

FORMATION DE 7 HEURES

Vous allez suivre une formation de 7 heures dans le but de conduire un deux-roues léger ou un tricycle à moteur.

Ce livret, très illustré, aborde les différents objectifs de la formation et rassemble l'essentiel des connaissances à acquérir pour maîtriser la conduite de ces véhicules en toute sécurité.

Vous y trouverez également l'attestation de suivi de formation à présenter en cas de contrôle avec votre permis de conduire.

Bonne formation !

FORMATION DE 7 HEURES

ATTESTATION

125
cm³

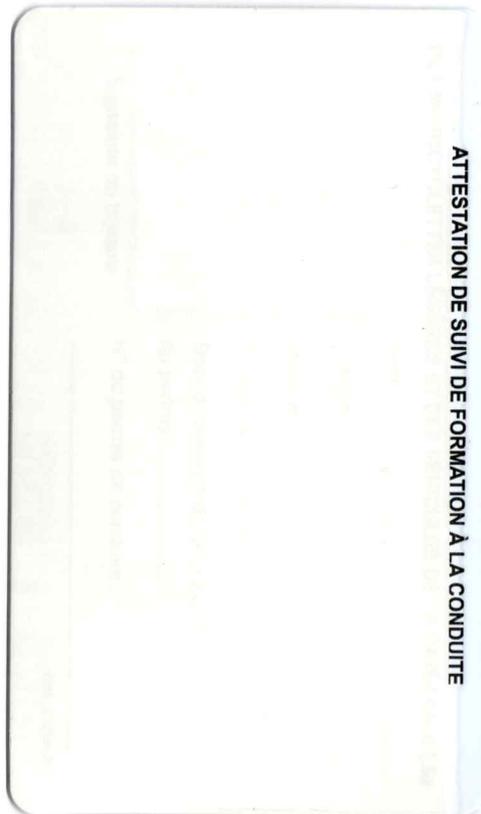


L5e



Suivez-nous !





ATTESTATION DE SUIVI DE FORMATION À LA CONDUITE

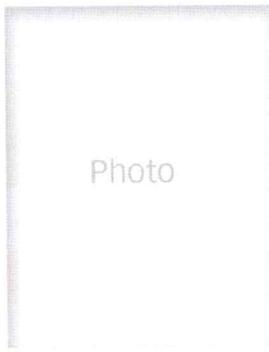
Nom

Prénom

Adresse

Téléphone

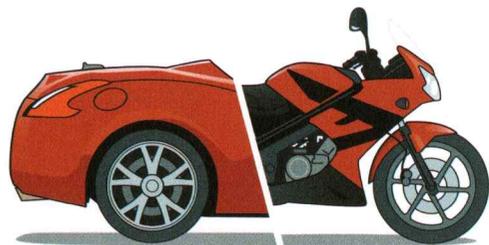
Mail



Photo

Date	Heure	Durée	Observations	Formateur
/ /				
/ /				
/ /				
/ /				
/ /				
/ /				
/ /				

Cachet de l'école de conduite
(ou nom, adresse et téléphone)



Introduction

Les détenteurs d'un permis B depuis plus de deux ans peuvent conduire une 125 cm³ ou un tricycle à moteur de plus de 50 cm³ à condition de suivre une formation pratique de 7 heures minimum.

La conduite n'est autorisée que sur le territoire national.

■ Pourquoi une formation ?

Un deux-roues léger est capable de circuler à plus de 100 km/h. Il peut accélérer beaucoup plus fortement qu'une voiture du fait de son faible poids, et reste un "deux-roues" avec des contraintes particulières liées à la stabilité, à la prise des virages, et au freinage à commandes séparées.

■ Objectifs de la formation

La formation se décompose en trois phases.

- 1 – Connaître le risque deux-roues.
- 2 – Apprendre à maîtriser le véhicule hors circulation et en situation d'urgence (évitement, freinage).
- 3 – Apprendre à circuler avec les autres.

■ Plus simple, le scooter ?

Même si le scooter peut paraître plus simple d'accès, il est soumis aux mêmes lois physiques qu'une moto, et ne se conduit pas du tout comme une voiture !

Cet ouvrage a pour but de vous faciliter l'apprentissage, en développant les thèmes essentiels afin que vous deveniez un "conducteur sûr", que ce soit à moto ou à scooter.

ACCIDENTALITÉ (source ONISR—bilan 2019)

Selon vous :

01 - Sur l'ensemble du trafic motorisé en France, la circulation des motos représente :

- 1,6 % 5 % 10 %

02 - Sur l'ensemble des accidents corporels, les accidents motos représentent :

- 5 % 25 % 40 %

03 - Sur l'ensemble des accidents mortels, les accidents motos représentent :

- 2 % 10 % 19 %

04 - Classez ces principaux facteurs d'accidents mortels du plus fréquent au moins fréquent (tranche d'âge 18 - 54 ans) :

- | | | | | | |
|--------------------------|------------|--------------------------|----------|--------------------------|---------|
| <input type="checkbox"/> | Stupéfiant | <input type="checkbox"/> | Alcool | <input type="checkbox"/> | Vitesse |
| <input type="checkbox"/> | Malaise | <input type="checkbox"/> | Priorité | | |

05 - La tranche d'âge représentant 41 % des tués est :

- 18-34 ans 34-50 ans 50 ans et plus

06 - Le pourcentage de conducteurs novices tués est de :

- 5 % 18 % 30 %

Selon vous :

L'absence d'équipements de protection (casque, gants, bottes, etc.) est un facteur aggravant, y compris à faible vitesse.

07 - En 2019, sur les 615 motocyclistes tués, combien ne portaient pas de casque :

10

23

50

08 - Associez correctement les données ci-dessous :

Accident seul

39 %

Accident avec une voiture

16 %

Accident contre obstacle fixe

35 %

09 - Vrai ou faux ?



Dans 73 % des cas le motard est à l'origine du conflit.		
Dans 63 % des cas, le motard n'a pas été détecté.		
Le taux d'alcoolisation des motards est inférieur à celui des automobilistes.		
Dans la majorité des cas, le motard pense que l'autre usager va effectuer une manœuvre.		
Le motard est trop confiant dans son analyse.		
Le motard pense que les autres le voient bien.		
En général, les autres usagers évaluent bien la vitesse de rapprochement du motard.		
Une moto freine plus court qu'une voiture.		

Il se fait selon plusieurs critères, l'utilisation, le prix, le look...

En fait, il n'y a que l'embaras du choix.

■ Les scooters

À 2 ou 3 roues, souvent plus chers en raison d'un phénomène de mode.

Plus « urbains », plus « chics », plus pratiques en ville car nul besoin d'enfourcher la machine et beaucoup plus stable pour la version 3 roues.

La vocation plus « citadine » de ces véhicules peut expliquer en partie le fait que leurs utilisateurs soient plus réfractaires à porter les bons équipements.

■ Les motos

Les sportives, en plus d'être plus exclusives, sont chères à l'achat et à l'entretien.

Les trails et les basiques sont moins coûteux et plus polyvalents.

Les trails présentent toutefois l'inconvénient d'offrir une hauteur de selle importante qui conviendra difficilement aux petits gabarits.



Scooter



Tricycle à moteur



Modèle sportif



Modèle basique



Trail

■ Le casque



On ne le répétera jamais assez !

Le port du casque est obligatoire... mais surtout indispensable si vous ne voulez pas perdre la face !

