l'espace d'attente.
- Observer la circulation venant de la droite (et éventuellement la circulation en sens inverse).
- Adapter sa vitesse à la circulation au moment de s'engager.

Conduire dans l'espace d'attente



Sortir l'espace d'attente



6.9 Conduire sur des routes spéciales

Les élèves:

- Connaissances**
- décrivent les comportements typiques sur les routes spéciales à revêtement non bitumineux, les routes de montagne et les routes postales de montagne ainsi que dans les tunnels
 - déterminent, en fonction des caractéristiques de la technique TAB (tracé, abord, base), la trajectoire et la vitesse appropriées
 - décrivent les risques émanant des autres usagers de la route et les mesures de précaution
- Compétences**
- adaptent de manière délibérée leur vitesse et leur trajectoire à la route particulière
 - compensent le comportement à risque d'autres usagers de la route par des mesures de précaution
- Volonté**
- sont prêts non seulement à adapter leur propre comportement sur des routes particulières, mais aussi à compenser les comportements inadaptés des autres usagers de la route
 - prennent conscience que les deux-roues sur des routes particulières peuvent être exposés à un risque plus important en raison de l'état de la chaussée, ce qui peut limiter leur capacité à suivre le trafic
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formations préliminaire et de base achevées
 - Bases légales: art. 9, 38, 39 OCR/art. 45 OSR
- Situation de formation / d'exercice**
- Routes de montagne étroites, routes postales de montagne, routes sans revêtement, tunnels, etc.

Précisions méthodologiques

- Sensibiliser l'élève en particulier à la nécessité d'une conduite anticipative. La circulation en sens inverse, les croisements, etc. doivent être détectés à temps.
- Dans les tunnels, attirer l'attention de l'élève sur les risques et les particularités. L'élève doit notamment se rendre compte qu'à l'entrée et à la sortie des tunnels, les conditions (météo, lumière, etc.) peuvent changer en quelques fractions de seconde et que les yeux ont besoin d'un temps d'adaptation.
- Bien qu'il existe de moins en moins de routes sans revêtement, celles-ci aussi doivent être empruntées dans le cadre des leçons de conduite. La conduite sur une route sans revêtement pendant un long trajet doit permettre d'exercer la sensation de conduite du véhicule, en particulier lors des freinages et des virages. Ces expériences doivent également aider les élèves à gérer les traversées de chantiers sans crainte.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Que peut-on faire concernant les incidents susceptibles de se produire dans un tunnel (panne, incendie, embouteillage, accident, etc.)?
- Comment le choix du rapport sur les tronçons de montagne influence-t-il la sécurité routière et l'économie?

Analyse des risques

- Quels risques particuliers émanent des motocyclistes, trains routiers, autocars, etc. sur les routes de montagne?
- Quels sont les risques particuliers au moment d'entrer ou de sortir d'un tunnel?

Auto-évaluation

- Pourquoi les conducteurs adoptent-ils souvent une conduite particulièrement «sportive» sur les routes de montagne, et qu'est-ce qui pourrait les inciter?
- Quelles mesures de sécurité sont à prendre avant les départs pour les vacances de ski?

Conduire sur les routes de montagne

Sur les routes de montagne, il est important d'adopter une conduite anticipative, afin de repérer à temps la circulation venant en sens opposé et les places d'évitement sur les routes étroites, ainsi que pour éviter le cas échéant les croisements risqués.

Conduire dans une forte descente

Dans une forte descente, choisir le rapport de vitesse de façon à pouvoir utiliser l'effet de frein moteur de façon optimale. La vitesse de base doit être maintenue par le choix du rapport, les freins doivent être utilisés en soutien pour réduire la vitesse avant les virages. En cas de freinage prolongé, les freins peuvent surchauffer et perdre de leur efficacité de freinage, voire tomber en panne (détérioration des freins).

Croisement sur les routes de montagne

En principe, croiser conformément au chapitre «Croisement». Autres points importants sur les routes de montagne:

- Respecter le principe «Mieux vaut s'arrêter que prendre des risques lors d'un croisement».
- Ne se croiser que là où les bords de la route sont suffisamment fermes.
- Lorsque deux véhicules de même catégorie ne peuvent se croiser, le véhicule descendant doit s'arrêter à temps ou reculer, sauf si l'autre véhicule se trouve près d'une place d'évitement.
- Sur les routes postales de montagne signalées, il faut suivre les instructions et les signes donnés par les conducteurs des véhicules publics en trafic de ligne.
- Dans les régions montagneuses, il faut s'attendre à la présence d'animaux sur la chaussée, à une chaussée souillée, à des chutes de pierres, à des rétrécissements de la chaussée (p. ex. neige résiduelle, laves torrentielles), à la fonte des neiges et à des changements de luminosité extrêmes (p. ex. dans les galeries et les forêts).

Conduire dans les tunnels

Certains usagers pourraient se sentir mal à l'aise dans les tunnels ou se comporter de manière inadaptée sans le vouloir (p. ex. ralentir).

À l'entrée, veiller à:

- Signalisation (feu de signalisation, interdiction de dépasser, etc.)
- Allumer les feux de croisement
- Allumer la radio
- Enlever les lunettes de soleil
- Constater la longueur du tunnel
- Maintenir une vitesse aussi constante que possible
- Arrêter la ventilation (p. ex. éviter la buée sur les vitres, air recyclé dans les longs tunnels, etc.)
- En cas de mauvais temps, les vitres peuvent aussi s'embuer de l'extérieur; activer les essuie-glaces si nécessaire

Notez

**En cas de traversée d'un tunnel:
Tenir ses distances**

À la sortie, veiller à:

- Conditions météorologiques et routières
- Changement de luminosité

Conduite sur des routes sans revêtement

Sur des routes sans revêtement, choisir sa vitesse de façon à ne pas projeter de cailloux qui pourraient blesser des personnes ou endommager des véhicules. En raison de l'adhérence plus faible des pneus sur les routes sans revêtement, tenir compte du fait que les forces motrice, de freinage et de guidage latéral sont réduites.

Les routes sans revêtement sont souvent fortement voûtées (bombées), afin que l'eau s'écoule plus facilement et ne crée pas de flaques. La trajectoire doit alors être choisie de façon à ce que le soubassement du véhicule ne racle pas le sol.

Par temps sec principalement, conduire lentement sur le revêtement naturel, afin d'éviter de soulever des nuages de poussière.

6.10 Conduite de nuit, par mauvaises conditions de visibilité, météorologiques ou routières

Les élèves:

- Connaissances**
- décrivent les prescriptions, les risques et les mesures de précaution à prendre de nuit, par mauvaises conditions de visibilité, météorologiques ou routières
 - expliquent les prescriptions relatives à l'éclairage dans de telles situations
 - décrivent les effets sur le temps de réaction et la distance de freinage en tenant compte de la vitesse et de l'adhérence au sol
- Compétences**
- allument les éclairages du véhicule en fonction de la visibilité et des conditions météorologiques
 - adaptent la vitesse et la trajectoire aux conditions
 - renoncent à se déplacer inutilement lorsque les circonstances sont critiques
- Volonté**
- prennent conscience de leurs propres limites et de celles du véhicule
 - prennent conscience des risques en cas de conditions de visibilité, météorologiques ou routières difficiles
 - reconnaissent que les conducteurs de deux-roues sont moins visibles en raison de leur silhouette et de l'éclairage spécifique du véhicule
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formations préliminaire et de base achevées
 - Bases légales: art. 32 LCR/art. 4, 30, 31, 32 OCR/art. 5, 6, 8, 9 OSR
- Situation de formation / d'exercice**
- À l'intérieur et à l'extérieur des localités, de nuit, en présence de brouillard, de forte pluie, de neige, etc.

Précisions méthodologiques

- Le traitement de ce thème dépend des conditions extérieures. Les bases sont abordées dans le cadre du cours de sensibilisation.
- La conduite dans de mauvaises conditions de visibilité ou routières peut être intégrée selon la situation, p. ex. avec l'apparition de brouillard, de pluie, de neige, etc. Dans certaines circonstances, il peut s'avérer nécessaire d'inclure ces thèmes dans la formation de base.
- Exercer la conduite de nuit et en cas de mauvaises conditions de visibilité, car la perception et l'adaptation de la conduite en conséquence constituent un élément important de l'enseignement de la conduite. L'acuité visuelle baisse significativement au crépuscule et la nuit. Les moniteurs qui s'aperçoivent que les élèves perçoivent peu de choses ou ne perçoivent rien la nuit devraient leur conseiller de consulter un oculiste, afin d'en connaître la cause.
- La conduite de nuit et par mauvaises conditions de visibilité exige un maniement impeccable et automatisé du véhicule.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quels équipements du véhicule aident à conduire la nuit en toute sécurité?
- Comment et quand utiliser judicieusement les éléments de sécurité?

Analyse des risques

- Quels sont les risques particuliers des trajets de nuit?
- Quels sont les risques en cas de mauvaises conditions météorologiques telles le brouillard, les bourrasques de neige, etc.?

Auto-évaluation

- Que peut-on faire par exemple en cas de brouillard intense, de nuit, etc. pour protéger les piétons et les cyclistes?
- Quels sont les préparatifs utiles avant un trajet sous la pluie et/ou de nuit?

