

Vous trouverez ci-dessous la table des matières de ce manuel très complet,

avec, dans chaque chapitre, un extrait à découvrir.

INTRODUCTION

Comment utiliser ce livre ?

CHAPITRE I : Quelques conseils pour aborder sereinement la conduite

- 1- Pour les élèves d'auto-école
- 2- Pour les titulaires du permis B

CHAPITRE II : Une voiture, comment ça marche ? (ou plutôt, comment ça roule ?!)

- 1- La chaîne cinématique
- 2- Des vitesses, pour quoi faire (à part compliquer la vie des conducteurs) ?

3- Les différents usages du frein

- 4- La trajectoire

CHAPITRE III : Les principales difficultés mécaniques des élèves et leurs solutions

- 1- Les problèmes de démarrage et d'arrêt

2- Les problèmes liés à la boîte de vitesse

- 3- Les problèmes de trajectoire
- 4- Les problèmes d'allure

CHAPITRE IV : La route n'est pas un long fleuve tranquille !

1- Les contrôles : quand, comment, pourquoi ?

- 2- Autoroutes et compagnie
- 3- Conduire en fonction du relief
- 4- Conduire en fonction de la visibilité
- 5- Conduire avec les autres usagers

CHAPITRE V : Arrêter de conduire... donc stationner !

1- Principes généraux pour toutes les manœuvres

2- Le stationnement en créneau

3- Le stationnement en bataille

4- Se garer en marche avant

5- Les autres manœuvres

6- Pour conclure sur les manoeuvres...

CHAPITRE VI : Ce code que l'on croyait bien connaître...

1- Quand utiliser le clignotant ?

2- Savoir s'aider de la signalisation

3- Différencier un rond-point d'un carrefour à sens giratoire

4- Je passe ou je passe pas ?

5- Il y a obstacle... et obstacle

6- La courtoisie au volant

CHAPITRE VII : Le jour J (l'examen du permis de conduire)

1- Le stress

2- Déroulement de l'examen

3- Les erreurs non tolérées à l'examen

4- La vérité sur les idées reçues

5- Après le permis...

6- Mises en garde

7- Quelques mots sur la conduite économique

8- Rions un peu...

CONCLUSION

CHAPITRE II : Une voiture, comment ça marche ? (ou plutôt, comment ça roule ?!)

3- Les différents usages du frein

3.1- Le freinage en vue d'un arrêt progressif

C'est celui qu'on utilise à l'approche d'un feu rouge par exemple ou quand on est sur l'autoroute et qu'on arrive aux abords d'une aire de péage.

Normalement, dans ce genre de situation, **la pression sur la pédale de frein sert à ralentir le véhicule, de façon à pouvoir rétrograder en douceur et faire également agir le frein moteur.**

La pression sur la pédale est moyenne mais dure tout le temps du ralentissement. On n'appuie sur la pédale d'embrayage qu'au moment de rétrograder, et on relève très rapidement l'embrayage, une fois le rapport de vitesse changé. On ne garde l'embrayage enfoncé qu'après l'arrêt total, si on ne veut pas remettre au point mort.

3.2- Le freinage pour ralentir ponctuellement

C'est celui qu'on utilise avant de passer un virage ou un ralentisseur. **On doit appuyer assez fermement sur le frein, sans débrayer, puis le relâcher rapidement et laisser la voiture glisser, sans agir sur aucune pédale, le temps de passer la situation difficile**, et enfin ré-accélérer progressivement.

Ce type de freinage sert également quand on se rend compte qu'on est en excès de vitesse. Sur terrain plat ou en montée, il suffit de relâcher un peu l'accélérateur, mais en descente, souvent cela ne suffit pas. Il faut donc donner un léger coup de frein et relâcher pour éliminer les km/h superflus.

3.3- Le freinage pour mieux maîtriser le véhicule

Peu d'élèves utilisent ce type de freinage, qui est pourtant primordial pour éviter les accrochages.