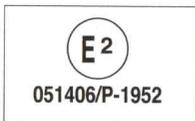
Choisissez-le intégral (de préférence), modulable, jet avec ou sans mentonnière et avec ou sans écran. Dans ce dernier cas, portez des lunettes de protection si vous ne voulez pas voir de près les insectes ou autres projections.

Dans tous les cas, achetez-le neuf. Il doit être conforme à la norme européenne et porter une étiquette le signalant.

Il est recommandé de le changer tous les 5 ans et en cas de choc ou de chute, même sans dégâts apparents.

Le test Sharp du ministère des transports du Royaume Uni est une référence en matière de sécurité des casques. Ses exigences sont supérieures à la norme européenne : <https://sharp.dft.gov.uk/> (site en Anglais)

Après vous être assuré que la conduite d'un 2 ou 3 roues n'allait pas vous faire perdre la tête, pensez à préserver les autres parties de votre corps.



■ Second équipement obligatoire : les gants.

Ils doivent être homologués et conforme à la norme européenne concernant les Équipements de Protection Individuelle (EPI).

Pour les reconnaître, vérifiez qu'ils comportent une étiquette (norme de 2003) ou accompagnée de pictogrammes indiquant leur niveau de protection :



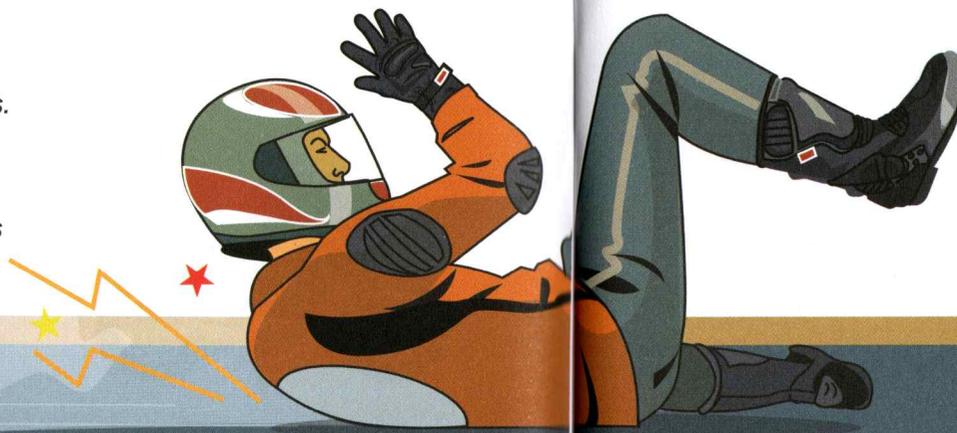
Sans protection des articulations des doigts.



Avec protection des articulations des doigts.



Avec protection des articulations des doigts et des poignets.



■ Dernier équipement obligatoire à portée de main, le gilet haute visibilité

Vous devez le revêtir si vous êtes amené à descendre de votre engin lors d'une urgence ou d'une panne. Vous pouvez aussi le porter en permanence à condition qu'il résiste au vent !

Si la réglementation n'impose rien d'autre pour l'instant, vous n'avez qu'un seul corps et personne ne dispose de pièces de rechange !



■ Parmi les équipements complémentaires, on peut citer :

- Le blouson ou la veste moto comportant des coques de protection (dos et articulations). N'hésitez pas à choisir un blouson équipé d'un airbag.
- Le pantalon moto résistant à l'abrasion en cas de chute et renforcé sur les parties vulnérables.
- La combinaison de pluie pour rester au sec en toutes circonstances. Choisissez-la suffisamment large pour être passée par-dessus les autres équipements. En 2 parties, elle sera plus pratique.
- Les bottes moto comportant également des renforts sur les parties vulnérables du pied et assurant une bonne protection de la cheville.



Détectabilité, n'oubliez pas !

DANS 60 % DES ACCIDENTS, LE MOTARD N'A PAS ÉTÉ VU !

Choisissez des équipements de couleur claire et ne retirez jamais les dispositifs réfléchissants.

Le port permanent du gilet haute visibilité vous rend plus facilement repérable dans la circulation.

Contrairement à une voiture, de nombreux contrôles peuvent être effectués rapidement.

■ Accélérateur

Vérifiez la bonne rotation et le bon retour de la poignée lorsque vous la lâchez.



■ Frein avant

Le levier ne doit présenter aucun jeu. Vérifiez le niveau de liquide de frein dans le réservoir (réservoir bien horizontal).



■ Niveau d'huile

La vérification s'effectue à froid sur un sol plat. L'huile doit être visible dans l'œilleton au-dessus du repère mini (redresser le véhicule).



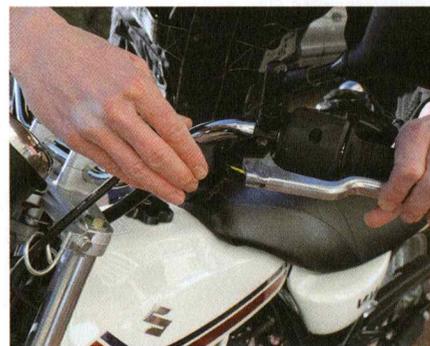
■ Frein arrière

Mêmes vérifications qu'à l'avant, sauf qu'il s'agit d'une pédale. Dans le cas d'un frein à tambour, l'usure se vérifie à l'aide de l'indicateur placé sur le tambour.



■ Levier d'embrayage

Le câble ne doit être ni effiloché ni usé. La molette de tension doit se régler facilement. Le levier doit présenter une garde (un jeu) de 5 mm environ.



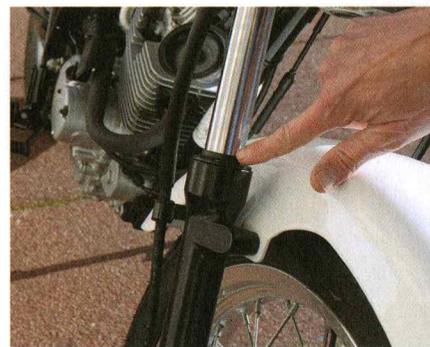
■ Transmission à chaîne

Vérifiez la tension en vous appuyant sur la moto pour comprimer les amortisseurs, puis soulevez la chaîne avec la main; il doit y avoir un jeu vertical (flèche) d'1 à 2 cm.



■ Fourche

Pas de fuites au niveau des joints.



■ Tension des rayons

Faites tourner les roues en appuyant un objet métallique contre les rayons. Une différence sonore révèle une mauvaise tension. Roues à bâtons: aucune fêlure principalement sur le raccordement bâton/jante.



■ Éclairage avant et arrière

Vérifiez l'état, la propreté et le fonctionnement.



■ Rétroviseurs

Vérifiez l'état, la propreté et le réglage.



■ Plaquettes et disques

Vérifiez l'état du disque de frein, l'usure des plaquettes et la fixation de l'étrier de frein.



■ Pneus

Vérifiez l'usure de la bande de roulement (1 mm minimum de profondeur des rainures), l'absence de corps étrangers dans les sculptures, l'état des flancs (ni déchirure, ni coupure, ni hernie) et la pression (au moins une fois par mois).



AVANT CHAQUE DÉPART

- ✓ Propreté des plaques, feux et dispositifs réfléchissants.
- ✓ État et coulissement des câbles.
- ✓ État et pression des pneus.
- ✓ Niveaux (carburant, huile, liquide de frein).
- ✓ À allure lente, vérification du fonctionnement des freins.