Conduite de nuit

Au crépuscule ou la nuit, il existe les risques suivants:

- Non-adaptation de la vitesse à la visibilité
- Difficulté à estimer les distances
- Vision en noir et blanc
- Courtes distances de visibilité, particulièrement en cas de conduite avec feux de croisement
- Éblouissement par les véhicules venant en sens inverse, surtout lorsque la chaussée est mouillée
- Ne pas voir des piétons ou cyclistes, particulièrement lorsqu'ils sont vêtus de couleurs sombres ou n'utilisent pas de lumière ni de matériel réfléchissant, surtout en cas de mauvaises conditions météorologiques et sur les routes non éclairées

Mesures

- Adapter sa vitesse aux conditions de visibilité
- Augmenter la distance par rapport aux véhicules devant soi et à la bordure droite de la chaussée
- Près de passages pour piétons et, à l'intérieur des localités, en l'absence de trottoir, prêter une attention particulière aux piétons

Utilisation de l'éclairage

- À l'extérieur des localités, utiliser autant que possible les feux de route
- Passer des feux de route aux feux de croisement à temps: lorsque l'on suit un autre véhicule et avant de croiser d'autres usagers, des véhicules ferroviaires, etc.
- En cas d'arrêt prolongé (p. ex. devant des passages à niveau, des chantiers ou des installations de signaux lumineux), il est possible de passer aux feux de position
- À l'intérieur des localités, renoncer si possible à l'utilisation des feux de route
- L'utilisation des feux de brouillard et des feux arrière de brouillard n'est autorisée que si la visibilité est considérablement réduite par le brouillard, des bourrasques de neige ou de fortes pluies

Technique du regard la nuit (routes non éclairées)

- Le regard se déplace entre le bord droit et le milieu de la chaussée, portant aussi loin devant que possible
- Regarder à droite des feux des véhicules arrivant en sens opposé (p. ex. regarder le long de la bordure)
- En cas d'éblouissement, réduire sa vitesse et demander le cas échéant aux véhicules arrivant en sens inverse d'éteindre eux aussi leurs feux de route
- Tenir compte du fait que le segment de route éclairé est plus court dans les virages que sur les tronçons droits

Conduite par mauvaises conditions de visibilité, météorologiques ou routières

La conduite par mauvaises conditions de visibilité, météorologiques ou routières présente les risques suivants:

- L'adhérence des pneus est plus faible
- La visibilité peut être réduite par des rétroviseurs et des vitres embués
- Le vent latéral, les ponts en cas de basses températures, les zones présentant de l'eau de fonte, les chaussées verglacées, les chantiers, etc. compliquent le trafic

Mesures

- Il convient de tenir compte de la transmission réduite forces motrice, de freinage et de guidage latéral
- Il faut adapter la vitesse aux conditions de visibilité, météorologiques et routières
- La distance par rapport aux véhicules devant soi et à la bordure droite de la chaussée doit être augmentée
- La ventilation, la climatisation, les essuie-glaces, le dégivrage des vitres et rétroviseurs, etc. doivent être réglés de façon à empêcher la formation de buée

7

Perfectionnement

Compétence à acquérir:

Les élèves conducteurs dirigent leur véhicule dans le trafic routier dans le respect des règles de circulation, de façon sûre, partenariale, responsable et respectueuse de l'environnement.

7.1 Suivre les indicateurs de direction / conduire vers une destination / navigation

Les élèves:

- Connaissances**
- décrivent l'emplacement des signaux indicateurs et leurs signaux avertisseurs à l'intérieur et à l'extérieur des localités
 - distinguent la signification des couleurs des signaux sur les panneaux directionnels
 - décrivent la planification et l'exécution de trajets avec des appareils de navigation
- Compétences**
- planifient les trajets vers des destinations précises à l'aide de différents moyens auxiliaires
 - conduisent de manière autonome, dans le respect des règles de la circulation, en suivant des indicateurs de direction, leurs destinations ou des appareils de navigation
 - se comportent conformément aux règles lorsqu'ils constatent que la voie ou le sens de circulation ont mal été choisis
- Volonté**
- sont prêts à planifier à temps les trajets vers une destination et à prévoir des réserves de temps suffisantes
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formations préliminaire, de base et principale achevées
 - Bases légales: art. 44 LCR/art. 3, al. 1, 8, al. 1 et 2 OCR/art. 51 à 55 OSR
 - Toutes les règles de la circulation, tous les aspects du développement du sens de la circulation, en particulier la vision du trafic, l'environnement de circulation et les bases d'une conduite anticipative
- Situation de formation / d'exercice**
- À l'intérieur des localités, des destinations proches peuvent être utilisées
 - À l'extérieur des localités, effectuer un trajet relativement long vers un but éloigné

Précisions méthodologiques

- Pour apprendre aux élèves à être indépendants, indiquer d'une part, devant les intersections avec indicateurs de direction avancés et indicateurs de direction, une localité plutôt que la direction à prendre. Autrement, l'élève peut rechercher de manière autonome une destination qui lui a été indiquée, puis conduire vers elle.
- La conduite sur la base d'indicateurs de direction devrait, si possible, avoir lieu dans une région inconnue de l'élève et la conduite vers une destination, dans une région qu'il connaît.
- Lors de la conduite sur la base d'indicateurs de direction, de même que pour la conduite vers une destination, tenir compte de tous les aspects des formations de base et principale déjà traités, en particulier du choix de la vitesse et de la trajectoire.
- Les systèmes de navigation dans les véhicules et sur les smartphones doivent être intégrés à la formation. L'élève saisit un lieu de destination, puis conduit selon les indications du système de navigation.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Comment garantir le flux du trafic?
- Comment les formes et couleurs des indicateurs aident-elles à choisir son propre itinéraire?
- Quelles sont les dispositions légales en vigueur lorsque l'on entre dans une localité par une route secondaire?

Analyse des risques

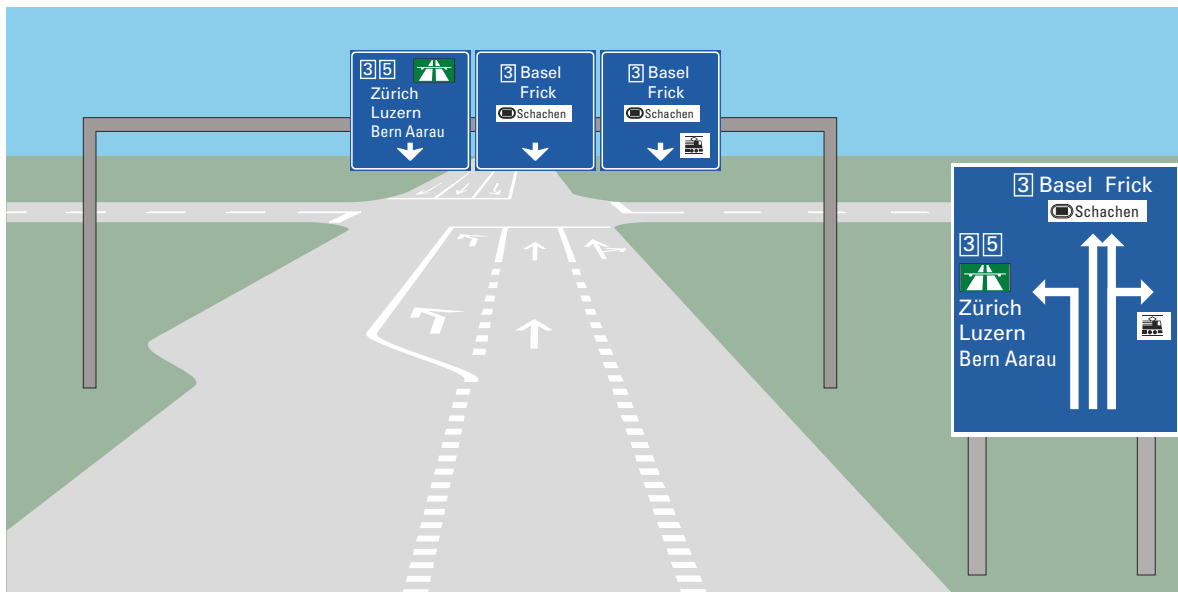
- Quel est le risque particulier de conduire dans une région inconnue?
- Quels sont les risques de conduire à l'aide d'appareils de navigation?

Auto-évaluation

- De quels facteurs tient-on compte lorsqu'on prévoit un trajet sur un itinéraire inconnu?
- Comment prévenir les risques particuliers dus à une mauvaise connaissance des lieux?

Conduite à l'aide des indicateurs de direction avancés, des indicateurs de direction et des panneaux de présélection

Une conduite anticipative aide à repérer le trajet aussi tôt que possible et à adapter la trajectoire et la vitesse en conséquence.



Indicateurs de direction avancés

Les indicateurs de direction avancés permettent de connaître le nombre de voies et leur direction. L'ordre des localités figurant dessus dépend généralement de la distance.

Lorsque la destination n'est pas indiquée, suivre le tracé de la route.

Indicateurs de direction

Les indicateurs de direction sont placés près des intersections et ne donnent guère la possibilité de planifier à l'avance.

L'ordre des localités figurant sur ces indicateurs dépend généralement de la distance.

Panneau de présélection

Les panneaux de présélection sont en principe placés au-dessus des voies. .

Conduire vers une destination

Les destinations possibles sont les gares, les places de stationnement publiques et les parkings couverts, les centres commerciaux, les installations de loisirs, le chemin du retour au domicile, etc. Une fois la destination atteinte, le stationnement autonome du véhicule doit être intégré.

Navigation

Les systèmes d'information ne doivent pas entraver l'attention.

Ils sont à utiliser lorsque le véhicule est à l'arrêt.

7.2 Conduire sur les autoroutes et semi-autoroutes

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent les conditions que les élèves conducteurs doivent remplir pour emprunter les autoroutes et semi-autoroutes
 - expliquent les prescriptions, les risques et les mesures de précaution à prendre pour emprunter les autoroutes et les semi-autoroutes
 - expliquent les différentes vitesses maximales liées aux véhicules, qu'ils doivent prendre en compte lors de la gestion de la vitesse en entrant et en circulant sur l'autoroute et la semi-autoroute
- Compétences**
- empruntent des autoroutes et semi-autoroutes uniquement s'ils remplissent les conditions requises
 - observent suffisamment tôt et accélèrent en fonction de la situation
 - pratiquent l'observation multiple pour entrer sur les autoroutes et semi-autoroutes, et s'engagent dans la voie avec précision en respectant la distance nécessaire
 - conduisent de manière anticipative et fluide
 - maintiennent une distance suffisante entre les véhicules, avant, pendant et après le dépassement
 - quittent les autoroutes et semi-autoroutes par les sorties en toute sécurité et sans entraver inutilement le flux du trafic
- Volonté**
- prennent conscience des dangers liés à des vitesses élevées et aux différences de vitesse
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formations préliminaire, de base et principale achevées
 - Bases légales: art. 5, 8 al. 5, 27, 35, 36 OCR
- Situation de formation / d'exercice**
- Autoroutes et semi-autoroutes

Précisions méthodologiques

- Les élèves conducteurs ne doivent emprunter les autoroutes et semi-autoroutes que s'ils sont prêts à passer l'examen de conduite. Cela signifie qu'ils doivent avoir terminé les formations préliminaire, de base et principale.
- Il est difficile d'estimer les différences de vitesse en entrant sur les autoroutes et semi-auto-roues. Il faut donc faire en sorte que les élèves conducteurs accélèrent le plus rapidement possible.
- Seule une observation multiple donnera une idée de la vitesse des autres véhicules. Observer attentivement l'élève et la circulation, afin de pouvoir intervenir pour l'aider si nécessaire.
- En raison de voies d'accélération plus longues, l'autoroute doit être enseignée avant la semi-autoroute.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quels sont les avantages et inconvénients de l'autoroute?
- Sur les autoroutes, on a le droit de rouler plus vite que sur les autres routes. Quelles possibilités permettent de réduire le risque lié à une vitesse élevée?