Certaines situations demandent une maîtrise parfaite du véhicule, sans que l'on puisse pour autant ralentir excessivement. Par exemple, quand il s'agit de prendre un tournant en descente, de croiser un véhicule dans une rue étroite, de se placer correctement et rapidement dans une voie de stockage, bref, dans toutes les situations qui demandent beaucoup de précision.

Si vous appuyez trop fort, vous serez obligé de débrayer pour ne pas caler et il faut justement éviter la roue libre dans les situations difficiles.

Si vous ne freinez pas du tout, même si vous avez réduit votre allure, vous serez emporté par l'élan de la voiture et vous manquerez de précision.

Pour retrouver une maîtrise totale du véhicule et le diriger au centimètre près là où l'on veut aller (eh oui ! on peut être aussi précis !), il suffit **d'exercer sur le frein une pression très légère mais qui dure tout le temps de la manœuvre.**

CHAPITRE III : Les principales difficultés mécaniques des élèves et leurs solutions

2- Les problèmes liés à la boîte de vitesses

2.1- « Je n'aime pas passer les vitesses »

Beaucoup d'élèves qui ont des problèmes avec la boîte de vitesses ont tendance à passer la deuxième puis à rester sur ce rapport, en cherchant toujours des prétextes pour ne pas passer la troisième (« il y a un feu au loin » est l'argument le plus courant).

Et lorsque la troisième est passée, après une grande insistance de l'enseignant(e), l'élève a énormément de mal à rétrograder quand un danger survient, et se retrouve en difficulté.

Vous vous reconnaissez dans cette description ? Rassurez-vous, le mal n'est pas incurable. Et il y a d'autres alternatives que le passage du permis en version « boîte automatique ».

Si vous n'aimez pas passer les vitesses, c'est que vous avez du mal à le faire. Le jeu des pieds sur les pédales vous semble sans doute compliqué et la manipulation du levier n'est sans doute pas ce que vous préférez.

Pour régler ce problème, **il faut** avant tout **que le passage des vitesses devienne plus simple à vos yeux.** Vous ne vous en rendez peut-être pas compte, mais les difficultés dans le passage des vitesses viennent très souvent de petits détails.

Comme pour le démarrage, il faut donc décomposer exactement la façon dont on agit pour voir si tout est vraiment maîtrisé (même si vous pensez l'avoir appris depuis longtemps).

CHAPITRE IV : La route n'est pas un long fleuve tranquille !

1- Les contrôles : quand, comment, pourquoi ?

1.3- Les angles morts

Encore une expression qui reviendra souvent dans la bouche de vos moniteurs.

Les angles morts, ce sont les espaces qui ne sont pas couverts par les rétroviseurs.

Ils se trouvent le long de votre véhicule, de chaque côté. Pour voir ce qui s'y trouve, il n'y a qu'un seul moyen : tourner la tête. Soit pour regarder par dessus votre épaule pour la gauche, soit pour regarder à travers les vitres latérales droites pour la droite.

Les angles morts sont très souvent oubliés par les élèves. D'une part parce qu'ils n'aiment pas tourner la tête (ça leur fait perdre de vue la route devant eux et ça les inquiète, et puis c'est fatigant !), d'autre part parce qu'ils ne voient pas la nécessité d'y regarder.

Pourtant, un défaut de vérification dans les angles morts peut provoquer un très grave accident, car ceux qui peuvent en général se faufiler le long de votre véhicule, ce sont les deux-roues, usagers très vulnérables.

Pour vous sensibiliser à cet aspect, retenez une chose : dans « angle mort », il y a « mort ». Vous savez sans doute que les conducteurs de deux-roues sont très souvent victimes d'accidents, parfois très graves.

Eh bien dites-vous qu'une bonne partie de ces accidents pourraient être évités si tous les automobilistes contrôlaient mieux dans leurs angles morts.

Mais si on surveille régulièrement son rétroviseur intérieur, ne peut-on pas prévoir la survenue d'un autre usager dans l'angle mort ?

Si, bien sûr, et c'est très utile pour anticiper sa conduite.

Dans ce cas, est-ce que je ne peux pas me passer de vérifier mes angles morts si je n'ai rien vu depuis longtemps dans le rétroviseur ?