PÉRIODIQUEMENT

- ✓ Niveau du liquide de batterie.
- ✓ Usure des plaquettes, des disques, des tambours, des garnitures de frein.
- ✓ État, tension, graissage de la chaîne.
- ✓ État, réglage des suspensions en fonction de la charge.
- ✓ Garde au levier d'embrayage.
- ✓ Tension des rayons de roues.



ATTENTION !

En cas de débridage, le conducteur s'expose à une forte amende et à un refus d'indemnisation de l'assureur lors d'un d'accident.

Les équipements obligatoires du conducteur et de son passager sont :

	Oui	Non
Un casque	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un blouson moto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un pantalon moto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Des gants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Des bottes moto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un gilet airbag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une combinaison de pluie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vrai ou faux ?

Le conducteur doit porter en permanence un gilet haute visibilité. ☺ ☹

Pour améliorer l'esthétique du casque, il est possible de retirer les dispositifs réfléchissants.

 Des gants portant ce pictogramme sont adaptés à la moto.

Ils offrent le plus haut niveau de protection.

La profondeur minimale des rainures d'un pneu ne doit pas être inférieure à 1,6 mm.

La vérification du niveau d'huile se fait moteur démarré :

Le niveau d'huile moteur se vérifie :

Moto inclinée Moto droite

La « flèche » correspond au débattement :

De la poignée d'embrayage De la chaîne

■ Sur la moto

Placez la partie la plus large des pieds sur les repose-pieds. Asseyez-vous le plus près possible du réservoir, les genoux collés à la moto, le buste droit, légèrement incliné vers l'avant, les bras souples pour absorber le travail des suspensions, le regard loin et large.



■ Sur le scooter

La conduite d'un scooter est quelque peu différente de celle d'une moto.

En effet, on ne tient rien entre les jambes, la position est donc plus « relax ».

■ Triangle de sécurité

Afin de garantir la stabilité, répartissez la charge en la plaçant au maximum à l'intérieur du triangle de sécurité formé par l'axe des roues et le sommet du casque du conducteur.





■ Installation

Il s'installe de la même façon que le conducteur en se rapprochant le plus possible de ce dernier sans pour autant le gêner dans ses mouvements. Il doit s'inscrire au maximum dans le triangle de sécurité.

La meilleure façon de se tenir est de passer une main autour de la taille du conducteur pour contrer les accélérations et une main sur une poignée de maintien à l'arrière pour se retenir lors des freinages.

■ Comportement

Un mauvais comportement peut sérieusement perturber la conduite du deux-roues. Le passager doit suivre strictement le mouvement du conducteur.

Dans les virages, il ne doit ni se redresser, ni se pencher davantage que le conducteur. Il faut donc lui conseiller de regarder par-dessus l'épaule du conducteur, du côté du virage.



■ Conséquences de la conduite avec passager:

- une modification de la garde au sol et un déplacement du centre de gravité;
- une impossibilité de rouler aussi vite qu'en solo;
- un deux-roues plus lourd à gérer à allure lente et opposant plus d'inertie à allure soutenue;
- une augmentation de la prise au vent;
- un renoncement aux dépassements si le deux-roues manque de puissance!

Réglages



Lors du transport d'un passager, il est conseillé, voire nécessaire, de modifier:

- le réglage de la suspension,
- la hauteur du feu.

La pression des pneus est aussi à contrôler.



■ À l'arrêt

Sur la béquille latérale ou centrale suivant l'équipement. Le béquillage sur la centrale ne nécessite pas d'effort particulier... seulement de la technique.

Assurez-vous toujours de la stabilité et du profil du sol.



■ En circulation

C'est la vitesse de rotation des roues (effet gyroscopique) qui donne la stabilité à la moto. Plus la roue tourne vite, plus la moto est stable.

■ L'angle de chasse

C'est l'angle formé par une verticale et une droite passant par la colonne de direction. Plus cet angle est grand, plus la moto est stable. C'est le cas des choppers. Mais un angle de chasse important diminue la maniabilité.

À l'opposé, si la direction était totalement verticale, comme elle peut l'être sur un vélo de cirque, la roue deviendrait incontrôlable au moment de la poussée.



■ Scooter

Aucune difficulté à signaler puisqu'il n'y a pas de vitesses. Il suffit d'accélérer progressivement.

■ Moto

Cela fonctionne comme une voiture !

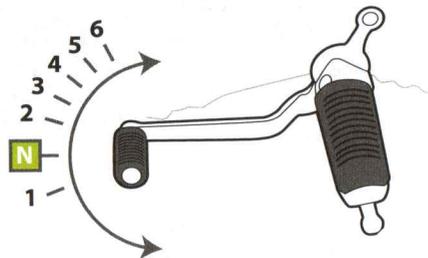
Débrayez, passez la 1^{re} vitesse avec le pied gauche en appuyant à fond sur le sélecteur.

Accélérez légèrement et relâchez le levier d'embrayage (main gauche) jusqu'au point de patinage.

Gardez le point de patinage sur les premiers mètres, le temps de trouver votre équilibre et finissez de relâcher l'embrayage.

Lorsque vous aurez pris suffisamment d'élan, vous pourrez enchaîner la 2^{ème} vitesse et ainsi de suite.

Attention ! Lors du passage en seconde, il faudra passer le pied sous le sélecteur et remonter complètement ce dernier. Vous devriez en principe sentir 2 crans. En cas d'arrêt au premier cran, vous vous retrouverez au point mort !



Freiner

■ Scooter

Frein arrière,
levier gauche.



Frein avant,
levier droit.

Certains scooters possèdent en plus une commande centralisée agissant simultanément sur les deux freins.

■ Moto

Frein avant, levier droit, frein arrière, pied droit.

Le freinage couplé n'existe pas sur les motos de petite cylindrée.

■ Transfert de charge

Au freinage, la fourche s'enfonce et l'arrière est délesté. Il faut donc tendre les bras et raffermir dos et cuisses.

Le freinage doit être simultané sur l'avant et l'arrière. La répartition doit être de 70 % sur l'avant et 30 % sur l'arrière.



■ Blocage de roue

En cas d'amorce de blocage, il faut desserrer immédiatement le frein pour éviter la chute, surtout s'il s'agit d'un blocage de roue avant !

Le blocage de roue arrière est plus facilement maîtrisable mais plus difficile à ressentir.

Dans un freinage d'urgence sur cinq, le conducteur chute quelle que soit son expérience !

Urgence ! ?

Lorsque l'on freine en urgence, mieux vaut garder un œil dans ses rétroviseurs et prévoir un dégagement à droite ou à gauche pour parer à un choc arrière.

■ Dérapage

Un changement brutal d'adhérence lié à une différence de revêtement ou un blocage de roues non maîtrisé peuvent entraîner un dérapage. Dans ce cas, il ne faut surtout pas s'accrocher au guidon mais au contraire laisser partir la moto.

Les tricycles à moteurs (type mp3) seront moins sensibles à ces problèmes du fait de la présence de la troisième roue, même si les risques subsistent.



Distance d'arrêt

■ Définition

La distance d'arrêt = la distance parcourue entre le moment où vous percevez un obstacle et celui où vous immobilisez votre véhicule.



$$\text{Distance d'arrêt} = \text{Distance parcourue durant le temps de réaction} + \text{Distance de freinage}$$

■ Distance parcourue pendant le temps de réaction

C'est la distance parcourue entre le moment où un danger est perçu et celui où vous commencez à agir, c'est-à-dire à freiner ou à éviter un obstacle.

Elle est évaluée approximativement à la distance parcourue en une seconde.