Analyse des risques

- Quels sont les risques particuliers d'une entrée sur l'autoroute?
- Quel est le type d'accident le plus fréquent sur l'autoroute, et que peut-on faire pour le prévenir?
- Quels sont les risques liés à la perception de la vitesse une fois qu'on a quitté l'autoroute?

Auto-évaluation

- Quels sont les risques lorsqu'un véhicule colle celui qui le précède, et comment réagit-on dans ce cas?
- Qu'est-ce qui pourrait inciter une personne à conduire à une vitesse excessive sur l'autoroute?
- Comment s'apercevoir à temps qu'on est trop fatigué et que peut-on faire pour y remédier?
- Comment remédier aux déficits d'attention et aux signes de fatigue?

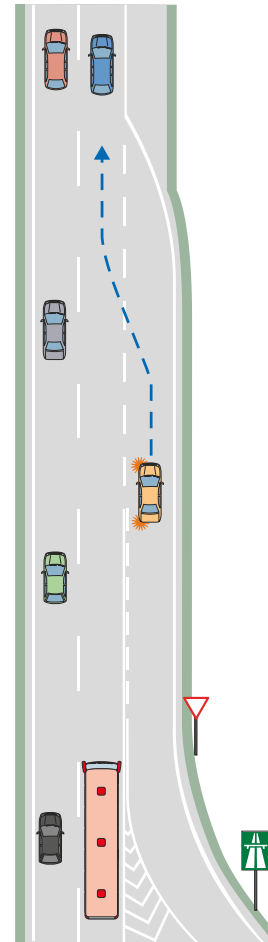
Entrer sur les autoroutes et semi-autoroutes

L'entrée doit se dérouler comme suit:

Intention	<ul style="list-style-type: none">▪ S'insérer dans la circulation sur l'autoroute ou la semi-autoroute	Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action
Analyse	<ul style="list-style-type: none">▪ Évaluer la vitesse et le volume du trafic	
Plan	<ul style="list-style-type: none">▪ S'insérer dans la circulation dans un intervalle adéquat, en utilisant une vitesse et un rapport adaptés	
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Analyser la circulation sur l'autoroute ou la semi-autoroute▪ Chercher un intervalle adéquat pour s'insérer▪ Effectuer un regard de contrôle juste avant l'insertion <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none">▪ N'enclencher le clignoteur que lorsqu'il est possible de s'insérer <p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Accélérer rapidement pour atteindre la vitesse du trafic sur la voie de droite▪ Pour autant que les marquages et la situation le permettent, quitter la voie d'accélération et arrêter le clignoteur	

Points à prendre en compte

- Les usagers des autoroutes et semi-autoroutes ont la priorité sur les véhicules circulant sur les voies d'accès
- Jusqu'à la fin de la double ligne, le dépassement par la droite est autorisé sur la voie d'accélération
- En cas de ralentissement du trafic, il convient d'appliquer la
- technique de la fermeture éclair

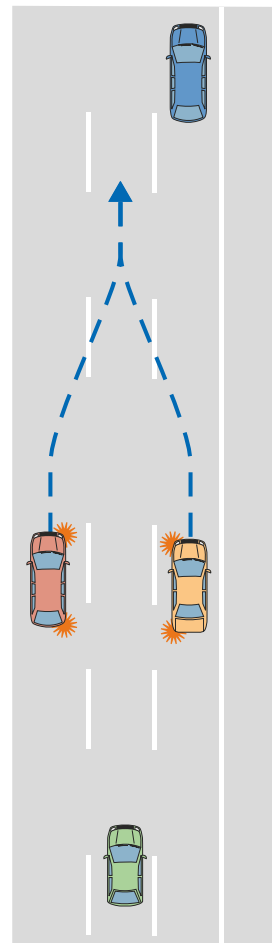


Usage de la chaussée et choix de la vitesse

- Pendant le trajet, observer régulièrement la circulation derrière soi.
- Sur les autoroutes et semi-autoroutes à plusieurs voies, circuler sur la voie extérieure droite, sauf pour dépasser et en cas de files de véhicules parallèles.
- Il ne faut conduire à la vitesse maximale que lorsque les conditions sont optimales. Veiller à maintenir une vitesse égale.
- Pour circuler à la même vitesse que le véhicule devant soi, on peut s'aider de la distance de deux secondes.
- La vitesse doit aussi être adaptée sur les autoroutes et semi-autoroutes, en particulier la nuit, lorsqu'on roule avec les feux de croisement, en présence de risques d'aquaplaning, de fort vent latéral, de chaussée enneigée ou de visibilité entravée par le brouillard ou un éblouissement.
- Il convient d'utiliser si possible les systèmes d'assistance à la conduite.

Autoroutes à plus de deux voies

Particulièrement en cas de passage d'une voie latérale à la voie médiane, prêter attention aux véhicules changeant simultanément de voie depuis la gauche ou la droite.



Dépasser sur les autoroutes et semi-autoroutes

Le dépassement sur les autoroutes et semi-autoroutes est en principe identique au dépassement sur les autres routes. Les points suivants sont toutefois particulièrement importants:

- Observer la circulation derrière soi sur toutes les voies
- Adapter la vitesse à la circulation sur la voie de gauche avant de déboîter
- Signaler les changements de voie vers la gauche et la droite

Dépasser par la droite

Il est permis de dépasser d'autres véhicules par la droite dans les cas suivants:

- En cas de circulation à la file sur la voie de gauche ou centrale
- Sur les tronçons de présélection, pour autant que chaque voie indique des destinations différentes
- Dans la mesure où la voie située à gauche est délimitée par une ligne de sécurité ou, en cas de marquage par une double ligne, par une ligne de sécurité placée à gauche, jusqu'à la fin du marquage correspondant, en particulier sur la voie d'accélération des entrées
- Sur la bande de ralentissement des sorties

Risques de la conduite sur les autoroutes et semi-autoroutes

La conduite sur les autoroutes et semi-autoroutes implique différents risques. La liste suivante, établie sur la base de mots-clés, n'est pas exhaustive. Les détails sont abordés dans le cadre du cours de sensibilisation:

- Entrées
- Chantiers (rétrécissements de chaussée, réduction du nombre de voies, etc.)
- Monotonie
- Distraction
- Aquaplaning
- Différence de vitesse entre les différents types de véhicules
- Étroitesse de la bande d'arrêt d'urgence
- Apparition soudaine d'un embouteillage
- Véhicules en panne
- Changements de voie subits d'autres usagers
- Automobilistes circulant à contresens
- Animaux ou objets sur la chaussée
- Tunnels
- Bancs de brouillard

Circulation à la file / embouteillage

À l'approche d'une circulation à la file ralentie ou d'un embouteillage, procéder comme suit:

- Avertir les véhicules derrière soi au moyen des feux clignotant avertisseurs
- Former une voie d'urgence pour les véhicules de secours
- Maintenir une distance suffisante
- Respecter la distance minimale au sein d'une file continue de véhicules au ralenti pour ne pas aboutir à une file à l'arrêt. Dans une file à l'arrêt, se placer immédiatement derrière le véhicule précédent

En présence de circulation à la file dense sur les deux voies, si celle de gauche circule plus lentement, la file de droite a le droit de maintenir sa vitesse et de devancer par la droite.

Réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence

La bande d'arrêt d'urgence peut être réaffectée comme voie de circulation aux heures de pointe. Le but est de stabiliser le temps de trajet sur les tronçons concernés, autrement dit, d'éviter les embouteillages et ralentissements tout en améliorant la sécurité routière et en réduisant les émissions. Les signaux et marquages sont à respecter. Le marquage de la bande d'arrêt d'urgence peut dans ce cas être ignoré

Égards pour les véhicules entrants

Observer les entrées par anticipation et repérer à temps les véhicules entrants. Ne se déporter sur la voie de gauche que si cela ne gêne pas les véhicules suivants et avant d'atteindre la voie d'accélération. Sinon, éviter de changer de voie et créer un espace pour le véhicule entrant en adaptant sa vitesse.

Sorties d'autoroutes et de semi-autoroutes

Veiller à ce que la sortie ne gêne pas le trafic. Ne commencer à ralentir que si la situation (routière, du trafic et de visibilité) le permet. Pour quitter l'autoroute ou la semi-autoroute, procéder comme suit:

- 500 mètres au plus tard avant la sortie, chercher à rejoindre la voie de droite, cesser tout dépassement
- Enclencher le clignoteur de direction 200 mètres avant la sortie, adapter si nécessaire la vitesse à la situation, sans se mettre en ordre de présélection
- Sortir de l'autoroute au début de la voie de ralentissement
- Sur la voie de décélération, ralentir et éteindre le clignoteur en s'adaptant au tracé de la sortie

Points à prendre en compte:

Il existe un risque de sous-estimer sa vitesse effective après avoir quitté l'autoroute, parce que la sensibilité à la vitesse s'est adaptée à la vitesse de l'autoroute. À la sortie, la vitesse doit donc être adaptée à temps à celle signalisée et à la situation. Le contrôle doit être effectué au moyen de l'indicateur de vitesse.