Non justement ! A cause de l'évolution perpétuelle de la circulation. Je dis souvent aux élèves, à propos des cyclistes surtout, qui sont encore plus vulnérables que les cyclomotoristes, mais malheureusement aussi plus silencieux donc plus difficiles à repérer : « *Faites comme si les cyclistes tombaient du ciel !* »

Pourquoi ? Parce que vous êtes nombreux à penser que si on roule depuis un kilomètre le long d'une piste cyclable, quand on va tourner à droite, on saura très bien si elle est occupée ou non. Cela semble logique.

Seulement vous oubliez un paramètre : quand vous conduisez, votre attention est sans cesse mise à contribution pour des choses très diverses : panneaux, autres usagers, relief, passager dans votre voiture, etc... Vous avez donc mille et une occasion d'oublier ce que vous avez vu la dernière fois que vous avez tourné la tête à droite !

Comment faire pour contrôler dans les angles morts sans dévier sa trajectoire ?

Il est vrai que le moment que l'on choisit pour tourner la tête est très important. Il arrive très souvent que les élèves débutants entraînent leur volant en tournant la tête, et cela peut créer des écarts de trajectoire importants, surtout s'ils ont le pied sur l'accélérateur.

Il y a donc plusieurs conditions à remplir pour contrôler les angles morts sans danger :

- 1) **Le coup d'œil doit être très bref**, il ne doit jamais excéder une seconde. Comme je viens de le dire plus haut, il ne faut pas chercher à « voir quelque chose ».
- 2) **Effectuer le plus souvent possible ses contrôles quand on est en ligne droite**, à un moment où la trajectoire n'est pas un problème, par exemple juste avant de prendre un tournant.
- 3) Quand on contrôle **en tournant, il faut choisir le moment où l'on n'a pas besoin de tourner davantage le volant, ni de le redresser**. Le moment où l'on garde l'inclinaison du volant telle qu'elle est, et où l'on laisse le véhicule suivre la courbe entamée (voir chapitre II, partie 5). Avant de tourner la tête, on resserre un peu la pression sur la couronne, pour l'empêcher de bouger.
- 4) **On n'accélère jamais davantage au moment où l'on a la tête tournée**
- 5) Si l'on aperçoit un usager dans l'angle mort, pour surveiller ses agissements, on regarde tour à tour devant et sur le côté.
On ne garde pas la tête tournée !

CHAPITRE V : Arrêter de conduire... donc stationner !

2- Le stationnement en créneau

2.1 Le stationnement en créneau à droite

Quand on a l'intention de stationner en créneau à droite, le premier réflexe à avoir est d'**actionner le clignotant droit**, pour prévenir les véhicules qui suivent qu'on risque de s'arrêter très bientôt.

Dès qu'on a trouvé une place, **on s'arrête le long du véhicule derrière lequel on va stationner, à environ 40 à 60 cm de son aile.**

On garde le clignotant à droite, **on passe la marche arrière et on cherche le premier repère, en reculant en ligne droite**, sans tourner le volant, en s'assurant qu'aucun véhicule n'arrive par l'arrière.

Attention : Tous les repères que je donne dans ce chapitre ne s'appuient que sur mon expérience personnelle. Il en existe bien d'autres, tout aussi efficaces.

Mes repères sont donc à utiliser comme une simple aide et non comme une technique parfaite.

D'un conducteur à l'autre, et d'un véhicule à l'autre, ils peuvent perdre de leur fiabilité.

1^{er} repère : quand l'extrémité arrière du véhicule derrière lequel vous voulez stationner est visible dans le troisième tiers de votre vitre arrière droite.



NB : Le premier repère ne vaut que si on dispose de peu de place pour se garer (l'équivalent d'une place de stationnement).

Si l'espace est plus grand, on commence à braquer le volant plus tard (quand l'arrière du véhicule derrière lequel on veut stationner arrive dans la vitre latérale droite par exemple), afin d'être plus à l'aise.

Vous **prenez alors un moment pour regarder autour de vous**, car vous allez ensuite, dans votre manœuvre, avancer l'avant de votre véhicule vers le milieu de la chaussée, et il ne faut pas gêner.