**Une seconde,
à 90 km/h, c'est 25 mètres parcourus.
C'est énorme!**

■ Distance de freinage

C'est la distance parcourue pendant l'action des freins.

Elle dépend de la vitesse et de l'adhérence.

Plus la vitesse est élevée, plus la distance de freinage est longue.

Si la vitesse est doublée, la distance de freinage est multipliée par 4.

Exemples de distances de freinage

	Sol sec	Sol mouillé
50 km/h	11 m	22 m
100 km/h	44 m	88 m

Poids moto/conducteur: 200 kg

Revêtement neuf

Incliner pour tourner et prendre un virage

■ À allure lente

L'inclinaison de la moto s'obtient en braquant du côté où l'on veut aller.

■ À allure normale

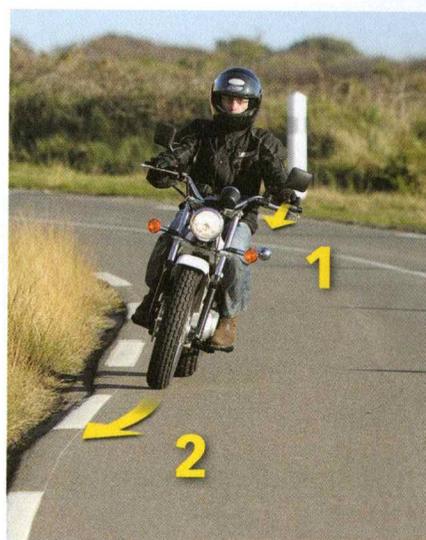
L'inertie de la roue (effet gyroscopique) s'oppose au braquage. Il faut alors utiliser la technique dite du « contre-braquage ».



Cela consiste à pousser sur le guidon du côté où l'on veut aller **1**.

La roue s'oriente à l'opposé du virage **2**, ce qui provoque l'inclinaison de la moto du côté du virage (il s'agit en fait de créer un déséquilibre **3**).

La roue s'oriente ensuite dans le sens du virage **4** (exemple: virage à gauche).





■ Le regard est directeur

Concrètement ça veut dire :

- regarder dans la direction que l'on prend (virages...),
- ne jamais fixer son attention sur un danger (obstacle, trou sur la route, glissière de sécurité, piéton...).

Pour éviter un obstacle, il faut chercher du regard l'espace disponible pour passer.

■ L'évitement d'obstacle

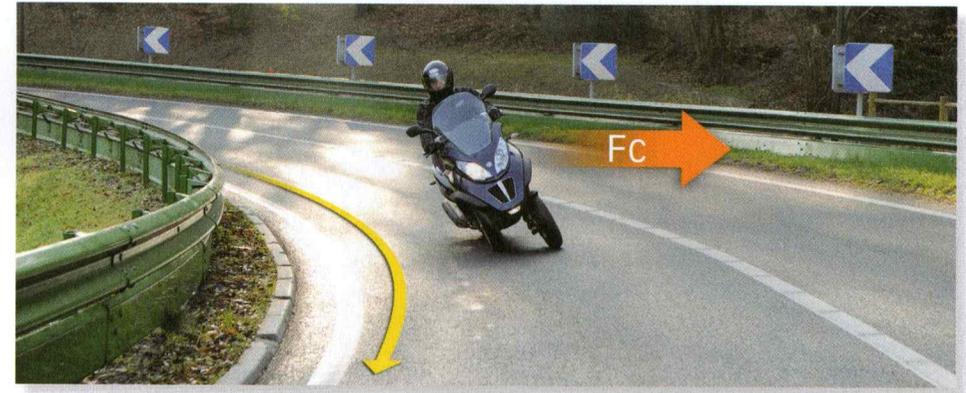
L'acquisition et la maîtrise de cette technique peuvent être salvatrices en circulation. Une portière qui s'ouvre, un piéton qui traverse sans regarder...

Pour réussir cette manœuvre, il faut là aussi porter son regard au-delà de l'obstacle, à l'endroit où l'on veut aller.



■ Définition

D'une manière schématique, on peut définir la force centrifuge comme étant de l'énergie accumulée qui s'oppose au changement de direction.



Elle entraîne donc la moto vers l'extérieur du virage, et varie en fonction :

- **de la vitesse**
(en roulant 2 fois plus vite, la force centrifuge est 4 fois plus importante),
- **de la masse du véhicule**
(plus la moto est chargée, plus la force centrifuge est importante),
- **et du rayon de la courbe**
(plus le virage est serré, plus la force centrifuge augmente).

Il est nécessaire de compenser la force centrifuge en inclinant la moto vers l'intérieur du virage et en prenant une bonne trajectoire, mais au-delà d'une certaine inclinaison, les pneus perdent leur adhérence et la chute devient inévitable.

Soyez très vigilant lorsque vous manquez de visibilité.

Conservez toujours une marge de sécurité de façon à pouvoir réagir en cas d'imprévu (présence d'un obstacle, d'un véhicule lent, d'une chaussée dégradée...).

Dans le cas contraire, l'accident sera inévitable!

Pour contrer cette force :
ralentir, adapter la vitesse au rayon de la courbe et contre-braquer.

(La technique du contre-braquage est expliquée à la page précédente).

La trajectoire de sécurité en virage

Le motard adapte son allure avant d'aborder le virage.

Virage à droite

Le motard se positionne à gauche dans sa voie de circulation en conservant un coussin de sécurité avec l'axe médian.

Il maintient son allure dans le virage (ou la modifie légèrement si besoin).

Dès que la sortie du virage est visible, il se positionne à droite.

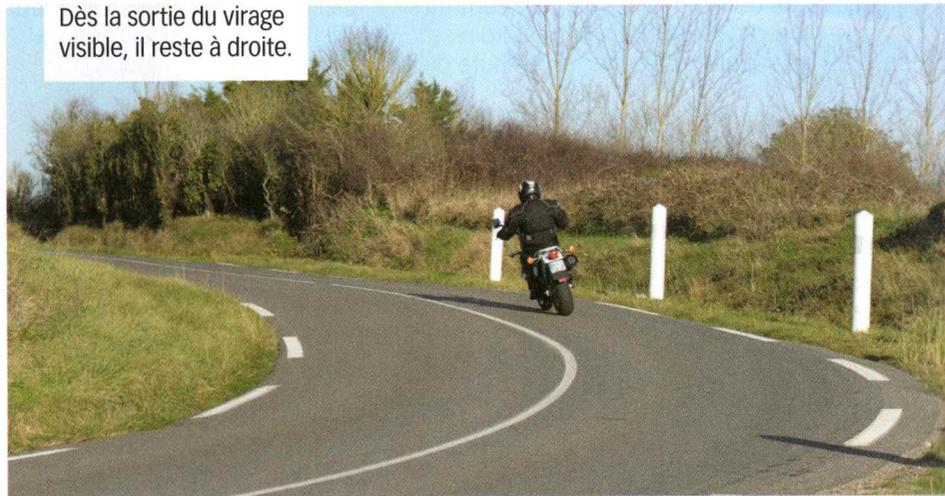


Virage à gauche

Le motard vient se positionner à droite dans sa voie de circulation en conservant un coussin de sécurité avec et l'accotement.

Il maintient son allure dans le virage (ou la modifie légèrement si besoin).