7.3 Situations de circulation particulières et usagers particuliers

Les élèves:

- Connaissances**
- analysent des situations de circulation difficiles et en déduisent un comportement responsable
 - définissent des stratégies avec lesquelles ils peuvent gérer en toute sécurité des situations de circulation exigeantes
- Compétences**
- se comportent à l'égard des usagers difficiles et dans les situations de circulation exigeantes, conformément aux dix règles tactiques d'une conduite sûre
 - renoncent à imiter les comportements inadaptés
- Volonté**
- prennent conscience que d'autres usagers de la route peuvent se comporter de manière inadaptée sans le vouloir
 - font preuve de responsabilité en ne se laissant pas dicter leur conduite, même dans des situations exigeantes, et en ne se laissant pas entraîner à des comportements inadaptés

Connaissances et compétences prérequisés

- Formations préliminaire, de base et principale achevées

Situation de formation / d'exercice

- À l'intérieur et à l'extérieur des localités, routes avec beaucoup de circulation si possible, ainsi que des situations du trafic particulières ou présentant différents degrés de difficulté

Précisions méthodologiques

- À la fin de l'enseignement, tous les contenus doivent être consolidés.
- La complexité de la situation d'apprentissage dépend de la région de formation.
- Sur la base des dix règles tactiques du cours de sensibilisation, s'efforcer de conduire de manière sûre, anticipative et partenariale. Choisir l'itinéraire en veillant à ce qu'il inclut des passages à l'intérieur et à l'extérieur des localités, ainsi que sur autoroute ou semi-autoroute. L'élève doit conduire de manière autonome dans des situations de circulation simples et complexes. Inclure des manœuvres.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Comment reconnaître un conducteur sûr?
- Comment reconnaître un conducteur prévenant?

Analyse des risques

- Quels sont les risques dans les situations où les usagers de la route ne se comportent pas de manière adaptée?
- À la sécurité de quelles situations de circulation la tolérance peut-elle contribuer?

Auto-évaluation

- Qu'est-ce qui est considéré comme le plus grand risque d'accident au niveau de sa propre conduite?
- Quel est mon potentiel au niveau du contact avec les usagers de la route plus faibles?

Ce thème se base sur tous les contenus des formations préliminaire, de base, principale et de perfectionnement, ainsi que sur le fondement de la sensibilisation au trafic.

Comportement à l'égard des véhicules disposant de signaux avertisseurs particuliers

- Déterminer la provenance du véhicule d'intervention et sa direction
- Libérer la chaussée si nécessaire
- Devant des signaux lumineux, franchir prudemment la ligne d'arrêt si nécessaire et prêter attention à la circulation derrière soi et dans l'intersection
- Libérer les rétrécissements

8

Manœuvres

Compétence à acquérir:

Les élèves effectuent des manœuvres et des marches arrière de manière planifiée, sûre et adéquate, en tenant compte de leurs propres limites et de celles du véhicule.

8 Manœuvres

Bien que les manœuvres soient structurées en un chapitre séparé, les différents exercices doivent être intégrés, une fois la formation préliminaire achevée, aux formations de base et principale ainsi qu'au perfectionnement, en veillant à les adapter au stade de formation des élèves et à la situation locale.

Les manœuvres sont présentées par ordre de difficulté croissant. En approfondissant les différentes manœuvres, les élèves apprennent à affiner et à optimiser le maniement du véhicule.

Précision méthodologique générale concernant l'enseignement des manœuvres

Au début, l'élève ne doit pas être pressé par le temps lorsqu'il s'exerce aux manœuvres. L'accent doit être mis sur une exécution précise.

Buts de la formation aux manœuvres

L'élève comprend comment bien effectuer chaque manœuvre de manière efficace et le fait toujours selon le déroulement suivant:

observer → planifier → préparer → exécuter

Il convient de montrer aux élèves, à des endroits appropriés, l'utilité des différentes manœuvres dans le quotidien de la circulation. Il faut alors accorder une attention particulière à la systématique et à la complexité, de sorte à éviter tout risque supplémentaire pour quiconque.

Technique du regard et d'observation lors des manœuvres

- Lors de toutes les manœuvres, il est recommandé de chercher les destinations loin devant (le moins de fixations possible)

La technique du regard doit être adaptée à la situation et aux circonstances. Les manœuvres lentes ou rapides nécessitent différentes techniques du regard. Regarder vers la cible est toujours bénéfique, à condition que le déroulement temporel soit correct.

8.1 Stationnement, sécurisation et démarrage en montée et en descente

Les élèves:

- Connaissances**
- décrivent le déroulement du démarrage en montée et en descente
 - décrivent le déroulement du stationnement en montée et en descente
 - expliquent les mesures et prescriptions pour empêcher toute mise en mouvement fortuite du véhicule en montée et en descente, conformément au manuel d'utilisation du véhicule
 - décrivent les prescriptions relatives au stationnement des véhicules en dehors des parkings
- Compétences**
- prennent des mesures efficaces pour empêcher toute mise en mouvement fortuite du véhicule conformément aux prescriptions du constructeur
 - s'arrêtent et conduisent en toute sécurité en montée et en descente, avec ou sans systèmes d'aide à la conduite et au moyen du frein de stationnement, sans reculer
- Volonté**
- prennent conscience des forces agissant sur le véhicule dans les montées et descentes, ainsi que sur les mesures de sécurisation
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formation préliminaire achevée
 - Bases légales: art. 22 OCR
- Situation de formation / d'exercice**
- Sur des routes à faible trafic présentant des montées et descentes

Précisions méthodologiques

- Choisir au début des routes à faible déclivité, puis à déclivité plus forte (plus de 10%).
- L'élève doit ressentir les forces dans les montées et descentes et se rendre compte de leur effet sur les mesures de sécurisation et sur la façon de démarrer le véhicule

Questions possibles sur les connaissances et les compétences

- Quelles sont les règles concernant le stationnement d'un véhicule dans une montée ou une descente?
- Quelles mesures supplémentaires doivent être prises dans une forte montée ou descente?

Analyse des risques

- Quels sont les risques lorsque le véhicule est sécurisé uniquement à l'aide du frein de stationnement?
- Quelle est l'influence du chargement et du mauvais temps (p. ex. neige, froid, etc.) sur la sécurisation d'un véhicule dans une forte montée ou une descente?

Auto-évaluation

- Pour quelle raison un conducteur ne sécuriserait-il pas efficacement son véhicule dans une montée, alors même qu'il dispose des connaissances requises?

La marche à suivre pour arrêter et sécuriser le véhicule est décrite aux chapitres 3.4, 3.5 et 3.9.

Sécurisation supplémentaire dans les fortes montées ou les descentes

Dans les fortes montées ou les descentes, le frein de stationnement et le frein moteur peuvent ne pas suffire pour empêcher efficacement toute mise en mouvement fortuite du véhicule. Selon la situation, on peut en plus braquer les roues ou placer une cale sous une roue arrière.

8.2 Conduire en marche arrière

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent les règles de priorité, de vitesse et d'indication de direction pour la marche arrière
 - décrivent la position assise, la direction du regard et le contrôle de l'environnement lors de la conduite en marche arrière
 - désignent les situations dans lesquelles il faut demander de l'aide à une personne
 - déterminent dans quelles situations il faut se déplacer de l'autre côté de la chaussée pour effectuer une marche arrière

- Compétences**
- prennent la position assise appropriée
 - s'assurent de voir et entendre en ouvrant les fenêtres
 - conduisent le véhicule en marche arrière de manière contrôlée, lente et ciblée, en contrôlant l'environnement

- Volonté**
- prennent conscience des dangers de la conduite en marche arrière et des mesures de sécurité nécessaires

Connaissances et compétences prérequis

- Formation préliminaire achevée
- Bases: placement du regard, technique du regard, insertion dans le trafic, arrêt
- Usage de la chaussée, obliquer
- Placement du regard, gestion de la vitesse
- Bases légales: art. 34, 36, 37, 45 LCR/art. 17, 18, 27, 30, 36, 37, 39 OCR

Situation de formation / d'exercice

- Routes à faible trafic

Précisions méthodologiques

- La marche arrière est interdite là où il est possible de continuer ou de faire demi-tour, à l'exception des situations de formation et d'examen. Il faut donc s'exercer à obliquer vers la droite dans le sens de la circulation puis contrôler. Conduire en marche arrière sur des surfaces libres et obliquer à gauche doivent également être évités lors des séances de formation et d'examen, n'étant pas appliqués dans la pratique.

- L'observation autour du véhicule, en particulier, doit être expliquée en détail.
- Au début, s'exercer à conduire en marche arrière sur des tronçons plats et droits, puis au niveau de croisements à grande visibilité, dans les montées et descentes ainsi que dans les virages à grande visibilité.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quand a-t-on le droit de conduire en marche arrière?
- Comment éviter une marche arrière?

Analyse des risques

- Quels sont les risques de la conduite en marche arrière?
- Comment réduire les risques liés à l'angle mort?

Auto-évaluation

- Dans quelles situations renonce-t-on à faire marche arrière?
- Quel est le point le plus délicat quand on conduit en marche arrière?

Principe

La marche arrière sur un parcours d'une certaine longueur n'est admise que s'il est impossible de continuer ou de faire demi-tour. L'obligation de rouler à droite s'applique également à la conduite en marche arrière. Lors d'une marche arrière, une fenêtre entièrement ou partiellement ouverte permet de mieux percevoir les sons ou les avertissements.

Conduire en marche arrière

- Posture
- Technique du regard et technique d'observation
- Maniement du volant
- Distance par rapport au bord de la chaussée jusqu'à 0,5 m
- Contrôle de l'environnement avant de tourner le volant
- Signaler qu'on change de côté, qu'on s'arrête et qu'on oblique

Conduite en marche arrière par visibilité réduite

Pour les véhicules à visibilité réduite vers l'arrière, faire appel à une tierce personne pour effectuer une marche arrière si tout danger ne peut être exclu.