Laissez votre marche-arrière enclenchée et votre clignotant à droite, cela permet aux usagers qui arrivent de savoir ce que vous avez l'intention de faire. Normalement ils vont vous dépasser et poursuivre leur chemin. Certains peuvent rester arrêtés et vous faire gentiment signe de continuer.

Dans tous les cas, il faut éviter de gêner et d'imposer sa manœuvre à ceux qui circulent.

Tant que vous êtes parallèle aux places de stationnement, les autres peuvent passer (sauf rue à sens unique). Mais **dès que vous commencez à tourner le volant, vous bloquez le passage, donc n'hésitez pas à laisser passer les autres usagers avant de passer à l'étape suivante.**

Une fois votre premier repère trouvé, **si la voie est libre, vous braquez à fond le volant vers le trottoir en reculant à très faible allure.**

Au moment où vous commencez à beaucoup empiéter sur la chaussée, vous regardez au-dessus de votre épaule gauche, pour voir si aucun nouvel usager n'arrive, surtout un deux-roues.

Si vous gênez, vous essayez de vite finir votre manœuvre. Si c'est un deux-roues qui veut passer, vous freinez pour lui céder le passage, car il voudra sûrement se faufiler entre votre capot et le bord gauche de la route.

Vous cherchez ensuite votre deuxième repère.

CHAPITRE VI : Ce code que l'on croyait bien connaître...

4- « Je passe ou je passe pas ? »

4.1- Les feux orange fixes

Petit rappel : les feux tricolores passent à l'orange avant d'être rouge pour donner le temps aux conducteurs de freiner et de s'arrêter à hauteur du feu au moment où il sera rouge. **C'est donc l'ARRET qu'il faut chercher quand on voit un feu orange, et non le passage à tout prix*** La conduite à tenir face à un feu orange est donc simple : **il faut pouvoir s'arrêter au niveau du feu et en toute sécurité.**

Au niveau du feu, cela signifie :

- que **s'il passe à l'orange alors que vous êtes à moins de 15 mètres** de lui à presque 50 km/h (schéma d), **vous ne pourrez pas vous arrêter** à temps. Au mieux, votre véhicule sera en travers du passage piéton (s'il y en a un), au pire il sera au milieu de l'intersection

- Par contre, **si vous êtes à 20 mètres au moins**, et que personne ne vous suit de près (voir plus loin) vous pourrez vous arrêter à temps (schéma a). Inutile dans ce cas de chercher à rétrograder absolument en 2^{ème}, ou à freiner en douceur, **le principal est d'être arrêté à temps !**

- De même, **si vous êtes proche du feu quand il passe à l'orange mais que vous roulez à faible allure**, votre distance d'arrêt sera plus courte, **donc il faut vous arrêter** (schéma b).

- Enfin, **si le feu passe à l'orange dans un carrefour encombré**, au moment où vous alliez vous engager dans l'intersection, **il faut renoncer à passer** (schéma c).

En toute sécurité, cela signifie :

- **Que si vous êtes suivi de très près** par un autre véhicule au moment où il passe à l'orange, **vous devez passer** pour éviter la collision par l'arrière (schéma e).