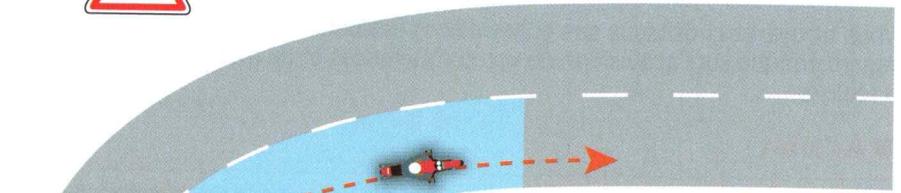
Dès la sortie du virage visible, il reste à droite.



La trajectoire de sécurité en virage



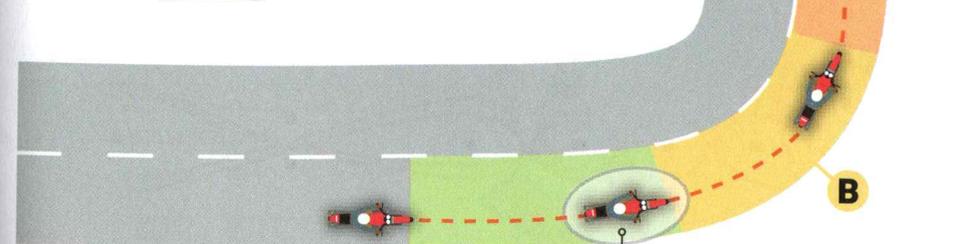
Virage à droite



- A** Se positionner et adapter sa vitesse
- B** Porter son regard
- C** Incliner sa moto
- D** Se repositionner à droite de la chaussée



Virage à gauche



A

Coussin d'espace

Vous devez être capable de maîtriser la conduite d'un 2 ou 3 roues, aussi bien à allure lente qu'à allure normale.

Vous trouverez ci-dessous des grilles d'auto-évaluation vous permettant de porter un regard critique sur l'acquisition de vos compétences et de mesurer les progrès restant à réaliser.

■ À l'arrêt

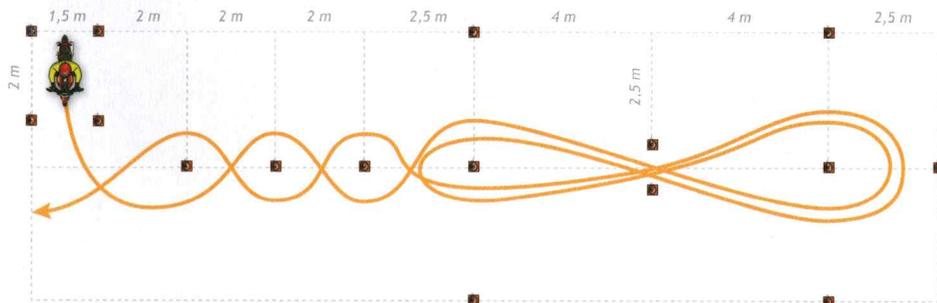
Débéquillage / Béquillage (sur béquille centrale si présente)	☆☆☆☆☆
Déplacement du véhicule sans le moteur	☆☆☆☆☆

■ Allure lente

Démarrer / S'arrêter	☆☆☆☆☆
Se positionner sur la machine	☆☆☆☆☆
Avancer à allure très lente	☆☆☆☆☆
Tourner à allure très lente	☆☆☆☆☆
S'arrêter et repartir roue braquée	☆☆☆☆☆
Incliner pour virer et tourner	☆☆☆☆☆
Maîtrise du véhicule avec passager	☆☆☆☆☆

L'exercice ci-dessous est donné à titre d'exemple. Il est possible de le réaliser en position de conduite normale mais également à genoux sur la selle.

N'hésitez pas à le reproduire avec un passager afin de vous rendre compte de son influence sur le comportement du véhicule.



■ Allure normale

Démarrer / S'arrêter	☆☆☆☆☆
Monter et rétrograder les vitesses	☆☆☆☆☆
Utiliser les freins avant et arrière de façon dissociée	☆☆☆☆☆
Utiliser les freins avant et arrière de façon concomitante	☆☆☆☆☆
Utiliser le frein combiné (si présent)	☆☆☆☆☆
Incliner pour virer	☆☆☆☆☆

L'exercice ci-contre doit vous permettre de vous familiariser avec la technique d'inclinaison à allure normale.

Si vous vous sentez à l'aise, vous pouvez le réaliser avec un passager.

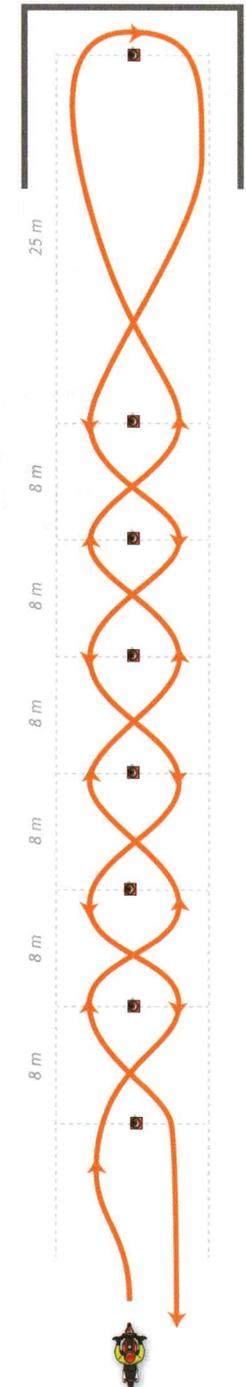
Freinage et rétrogradation :
3^{ème} vitesse
30 à 35 km/h



Auto-évaluation :

TROP JUSTE : ★☆☆☆☆

JE MAÎTRISE : ★★★★★



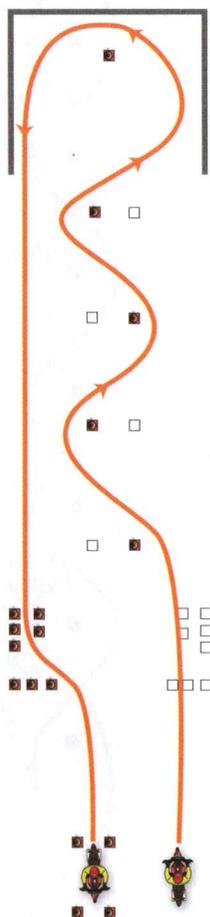
■ Situation d'urgence

Évitement d'obstacle	☆☆☆☆☆
Freinage d'urgence	☆☆☆☆☆

Ces exercices peuvent être réalisés d'un côté ou de l'autre.

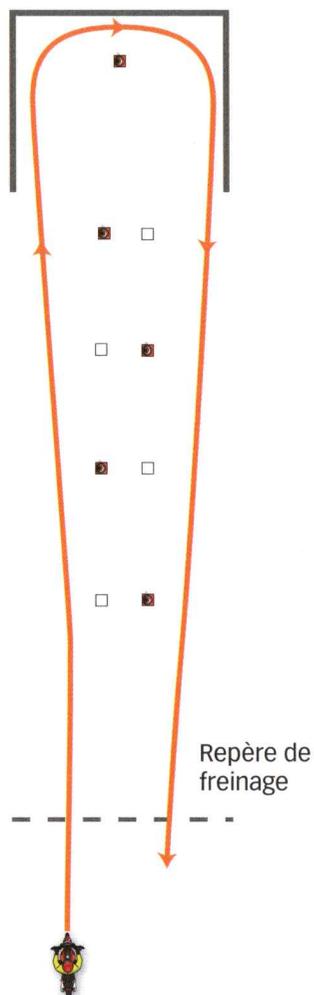
Évitement d'obstacle :

Vitesse conseillée : 40 km/h environ



Freinage d'urgence :

Arrêt sur le rapport engagé.
Le freinage commence à un repère donné.