8.3 Faire demi-tour

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent les prescriptions, les risques et les mesures de précaution à prendre lorsqu'on fait demi-tour
 - distinguent les caractéristiques du domaine public et du domaine privé
 - expliquent les avantages du demi-tour vers l'avant sur les places de manœuvre, les carrefours giratoires et autres places

- Compétences**
- font demi-tour avec le véhicule si possible par un virage en U vers l'avant
 - exécutent des manœuvres de demi-tour en marche arrière uniquement dans des situations à visibilité suffisante
 - s'assurent de voir et d'entendre
 - respectent les règles de priorité et laissent passer les usagers prioritaires pendant la manœuvre
 - effectuent un demi-tour tout au plus à la vitesse au pas
 - signalent lorsqu'ils s'arrêtent, changent de direction et partent
 - effectuent un contrôle de l'environnement et appliquent l'observation multiple pendant toute la manœuvre

- Volonté**
- sont prêts à faire demi-tour avec le véhicule vers l'avant si possible
 - reconnaissent qu'une bonne visibilité est impérative lorsqu'on doit faire demi-tour avec un véhicule en marche arrière

Connaissances et compétences prérequis

- Formation préliminaire achevée
- Conduire en marche arrière
- Bases légales: art. 36, 39 LCR/art. 17 OCR

Situation de formation / d'exercice

- Dans les zones industrielles et les quartiers à faible trafic

Précisions méthodologiques

- L'élève en formation avancée doit déterminer le lieu et le type de manœuvre de demi-tour

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Dans quelles conditions un demi-tour peut-il être exécuté en toute sécurité?
- Comment éviter une manœuvre de demi-tour?

Analyse des risques

- Comment signaler une manœuvre de demi-tour imminente?
- Quels sont les risques liés aux demi-tours?

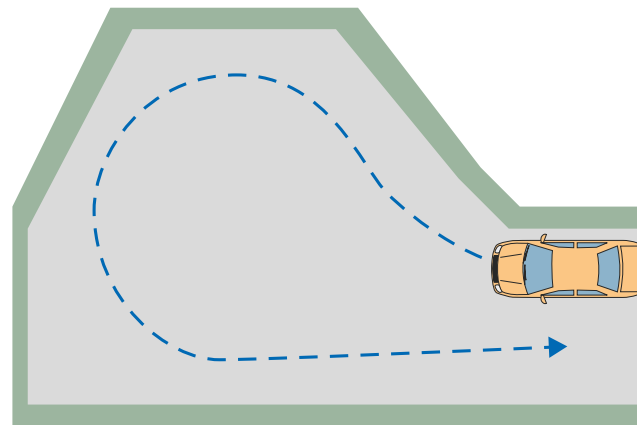
Auto-évaluation

- Quelles sont les influences externes qui peuvent conduire à des manœuvres de demi-tour risquées?

Principes

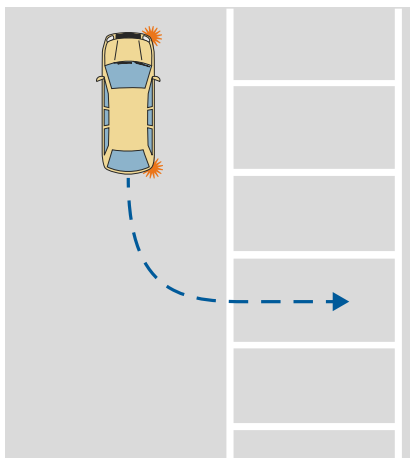
Il convient de faire demi-tour vers l'avant si possible et de choisir la variante la plus sûre et la plus simple.

Lors d'une marche arrière, une fenêtre entièrement ou partiellement ouverte permet de mieux percevoir les bruits ambiants ou les avertissements.



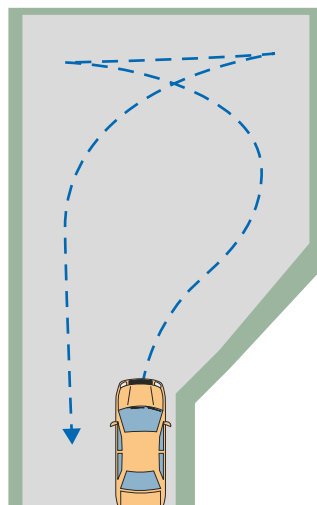
Demi-tour en arrière sur une place d'évitement

Pour des raisons de sécurité routière, il convient de n'utiliser que des endroits appropriés et bien visibles ainsi que de faire marche arrière dans les espaces à faible trafic.



Demi-tour en avant dans un espace délimité

Cette manœuvre de demi-tour sert d'exercice pour la maîtrise du véhicule. Elle exige en particulier de coordonner la technique du regard, la technique de manie-ment du volant et la gestion de la vitesse.



Intention	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faire demi-tour 	Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> ■ Repérer la possibilité de faire demi-tour 	
Plan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faire marche arrière pour effectuer un demi-tour ■ Dans la mesure du possible, faire demi-tour vers l'avant, si nécessaire s'arrêter et faire demi-tour en marche arrière 	
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Surveiller le trafic par un contrôle de l'environnement <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Enclencher le clignoteur droit ■ Modérer sa vitesse suffisamment tôt <p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ S'arrêter sur le côté droit de la chaussée, juste après la possibilité de demi-tour ■ Entrer en marche arrière, surveiller le pivotement de l'avant du véhicule ■ Reculer jusqu'à ce que l'avant du véhicule ne soit plus sur la chaussée ■ Avant de partir, observer la circulation et enclencher le clignoteur correspondant à sa direction 	

8.4 Parcage en biais

Les élèves:

Connaissances ■ distinguent le parcage en biais vers l'avant du parcage à angle droit vers l'avant

Compétences ■ prennent avec le véhicule la position de départ correspondant au rayon de braquage en respectant les prescriptions relatives à la priorité et à la signalisation

- s'assurent de voir et d'entendre
- observent avant l'exécution de la manœuvre en contrôlant l'environnement et en appliquant une observation multiple
- effectuent une manœuvre de parcage tout au plus à la vitesse au pas
- garent le véhicule parallèlement et au milieu de la place de stationnement, si nécessaire moyennant une correction efficace

Volonté ■ prennent conscience des risques liés à l'entrée et à la sortie d'une place de stationnement, qu'il convient de compenser en faisant preuve de prudence

Connaissances et compétences prérequisés

- Formation préliminaire achevée
- Conduire en marche arrière
- Bases légales: art. 17, 19, 20 OCR

Situation de formation / d'exercice

- Lieu d'exercice, parking peu fréquenté

Précisions méthodologiques

- Il faut s'exercer en marche avant et en marche arrière.
- Dans la mesure du possible, il convient de s'exercer au stationnement avec et sans systèmes d'aide.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

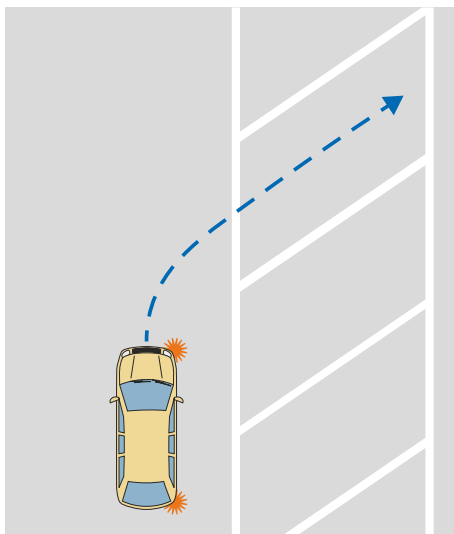
- Qu'est-ce qui influence le choix de se garer sur une place de stationnement située à gauche ou à droite?
- De quels aspects liés à la sécurité tient-on compte lors du parcentage?

Analyse des risques

- Quels sont les risques liés aux deux-roues et aux piétons lors du parcentage?
- Quels sont les risques d'une manœuvre de parcentage?
- Comment garder le contrôle de l'environnement du véhicule lors du parcentage?

Auto-évaluation

- Quelle partie est perçue comme la plus difficile lorsqu'on se gare dans une place de stationnement en biais par rapport à la chaussée?



Correction

Si la première tentative échoue, corriger en marche avant, en observant la circulation.

Quitter la place de stationnement

Le place de stationnement doit être quittée en formant un angle obtus avec la route.

8.5 Parcage à angle droit

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent les prescriptions, les risques et les mesures de précaution à prendre lorsqu'on se gare qu'on quitte une place de stationnement
 - distinguent les caractéristiques du domaine public et du domaine privé
 - désignent les endroits et les situations dans lesquels il est nécessaire ou possible de se garer en avant ou en arrière
 - mentionnent les prescriptions relatives au stationnement du véhicule telles que le disque de stationnement, le parcomètre, les consignes horaires, etc.
- Compétences**
- prennent avec le véhicule la position de départ correspondant au rayon de braquage et respectent les prescriptions relatives à la priorité et à la signalisation
 - s'assurent de voir et d'entendre
 - observent avant l'exécution de la manœuvre en contrôlant l'environnement et en appliquant une observation multiple
 - effectuent une manœuvre de parcage tout au plus à la vitesse au pas
 - garent le véhicule parallèlement et au milieu de la place de stationnement, si nécessaire moyennant une correction efficace
- Volonté**
- prennent conscience des risques liés à l'entrée et à la sortie d'une place de stationnement, qu'il convient de compenser en faisant preuve de prudence
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formation préliminaire accomplie
 - Conduire en marche arrière
 - Bases légales: art. 17, 19 et 20 OCR

Situation de formation / d'exercice

- Lieu d'exercice, parking peu fréquenté

Précisions méthodologiques

- Exercer différentes variantes (en avant, en arrière, avec entrée ou pivotement en angle droit).
- Dans la mesure du possible, il convient de s'exercer au stationnement avec et sans systèmes d'aide.

Questions possibles sur**les connaissances et les compétences**

- Qu'est-ce qui influence le choix d'entrer en marche avant, en marche arrière, par la gauche ou par la droite sur une place de stationnement perpendiculaire à la route?

Analyse des risques

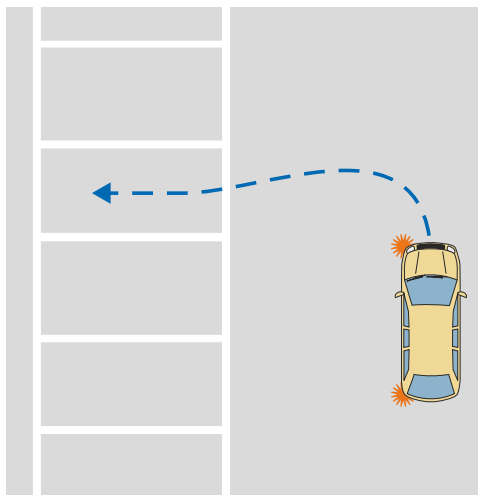
- Quels sont les risques d'une manœuvre de parage?
- Comment garder le contrôle de l'environnement du véhicule lors du parage?

Auto-évaluation

- Quelle est la partie la plus difficile en cas de parage à angle droit?
- Quand doit-on renoncer à une manœuvre de parage à angle droit?

Se garer en angle droit en marche avant

Intention	<ul style="list-style-type: none">■ Se garer en angle droit en marche avant	Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Repérer la place libre et la situation	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Entrer en marche avant dans la place libre	
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Être attentif à la circulation derrière, devant et à côté de soi <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none">■ Enclencher le clignoteur gauche■ Modérer sa vitesse <p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none">■ S'arrêter à hauteur de la deuxième ligne, c.-à-d. de la place précédente, à distance suffisante de la place libre■ Commencer à avancer■ Tourner à gauche et entrer dans la place■ Juste avant que le véhicule soit parallèle à la place, redresser les roues et s'arrêter dès que le véhicule est dans la place	



Correction

Si la première tentative échoue, corriger en marche arrière, en observant la circulation.

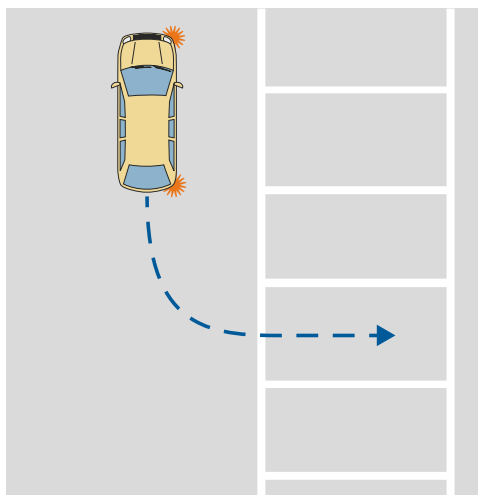
Quitter la place de stationnement

Afin de maintenir une distance suffisante par rapport aux véhicules adjacents, il convient, lorsqu'on sort d'une place de stationnement, de conduire tout droit sur une demi-longueur du véhicule puis de tourner le volant.

Se garer en angle droit en marche arrière

Lorsque c'est possible, il vaut mieux se garer en marche arrière, car il est plus sûr de quitter la place et de s'insérer dans la circulation en marche avant.

Intention	<ul style="list-style-type: none">■ Se garer en angle droit en marche arrière	Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Repérer la place libre et la situation	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Entrer en marche arrière dans la place libre	
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Être attentif à la circulation derrière, devant et à côté de soi <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none">■ Enclencher le clignoteur gauche■ Modérer sa vitesse <p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none">■ S'arrêter à hauteur de la troisième ligne, autrement dit, de la seconde place de stationnement■ Commencer à reculer■ Tourner à droite, tout en estimant dans les rétroviseurs externes la distance par rapport au bord de la place ou aux éventuels véhicules stationnés■ Juste avant que le véhicule soit parallèle à la place, redresser les roues et reculer jusqu'à ce que le véhicule soit dans la place	



Correction

Si la première tentative échoue, corriger en marche avant, en observant la circulation.

Quitter la place de stationnement

Afin de maintenir une distance suffisante par rapport aux véhicules adjacents, il convient, lorsqu'on sort d'une place de stationnement, de conduire tout droit sur une demi-longueur du véhicule puis de tourner le volant.

8.6 Parcage latéral

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent les prescriptions, les risques et les mesures de précaution à prendre lorsqu'on se gare sur la chaussée ou qu'on part
 - distinguent les caractéristiques du domaine public et du domaine privé
 - désignent les endroits et les situations dans lesquels il est nécessaire ou possible de se garer en avant ou en arrière
 - citent les avantages du parcage sur le côté droit de la route
 - nomment les dangers et les mesures de précaution en cas de marche arrière contre un trottoir
 - mentionnent les prescriptions relatives au stationnement du véhicule telles que le disque de stationnement, le parcomètre, les consignes horaires, etc.
- Compétences**
- prennent avec le véhicule la position de départ de manière à occuper le moins de place possible et respectent les prescriptions relatives à la priorité et à la signalisation
 - s'assurent de voir et d'entendre
 - observent avant l'exécution de la manœuvre en contrôlant l'environnement et en appliquant une observation multiple
 - effectuent une manœuvre de parcage tout au plus à la vitesse du pas
 - garent le véhicule parallèlement et près du bord de la chaussée, s'il y en a un, à l'intérieur du marquage de la place et si nécessaire moyennant une correction efficace
 - créent si nécessaire, avant de se garer, l'espace minimal nécessaire au départ
- Volonté**
- prennent conscience des risques liés à l'entrée et à la sortie d'une place de stationnement, qu'il convient de compenser en faisant preuve de prudence
 - font preuve de responsabilité lorsqu'ils se garent et descendent de voiture sur des routes à différentes densités de trafic

Connaissances et compétences prérequis

- Formation préliminaire achevée
- Conduire en marche arrière
- Bases légales: art. 17, 19, 20 OCR

Situation de formation / d'exercice

- Places de stationnement le long d'une route à faible trafic, le long ou en bordure d'une place

Précisions méthodologiques

- Exercer différentes variantes
- Dans la mesure du possible, il convient de s'exercer au stationnement avec et sans systèmes d'aide

Questions possibles sur**les connaissances et les compétences**

- Qu'est-ce qui influence le choix d'entrer en marche avant ou en marche arrière sur une place de stationnement parallèle à la route?
- De quels aspects liés à la sécurité tient-on compte lors du parage?

Analyse des risques

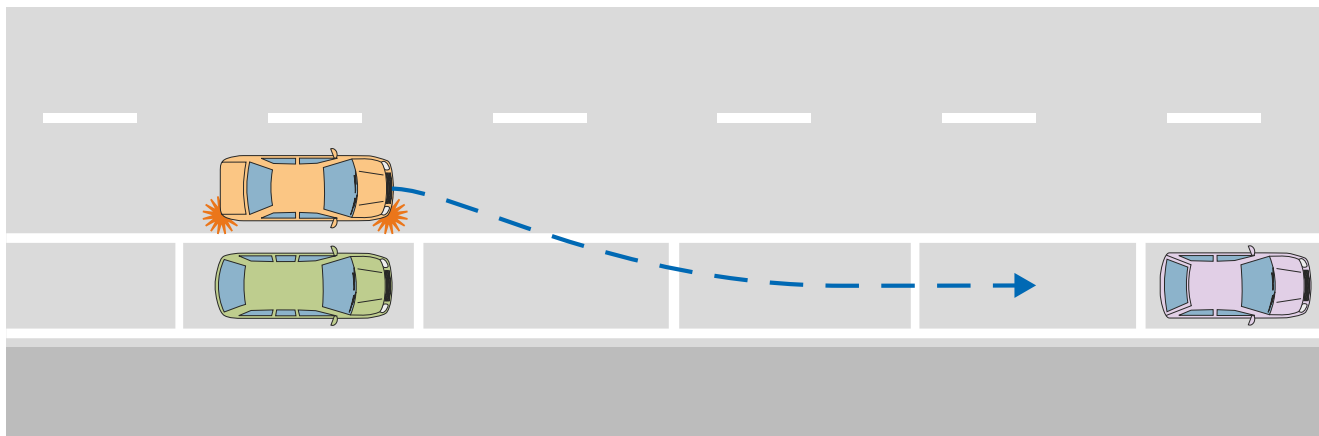
- Quels sont les risques liés aux deux-roues et aux piétons lors du parage?
- Quels sont les risques d'une manœuvre de parage?

Auto-évaluation

- Quand doit-on renoncer à une manœuvre de parage latéral?
- Comment se comporter lorsqu'on remarque des usagers impatients derrière soi lorsqu'on se gare en marche arrière?

Se garer latéralement en marche avant

Intention	<ul style="list-style-type: none">■ Se garer latéralement en marche avant	Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Repérer la place libre (au moins trois places de stationnement ou quatre longueurs de voiture)	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Entrer latéralement en marche avant dans la place libre	
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Être attentif à la circulation derrière, devant et à côté de soi <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none">■ Enclencher le clignoteur droit■ Modérer sa vitesse <p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none">■ Prévoir que des personnes descendent de véhicules et que des véhicules partent■ Après le dernier véhicule, entrer suffisamment tôt et sans danger dans la place libre, le plus rapidement possible sur le bord■ Juste avant que les roues ne touchent le bord de la chaussée: orienter les roues parallèlement au bord■ Avancer en maintenant la distance par rapport au bord, jusqu'à ce que le véhicule soit parallèle au bord	

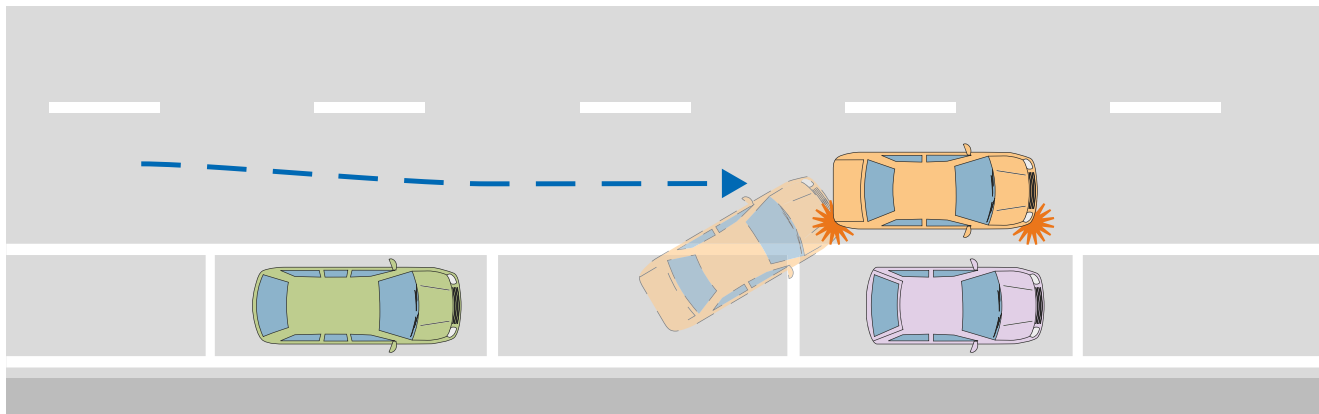


En présence de places marquées, le véhicule doit se trouver à l'intérieur d'une place.