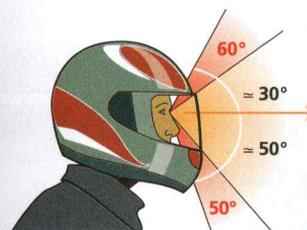


■ Exploration visuelle

PREMIÈRE RÈGLE :

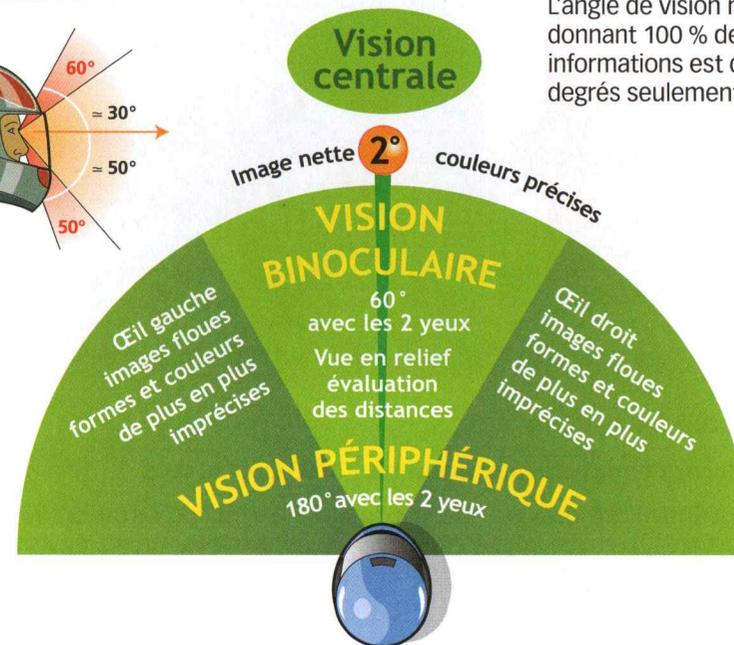
Allumer le feu de croisement !

(ou le feu diurne si le véhicule en est équipé)



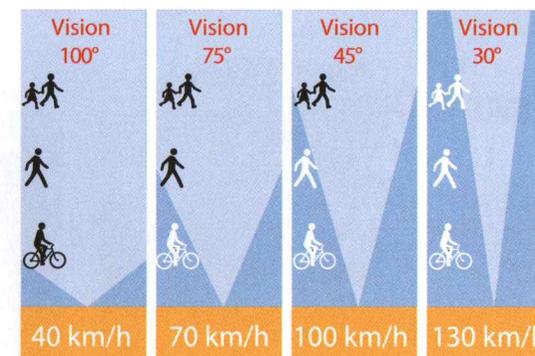
À moto, la recherche d'information est primordiale. En plus de gérer son déplacement et celui des autres usagers, le conducteur doit tenir compte de nombreux éléments qui peuvent nuire à sa stabilité. Les pièges sont nombreux et il est préférable de les connaître afin de les éviter.

L'angle de vision nette donnant 100 % des informations est de 2 degrés seulement !



Le champ de vision périphérique diminue au fur et à mesure que la vitesse augmente, 30 degrés à 130 km/h !

Il est donc primordial de balayer du regard pour détecter l'ensemble des indices nécessaires aux prises de décisions.



L'exploration visuelle doit aussi être complétée par un balayage de la route afin de détecter les pièges qui seront abordés un peu plus loin.

■ Rétroviseurs

Les rétroviseurs offrent un champ de vision réduit par rapport à ceux d'une voiture.
Il est indispensable de compléter la prise d'information par un contrôle direct vers les angles morts.

ATTENTION !

C'est quand vous ne regardez plus devant, que la voiture suivie freine subitement !



■ Marche normale

En marche normale, circulez à environ 1 m 50 du bord droit.

Cela permet d'éviter les irrégularités de la route ainsi que les ouvertures intempestives de portières. Lorsque vous longez une bande cyclable, laissez également un espace suffisant pour dépasser les cyclistes en toute sécurité.



■ Les voies interdites

Vous ne devez pas circuler dans les voies réservées aux autres usagers, même pour gagner du temps !



■ Circuler de front

Vous n'avez pas le droit de circuler de front que ce soit en ou hors agglomération !



■ Changement de direction

• Sans voie de sélection

Pour tourner à gauche, placez-vous à gauche dans la voie, de façon à permettre le dépassement des autres véhicules par la droite.



• Avec voie de sélection

Lorsque les voies comportent des flèches directionnelles, placez-vous dès le début de la voie et à gauche.

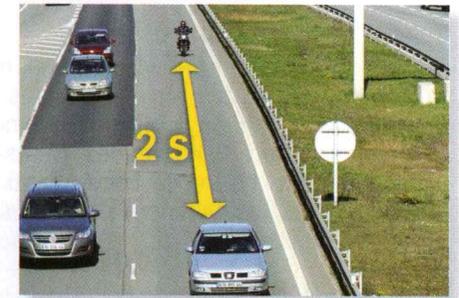
Évitez de rouler sur les marquages au sol: ils sont particulièrement glissants lorsqu'ils sont mouillés.



■ Suivre un véhicule

La distance minimum de sécurité, à savoir 2 secondes, s'applique même à moto.

Mais pour une meilleure visibilité, et anticiper une difficulté, il est préférable de se décaler à gauche de la voie de circulation.



■ Giratoire

Pour prendre les sorties à droite ou en face, placez-vous dans la voie de droite sur le giratoire sans pour autant aller trop à droite (risque de présence de gravillons, de gazoil, d'huile...).

Pour les sorties à gauche ou pour faire demi-tour, placez-vous dans la voie de gauche.

ATTENTION!

La manœuvre nécessite deux changements de position (avant d'entrer sur le giratoire et avant d'en sortir).

La prise d'information dans les angles morts est indispensable.

■ Circulation interfiles

Elle est autorisée à titre expérimental dans 21 départements : les Alpes-Maritimes, les Bouches-du-Rhône, la Drôme, l'Essonne la Gironde, la Haute-Garonne, les Hauts-de-Seine, l'Hérault, l'Isère, la Loire-Atlantique, le Nord, Paris, les Pyrénées-Orientales, le Rhône (y compris la métropole lyonnaise), la Seine-et-Marne, la Seine-Saint-Denis, le Val-d'Oise, le Val-de-Marne, le Var, le Vaucluse, et les Yvelines.



Elle se pratique uniquement sur les routes à sens unique à au moins 2 x 2 voies séparées par un terre-plein central.

La vitesse habituellement autorisée sur ce type de chaussée doit être comprise entre 70 et 130 km/h. **Cette pratique est donc interdite en ville.**

La circulation se fait entre les 2 voies les plus à gauche en utilisant le clignotant gauche.

Cette pratique n'est autorisée que lorsque la circulation est établie en files à une vitesse inférieure à 50 km/h. La différence de vitesse entre les 2 et 3 roues et les véhicules en files ne doit pas être supérieure à 30 km/h (exemple : si les véhicules en files circulent à 10 km/h, les 2 et 3 roues ne pourront pas circuler à plus de 40 km/h). La vitesse maximale en inter-files est limitée 50 km/h.