Se garer latéralement en marche arrière

Intention	<ul style="list-style-type: none">■ Se garer latéralement en marche arrière	Contrôle continu de l'évolution de la situation et de la qualité de l'action
Analyse	<ul style="list-style-type: none">■ Repérer la place libre (au moins un place de stationnement ou une longueur et demie de voiture)	
Plan	<ul style="list-style-type: none">■ Entrer latéralement en marche arrière dans la place libre	
Action	<p>Observation</p> <ul style="list-style-type: none">■ Être attentif à la circulation derrière, devant et à côté de soi <p>Communication</p> <ul style="list-style-type: none">■ Enclencher le clignoteur droit■ Modérer sa vitesse <p>Mise en œuvre</p> <ul style="list-style-type: none">■ Prévoir que des personnes descendent de véhicules et que des véhicules partent■ S'arrêter en parallèle à côté du véhicule stationné■ Se garer en observant la circulation	

En présence de places marquées, le véhicule doit se trouver à l'intérieur d'une place.



Corrections

- Si la roue arrière heurte le bord de la chaussée et qu'il y a suffisamment d'espace devant la correction peut être effectuée dans la place.
- Afin d'éviter tout malentendu, *ne pas* actionner le clignoteur en exécutant des corrections.

8.7 Freinage par surprise

Les élèves:

- Connaissances**
- expliquent le placement du regard
 - distinguent les freinages ordinaires des freinages par surprise et des freinages d'urgence
 - désignent les lieux d'exercice appropriés
 - décrivent la marche à suivre, les risques et les mesures de sécurité nécessaires pour un freinage rapide et sûr
 - décrivent les facteurs d'influence sur le temps de réaction et la distance de freinage
 - décrivent l'impact de différentes chaussures sur la distance d'arrêt
- Compétences**
- effectuent, sur instruction du moniteur de conduite, un freinage rapide et sûr jusqu'à l'arrêt (base)
 - exécutent un freinage rapide, puissant et sûr, déclenché par un effet de surprise simulé, proche de la distance de freinage la plus courte possible jusqu'à l'arrêt complet (développement)
- Volonté**
- prennent conscience des forces qui agissent en cas de freinage rapide
 - prennent conscience de l'efficacité des systèmes d'aide à la conduite
 - sont prêts à adopter une conduite anticipative pour éviter les freinages rapides et brusques
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formation préliminaire achevée
 - Bases légales: art. 17, 19, 20 OCR
- Situation de formation / d'exercice**
- Lieu d'exercice, pistes, routes aussi peu fréquentées que possible, routes sans revêtement, routes mouillées, etc.

Précisions méthodologiques

- Les variantes simples d'un freinage par surprise doivent être pratiquées dès la formation préliminaire.
- Cet exercice peut être exécuté sur des surfaces différentes (gravier, chaussée mouillée, neige, etc.), à différentes vitesses. L'élève doit ressentir l'importance d'un actionnement puissant et rapide de la pédale de frein, afin de vaincre une éventuelle peur des freinages par surprise. Il faut freiner jusqu'à l'arrêt.
- Tous les exercices de ralentissement et de freinage exigent une bonne sécurisation par le moniteur, qui s'informe de la situation derrière le véhicule d'auto-école en regardant dans les rétroviseurs. Le moniteur demande à l'élève d'effectuer de tels regards de contrôle. Effectuer les freinages par surprise à différentes vitesses.
- La distance de freinage peut être montrée à l'élève à l'aide de cônes. Après le freinage, l'élève peut parcourir la distance correspondant au temps de réaction, calculée en fonction de la vitesse, afin de pouvoir mieux estimer et appréhender ces distances.
- Le fait d'entendre le bruit de l'ABS dès le début du freinage démontre que l'adhérence maximale des pneus est atteinte et que la pression exercée sur la pédale de frein a été suffisante.

Questions possibles sur

les connaissances et les compétences

- Quelle est l'influence des aides techniques telles l'ABS ou l'EBS sur l'efficacité du freinage et la distance de freinage?
- Quelle est l'influence d'une assistance au freinage sur le temps de réaction et la distance de freinage?

Analyse des risques

- Quelle est l'influence du type de chaussures sur l'efficacité d'un freinage par surprise?
- Quel est le risque, si l'on n'appuie pas assez fort sur la pédale de frein?

Auto-évaluation

- Quelle peut être l'influence des aides techniques telles l'ABS, l'EBS ou une assistance au freinage sur le style de conduite?
- Quelle est la différence de conduite avec un véhicule équipé ou non d'un EBS?

Contexte

L'analyse de crash recorders suite à des collisions montre que le potentiel des freins du véhicule n'est souvent pas pleinement utilisé. Deux tiers des collisions frontales auraient pu être évitées avec un freinage correct. Des mètres précieux de la distance d'arrêt sont perdus, parce que le conducteur appuie trop timidement sur la pédale, malgré un grand danger, la pression de freinage augmentant trop lentement.

Freinage par surprise

Contrairement au freinage d'urgence, le freinage par surprise peut être exercé. L'élève conducteur sait alors déjà qu'il doit exécuter un freinage (p. ex. sur commande ou à un endroit déterminé) et est donc psychiquement préparé à le faire. Un élève conducteur ne peut pas se préparer à freiner dans une situation d'urgence réelle.

Freinage d'urgence

En cas d'urgence, il n'y a qu'une technique de freinage correcte: appuyer de toutes ses forces sur la pédale de frein, pour que l'ABS travaille sur toutes les roues en plage de régulation. Lors d'un freinage d'urgence, un actionnement le plus fort et le plus rapide possible de la pédale de frein est décisif pour la distance de freinage.

Exécution

- Coup d'œil dans le rétroviseur intérieur
- Relâcher immédiatement la pédale d'accélérateur
- Passage rapide de la pédale d'accélérateur à la pédale de frein
- Coup de frein puissant et rapide
- Pression maximale sur la pédale de frein
- Appuyer sur la pédale d'embrayage

Veiller à une position assise et une tenue du volant adaptées.



9

Examen blanc

Compétence à acquérir:

Les élèves conducteurs dirigent leur véhicule dans le trafic routier sans l'aide du moniteur, dans le respect des règles de circulation, de façon sûre, partenariale, responsable et respectueuse de l'environnement. Ils effectuent les manœuvres de conduite de manière rapide et sûre en choisissant eux-mêmes le lieu d'exécution.

9 Examen blanc

Les élèves:

- Connaissances** ■ appliquent les règles de circulation en fonction des catégories, les bases de la physique de la conduite ainsi que les aspects du cours de sensibilisation et de la conduite respectueuse de l'environnement
- Compétences** ■ conduisent le véhicule de manière préventive afin de ne pas gêner ou mettre en danger les autres usagers de la route dans l'utilisation correcte de la route
- se comportent avec une prudence particulière à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, ainsi que lorsqu'il existe des signes indiquant qu'un usager de la route ne se comportera pas de manière adaptée
 - utilisent le véhicule dans le respect des ressources et de la sécurité, en tenant compte des systèmes d'aide à la conduite existants
 - commentent leurs actions de manière compréhensible et justifient leur manière de procéder
 - évaluent leurs prestations et compétences de manière réaliste
- Volonté** ■ prennent conscience de leurs forces et de leurs faiblesses
- sont prêts à développer leurs compétences de conduite
- Connaissances et compétences prérequisés**
- Formation à la conduite, niveaux préliminaire, de base, principal et perfectionnement, achevée

Situation de formation / d'exercice

- Sur les routes publiques et les places de manœuvre

Précisions méthodologiques

- Le moniteur de conduite surveille l'élève pendant la conduite et n'intervient que s'il y a lieu de craindre de graves conséquences de ses actes
- Le moniteur fournit une aide à la conduite en cas de situations de circulation peu claires, non identifiables à temps ou très difficiles
- Pendant la course d'examen, le moniteur de conduite ne donne pas de cours de conduite

Instruments et méthodes de contrôle

Pour pouvoir examiner l'ensemble des compétences dans le cadre de l'examen blanc, recourir aux instruments et méthodes de test suivants:

Exécution

Organiser l'examen de telle sorte que l'élève parcourt les différentes situations de trafic et effectue les manœuvres avec la plus grande indépendance possible, c.-à-d. en lui faisant prendre la majeure partie des décisions. Les consignes doivent être formulées de façon à permettre cette conduite indépendante, p. ex.:

- conduire en fonction des signaux
- conduire en fonction des indications du système de navigation
- conduire vers une destination
- exemples de consignes
 - «Tournez à droite à la prochaine occasion.»
 - «Suivez les panneaux en direction de Fribourg.»
 - «Sur le chemin, garez-vous à un endroit adéquat.»

Observation et évaluation

Le moniteur observe l'élève dans différentes situations de circulation et consigne dans un procès-verbal d'examen son degré de maîtrise des différentes situations. Dans ce cadre, il convient d'évaluer au moins les points suivants:

- A-t-il bien maîtrisé le véhicule?
- Respecte-t-il les règles de la circulation?
- Comment se comporte-t-il à l'égard des autres usagers de la route?
- Conduit-il en toute sécurité et de manière économe en énergie?

Les méthodes suivantes doivent être appliquées en plus durant des intervalles de temps déterminés ou à un moment adéquat, et visent à fournir au moniteur des informations supplémentaires dans certains domaines:

Conduite commentée

Pendant le trajet, l'élève commente ce qu'il perçoit et comment il réagit.

Poser des questions

Au début de l'examen blanc, poser à l'élève des questions sur le véhicule, sur la sécurité de fonctionnement, sur les équipements de sécurité, sur les systèmes d'aide à la conduite, etc. auxquelles l'élève doit répondre ou pour lesquelles il doit faire une démonstration.

Analyse d'une situation de circulation

Une situation de circulation vécue est analysée. L'élève doit alors montrer s'il a géré la situation de manière délibérée ou s'il l'a résolue correctement par hasard. L'analyse n'est évaluée qu'au cours de l'entretien final.

Itinéraire et durée

Choisir l'itinéraire de l'examen blanc de façon à ce que tous les champs de compétence puissent être examinés. Cela signifie qu'il faut conduire à l'intérieur et à l'extérieur des localités, ainsi que sur des autoroutes ou semi-autoroutes. La durée de l'examen doit donc être fixée à 60 minutes, sans compter l'accueil et l'entretien final.

Entretien de réflexion et de feedback

Après l'examen blanc, le moniteur discute avec l'élève de ses performances dans le cadre d'un entretien de réflexion et de feedback. L'élève doit d'abord s'autoévaluer et décrire aussi bien ses points forts que ses points faibles ainsi que les bonnes et les mauvaises performances. Ensuite, le moniteur de conduite fait son feedback et indique les champs de compétence dans lesquels l'élève doit s'améliorer.

10

Glossaire

***Le début de la sagesse
est la définition des termes.***

Socrate, philosophe grec

Angle mort	Zone non visible autour d'un véhicule malgré les rétroviseurs.
Auto-évaluation	Lors d'une Auto-évaluation, une personne se questionne sur elle-même. La réflexion en est l'un des moyens. Dans le cadre de l'enseignement de la conduite, les moniteurs guident l'Auto-évaluation en posant des questions.
Bandes polyvalentes	Se situent au milieu de la chaussée et peuvent être utilisées par différents usagers de la route.
Champ de vision	Zone dans laquelle une situation est effectivement perçue par la vue. La vision centrale correspond à un angle d'un peu plus de 1°, la vision périphérique binoculaire est d'environ 170°.
Chaussée à voie centrale banalisée	Route avec une bande cyclable de chaque côté, mais sans ligne médiane.
Comportement visuel	Prise d'informations visuelles au cours de laquelle on regarde et/ou on suit quelque chose pendant un certain temps. Le comportement visuel est souvent inconscient, mais peut être dirigé au moyen d'exercices précis.
Conduire vers une destination	Conduire de manière autonome vers une destination définie, avec ou sans l'aide d'indicateurs de direction, d'indicateurs avancés, de cartes routières, d'appareils de navigation, etc.
Contact visuel	Communication entre deux partenaires de la circulation au moyen du regard.

Terme	Explication
Contrôle de l'environnement	Observation directe à 360 degrés autour du véhicule.
Contrôle de vérification	Voir contrôle visuel ou observation multiple et multi-contrôle.
Contrôle visuel	Sert à surveiller la circulation et peut faire partie de l'observation multiple.
Cours de sensibilisation	Cours de théorie de la circulation.
Direction du regard	Direction vers laquelle le regard est dirigé pour recueillir des informations et ainsi maîtriser correctement une situation de circulation (partie de la technique du regard).
Évaluation et appréciation externes	Évaluation réalisée par une tierce personne et donc d'une perspective différente. Le feedback est l'un des moyens. Dans le cadre de l'enseignement de la conduite, les moniteurs de conduite donnent aux élèves un feedback fondé et nuancé quant à l'avancement de l'apprentissage.
Feedback et entretien de feedback	Le feedback (en français : « retour, retour d'information ») désigne, dans la communication entre les personnes, la transmission en retour d'informations. Ces informations signalent à l'émetteur ce que le récepteur a perçu ou compris, et permettent à l'émetteur de réagir aux réactions du récepteur en corrigeant éventuellement son comportement. La transmission peut être orale ou écrite.

Terme

Explication

Freinage de précision	S'arrêter à un endroit déterminé en effectuant un freinage normal.
Freinage dégressif	Freinage rapide et énergique afin d'obtenir un fort effet de ralentissement. Ensuite, la pression de freinage est réduite en continu.
Freinage d'urgence	Freinage en situation d'urgence concrète, qui ne peut être exercée. Une situation d'urgence n'est pas mise en place pour des raisons de sécurité.
Freinage normal	Freinage adapté au trafic, ralentissement du véhicule dans les situations prévisibles. La force de freinage est plus élevée au début du freinage qu'à la fin ou juste avant l'arrêt.
Freinage par surprise	Freinage rapide, énergique et sûr, déclenché par un effet de surprise simulé, très proche de la distance de freinage la plus courte possible jusqu'à l'arrêt complet.
Freinage progressif	La puissance de freinage augmente continuellement pendant le freinage.
Freinage rapide et sûr	Freinage réactif, puissant et sûr jusqu'à l'arrêt complet, avec ou sans un effet de surprise simulé (identique au freinage par surprise).

Terme

Explication

Observation multiple et multi-contrôle	Sert, avant le point de décision, à percevoir les changements dans les situations de circulation. Également désignée par « balayage visuel », « technique de l'essuie glace », « double contrôle », « contrôle de vérification ». Au moins deux contrôles par côté.
Placement du regard	Regards délibérés ou automatisés pour recueillir des informations, contrôler les mouvements ou communiquer.
Point de décision	Désigne l'endroit où la décision concernant le comportement à adopter (p. ex. s'arrêter ou continuer) est prise.
Point d'observation	Désigne l'endroit avant l'intersection où le conducteur peut suffisamment voir la route transversale pour décider d'emprunter l'intersection.
Préparation au freinage	Désigne le comportement consistant à se préparer psychiquement et physiquement (pied devant la pédale de frein/main sur le levier de frein) afin de réduire le temps de réaction.
Réflexion	La réflexion est l'acte de réfléchir sur son propre état d'esprit et sur le comportement que l'on affiche. Dans l'enseignement de la conduite, elle sert à décrire, évaluer, ordonner et justifier la part de son comportement et de son état d'esprit qui influe sur la performance (sa propre part par rapport à l'ensemble), puis à en tirer des conclusions.

Regard latéral	Terme de la catégorie B véhicules automobiles. Comme le regard par-dessus l'épaule, c'est un regard direct, mais portant sur le côté du véhicule, en utilisant la vision périphérique. Il permet de contrôler les angles morts à côté et l'arrière du véhicule.
Regard par-dessus l'épaule	Terme de la catégorie A motocycles. Comme le regard latéral, c'est regard direct, mais effectué par-dessus l'épaule pour contrôler l'angle mort.
Routes sans revêtement	Routes qui au lieu d'être goudronnées ou bétonnées, possèdent un revêtement terreux ou en gravier, voire sont non stabilisée.
Systématique du regard	Désigne le déroulement systématique de l'observation.
Technique d'observation et technique du regard	Désigne la succession du regard en fonction de la situation pour trouver et maintenir la trajectoire (utilisation de la chaussée).
Trajectoire	Se réfère au véhicule et désigne la ligne sur laquelle circule le véhicule.

<i>Terme</i>	<i>Explication</i>
Trajectoire des roues	Trajectoire des roues sur la chaussée.
Tronçon servant à la présélection	Il s'agit de la voie de circulation, signalée et/ou marquée, servant à la présélection.
Voie de circulation	Se réfère à la chaussée et désigne les parties délimitées par un marquage qui sont assez larges pour permettre la circulation d'une file de véhicules.

Sites Internet importants | Liens

Les pages Internet suivantes offrent des informations et des services importants en relation avec la formation à la profession de moniteur de conduite:

Toutes les variantes actuelles des catégories de permis de conduire
www.fuehrerausweise.ch

L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera
www.l-drive.ch

Office fédéral des routes OFROU Instructions concernant le cours de théorie de la circulation
www.astra.admin.ch/astra/fr/home.html

Association des services des automobiles asa
www.asa.ch

Bureau de prévention des accidents bpa
www.bfu.ch

Quality Alliance Eco-Drive
www.ecodrive.ch

Impressum

Éditeur

L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera
Case postale | 3001 Berne

Collaboration | Groupe de travail

- Markus Hess, Chef de projet, Kantonal-Bernischer Autofahrlehrer-Verband (KBAV)
- Yvan Bovio, Fédération Romande des Ecoles de Conduite (FRE)
- Toni Kalberer, Ostschweizer Fahrlehrerverband (OFV)
- Brigitte Wassmer, Association Suisse des Ecoles professionnelles de Moniteurs de conduite (ASEM)
- Willi Wismer, Zürcher Fahrlehrerverband (ZFV)

Collaboration | Groupe de projet

- Markus Hess, Chef de projet, Kantonal-Bernischer Autofahrlehrer-Verband (KBAV)
- Laurent Beuchat, Centre de compétences pour l'instruction à la conduite au sein de l'armée
- Yvan Bovio, Fédération Romande des Ecoles de Conduite (FRE)
- Daniel Graf, Association des services des automobiles (asa)
- Peter Kneubühler, Office fédéral des routes OFROU
- Reiner Langendorf, Quality Alliance Eco-Drive (QAED)

- Bruno Schlegel, Autofahrlehrerverband des Kantons Graubünden und des Fürstentums Liechtenstein (AVGL)
- Christian Stäger, L-drive Suisse
- Urs Tobler, Groupe de projet Manuel cat. A
- Brigitte Wassmer, Association Suisse des Ecoles professionnelles de Moniteurs de conduite (ASEM)
- Lectorat: Yvan Bovio, Jean-Bernard Chassot
Fédération Romande des Ecoles de Conduite FRE

Graphiques et images

- Christian Stäger | L-drive Suisse
- sehruum11, Langenthal
- Couverture et page 101: shutterstock.com

Layout | Conception | Révision

- Layout: wortschaft | sehruum11, Langenthal
- Révision: flatterie.ch

Impression

- Merkur Druck AG Langenthal

Berne 2022 | 2^e édition

© L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera



Cet exemplaire appartient | Tampon auto-école



Engagiert für die Fahrlehrerschaft und die Verkehrssicherheit.
Engagé pour les moniteurs de conduite et la sécurité routière.
Impegno per i maestri conducenti e la sicurezza stradale.