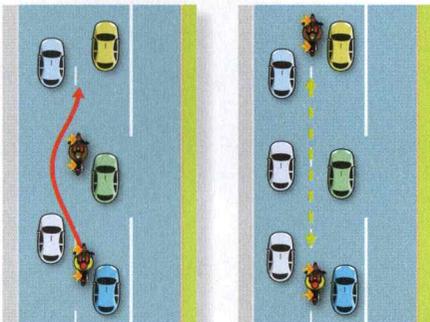
ATTENTION!

Circuler en inter-files est interdit sur une chaussée en travaux ainsi que par temps de neige ou en présence de verglas.



Lorsque le flot de circulation repasse au-dessus de 50 km/h, les 2 et 3 roues doivent reprendre leur place dans les files. Ils ne doivent pas forcer le passage entre les véhicules et s'assurer de conserver un espace de sécurité suffisant.

Ils ne doivent pas se dépasser et maintenir entre eux des distances de sécurité suffisantes.



Pour entretenir les bonnes relations avec les autres usagers que vous êtes aussi, pensez à pratiquer quelques gestes de courtoisie.



Merci!

■ Risques à connaître

Vérifiez que les autres usagers ont bien décelé votre présence (cherchez le regard de l'automobiliste dans le rétro extérieur gauche...).

ATTENTION!

Dans 60 % des accidents l'autre usager n'a pas vu le motocycliste!



Prévoyez les trajectoires coupées...



Soyez vigilant si vous dépassez...

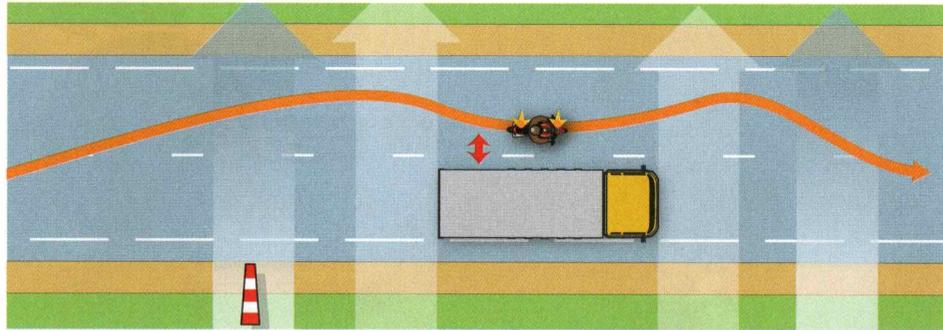


Anticipez à l'approche des intersections...



■ Le vent

De face, le vent est fatigant. Mais il peut devenir dangereux lorsqu'il est latéral et irrégulier. Il faudra en tenir compte lors du passage d'une zone abritée à une zone exposée (franchissement d'un pont par exemple), et inversement d'une zone exposée à une zone abritée (haie, dépassement d'un camion...).



■ La nuit

Le feu d'une moto est moins efficace que les deux feux d'une voiture. Le risque de se faire "piéger" par la configuration de la route, un obstacle ou un revêtement en mauvais état est bien plus grand.



■ La pluie

Adhérence divisée par deux. Vision perturbée par les gouttes d'eau sur la visière et la buée. Ce ne sont pas les meilleures conditions. Pensez à vous munir d'une bonne combinaison de préférence de couleur vive.



■ La neige

On oublie! Ça n'est pas fait pour les deux-roues! Y'en a qui ont essayé... Ils ont eu des problèmes!

■ Les pièges de la route

ATTENTION!

Environ 15 % des accidents moto ont lieu contre un obstacle fixe. Ils représentent 30 % des tués.

• Les équipements routiers et obstacles fixes

On peut citer entre autres, le mobilier urbain, les trottoirs, les glissières de sécurité, les arbres, les talus... Souvent, l'accident se serait terminé avec quelques brûlures et contusions s'il n'y avait pas eu la présence de ces obstacles.



Afin de limiter les conséquences d'un choc contre les aménagements, des améliorations sont régulièrement apportées :

- suppression des platanes,
- déplacement de mobilier urbain,
- suppression d'îlots,
- doublement des glissières en partie basse dans les virages serrés...



■ Les pièges de la route

• Les flaques d'huile, de gazole...

Les ronds-points sont propices à recevoir des résidus de carburant issus de nombreux usagers. La voie proche du terre-plein central est généralement plus propre, moins grasse que les autres.



• Les marquages au sol, les rails de tramways, les plaques d'égout...

Tout ce qui n'est pas "goudron" doit être considéré comme dangereux. C'est le cas sur le sec, à cause des différences de niveaux (rails, plaques d'égout...), et surtout lorsque la chaussée est mouillée (marquages au sol, métal, pavés...).



• Sans oublier les ralentisseurs, les gravillons, la boue, les ornières, les raccords, les rainurages, les feuilles mortes, etc.



■ Le partage de la route

Partager la route, c'est tenir compte de la particularité des différents usagers. Piétons, cyclistes, voitures, transports en communs, véhicules lourds...



Prudence à l'approche des passages piétons et des zones fréquentées pas des piétons.

La courtoisie ne nécessite pas d'équipement particulier hormis du savoir-vivre !



Attention aux bus et transports scolaires. Ils peuvent masquer d'autres usagers.

On compte sur vous pour donner une bonne image des usagers de 2 et 3 roues !



Prenez garde aux angles morts des autres usagers, particulièrement des véhicules lourds. Tenez compte de leur encombrement et de leur moindre capacité d'accélération.





1
La répartition du freinage doit être (avant/arrière):

- 50 % - 50 % A
- 40 % - 60 % B
- 70 % - 30 % C

2

Par temps de pluie la distance de freinage est:

- la même que sur sol sec A
- plus courte que sur sol sec B
- plus longue que sur sol sec C



3
La circulation interfiles peut être autorisée:

- sur route à double sens A
- sur route à sens unique B
- entre les 2 voies les plus à gauche .. C

4

Pour passer un virage, il faut:

- adapter l'allure à la visibilité A
- se pencher pour incliner la moto ... B
- effectuer le contre-braquage C
- écarter le genou du côté du virage ... D



6

Si le véhicule a été débridé, l'assureur peut refuser d'indemniser en cas d'accident:

- OUI A
- NON B



8

La réglementation impose au conducteur d'un deux-roues de porter:

- un gilet haute visibilité A
- un casque B
- des gants C
- des bottes D

5

Il faut changer de casque:

- tous les 10 ans A
- tous les 5 ans B
- après un choc minime C
- après un choc important D



7

La force centrifuge dépend:

- de l'adhérence A
- du poids du deux-roues B
- de la vitesse C
- du rayon du virage D

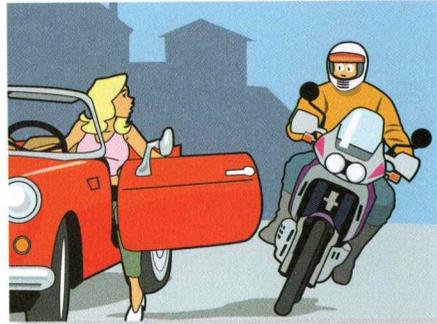




9

Par vent fort, les risques sont plus importants:

- lors d'un dépassement
- OUI A
- NON B
- à l'approche d'une zone dégagée
- OUI A
- NON B



11

L'angle de vision nette donnant 100 % des informations est de:

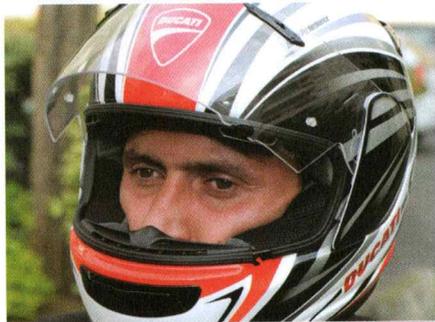
- 2° A
- 90° B
- 180° C



10

Dans les accidents impliquant un deux-roues et un autre véhicule, le motard n'a pas été perçu dans environ:

- 20 % des cas A
- 40 % des cas B
- 60 % des cas C



12

Avant chaque départ, il faut vérifier:

- le fonctionnement des commandes de frein et d'embrayage A
- l'éclairage B
- le niveau de la batterie C
- la tension des rayons D



14

En marche normale, il faut:

- rouler bien à droite A
- rouler à gauche dans votre voie B
- rouler à 1,5 m du bord droit..... C



16

Cette étiquette concerne:

- les gants A
- le casque B
- les bottes C

13

Le comportement du passager peut influencer sur la conduite d'un deux-roues:

- OUI A
- NON B



15

Le temps de réaction:

- dépend de la forme physique du motard A
- est d'environ 1 seconde B
- dépend de l'adhérence C





18

En interfiles, le différentiel maximum de vitesses avec les autres véhicules est de :

- 30 km/h A
- 50 km/h B
- 70 km/h C



20

L'effet gyroscopique :

- rend le deux-roues instable A
- le maintient en équilibre B
- tend à l'empêcher de tourner C

17

La circulation de front est autorisée :

- En agglomération
- OUI A
- NON B
- Hors agglomération
- OUI A
- NON B



19

Si je débride la moto :

- Je peux continuer à la conduire
- OUI A
- NON B
- L'assurance est toujours valable
- OUI A
- NON B



PAGE 3

- 1,6 % du trafic ; 25 % des accidents corporels ; 19 % des tués ;
- Facteurs d'accidents
 - 1 - vitesse, 2 - alcool, 3 - stupéfiant, 4 - priorité, 5 - malaise
- 18—34 ans (tranche d'âge la plus accidentée) ; 18 % de conducteurs novices tués.

PAGE 4

- 21 tués sans casque ;
- Type d'accident :
 - Accident seul : 39 %
 - Accident avec une voiture : 35 %
 - Accident contre obstacle fixe : 16 %
- Faux (dans 70 % des cas, l'autre usager est à l'origine du conflit) ;
- Vrai (dans 60 % des cas, le motard n'a pas été détecté) ;
- Faux (même taux d'alcoolisation que les automobilistes) ;
- Faux (le motard pense que l'autre usager ne va pas effectuer de manœuvre) ;
- Vrai (le motard surestime son analyse) ;
- Vrai (le motard pense être facilement détectable entre autres grâce au feu de croisement) ;
- Faux (les autres usagers évaluent mal la vitesse des 2 et 3 roues) ;
- Faux (une moto demande environ 3 m de plus qu'une voiture pour s'arrêter à 50 km/h et environ 7,5 m de plus à 90 km/h).

PAGE 12

- Casque et gants ;
- Faux (le gilet haute visibilité doit être à portée de main) ;
- Faux (4 dispositifs réfléchissants obligatoires) ;
- Vrai ; Faux (2 KP) ;
- Faux (1 mm) ;
- Faux (moteur coupé) ;
- Moto droite ;
- Débattement de la chaîne.

■ PAGES 40 à 44

1 (C)

La répartition du freinage doit être de 70 % à l'avant et de 30 % à l'arrière. Ceci étant dû au transfert de masse sur l'avant de la moto qui a tendance à délester l'arrière. Les 2 freins doivent être actionnés simultanément.

2 (C)

Par temps de pluie, l'adhérence diminue. La distance de freinage est 2 fois plus longue que sur sol sec.

3 (B, C)

La circulation inter-files est autorisée sur les chaussées à sens unique et entre les 2 voies les plus à gauche.

4 (A, C)

Tant qu'il n'y a pas d'action sur le guidon, la machine continue tout droit. Écarter le genou ou se pencher n'y changera rien. La première des choses est d'adapter l'allure à la visibilité et au rayon du virage et d'effectuer le contre-braquage.

5 (B, C, D)

La calotte du casque subit les intempéries, le soleil... Sa résistance a donc tendance à diminuer. Il est conseillé de le changer au bout de 5 ans. En cas de choc, même minime, il est indispensable de le remplacer. Il peut présenter une fissure imperceptible, rendant sa protection inefficace lors d'un accident.

6 (A)

Débrider le moteur consiste à en augmenter la puissance. Cela modifie les caractéristiques du véhicule et il ne correspond plus au véhicule assuré. L'assureur peut donc refuser d'indemniser un sinistre.

7 (B, C, D)

La force centrifuge est la force qui pousse vers l'extérieur du virage. Elle dépend de la masse, du rayon du virage et principalement de la vitesse. Si je divise la vitesse par 2, la force centrifuge sera divisée par 4.

8 (B, C)

La réglementation impose au conducteur et à son passager d'être équipés au minimum d'un casque homologué (norme européenne) et de gants conformes à la réglementation européenne concernant les équipements de protection individuelle (EPI).

9 (A, C)

Même si l'encombrement est réduit, la moto reste sensible à la prise au vent. Rester vigilant et ralentir lors des dépassements et à l'approche des zones dégagées est nécessaire.

10 (C)

Dans 60 % des cas, l'usager du 2 ou 3 roues n'a pas été perçu par l'automobiliste. Il est donc primordial de porter des équipements de couleur claire, de circuler avec le feu de croisement ou le feu diurne allumé et d'éviter toute manœuvre intempestive qui pourrait surprendre les autres.

11 (A)

L'angle de vision nette donnant 100 % des informations n'est que de 2°. Pour identifier les éléments se trouvant dans le champ visuel périphérique, il faut orienter le regard dans leur direction ou tourner la tête.

12 (A, B)

Avant chaque départ, je contrôle les commandes de frein, d'embrayage, l'éclairage et la pression apparente des pneumatiques.

13 (A)

Le comportement du passager peut sérieusement perturber la stabilité du véhicule. Il est préférable de rouler doucement sur les premiers kilomètres.

14 (C)

Circuler à 1,5 m du bord droit permet d'éviter toutes les irrégularités de la route et l'ouverture éventuelle d'une portière en ville.

15 (A, B)

Le temps de réaction est exclusivement lié au conducteur. Il peut varier en fonction de son état de fatigue, s'il a absorbé de l'alcool ou d'autres substances, mais pas en fonction de l'adhérence. Le temps de réaction est d'environ une seconde.

16 (A)

Cette étiquette se trouve dans les gants. Elle indique que l'équipement est adapté à la pratique de la moto et qu'il a fait l'objet d'une homologation européenne concernant les équipements de protection individuelle (EPI). Les indications situées au bas de l'étiquette précisent le niveau de protection des gants.

17 (B, D)

Quel que soit le lieu, la circulation de front est interdite.

18 (B)

En circulation inter-files, le différentiel de vitesse entre les 2 et 3 roues et les autres véhicules ne doit pas excéder 30 km/h.

19 (B, D)

En débridant la moto, elle va délivrer une puissance supérieure. L'attestation que vous possédez pour la conduire ainsi que l'assurance ne seront plus valables.

20 (B, C)

L'effet gyroscopique augmente avec la vitesse. La moto devient alors de plus en plus stable. En contrepartie, il devient impossible de tourner le guidon, ce qui oblige à utiliser la technique de contre-braquage.