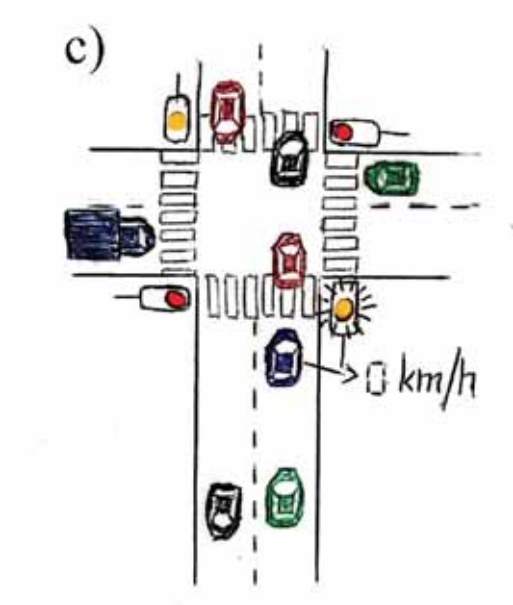
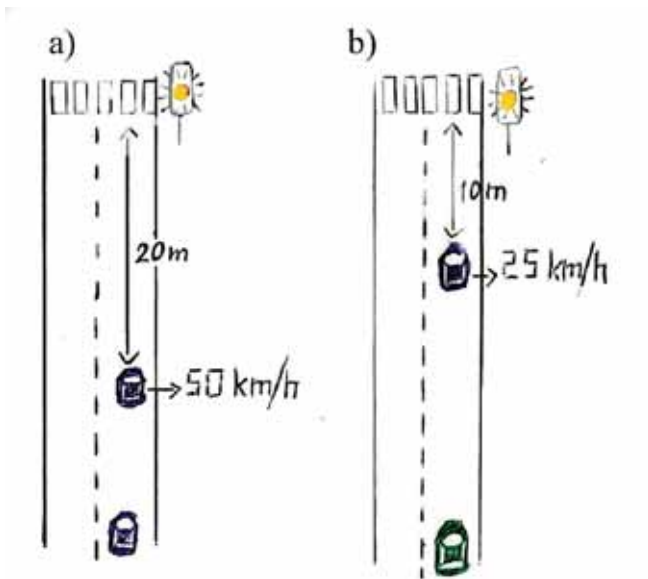
« Suivi de très près », cela veut dire que vous ne voyez pas les feux du véhicule qui vous précède, ou qu'en regardant dans votre rétroviseur intérieur, vous avez senti que ce véhicule accélérât.

En effet, malheureusement, certains automobilistes accélèrent en voyant un feu orange, même si un autre véhicule se trouve devant. Ils empêchent ainsi le conducteur qu'ils suivent de ralentir, et passent au feu en même temps que lui.

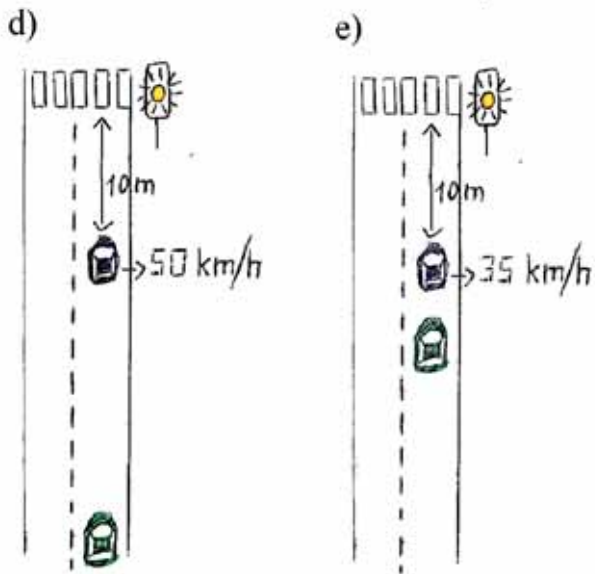
Si vous êtes suivi d'assez près, pensez à temporiser votre freinage. Soit en freinant plusieurs petites fois (appels de frein), soit en relâchant presque complètement le frein après avoir freiné la première fois, de façon à ré-avancer de quelques mètres avant de vous arrêter complètement, et à laisser l'autre véhicule plus loin de vous.

* Ceci dit, si vous ne l'aviez jamais appris en salle de code et que vous contentiez d'observer les autres automobilistes, vous seriez sûr du contraire...

Situations où l'on s'arrête quand le feu vient de passer à l'orange :



Situations où l'on passe quand le feu vient de passer à l'orange :



NB : On peut assimiler certains freinages au feu orange à une sorte de freinage d'urgence. Ainsi, **avant de freiner, il faut absolument contrôler dans le rétroviseur intérieur**, et si on est près du feu, il faut **oublier sa boîte de vitesses** !

On s'arrête certes en troisième, mais au moins on s'arrête au bon endroit et bien droit !

Certains élèves, qui au dernier moment se jettent sur leur levier de vitesse pour passer absolument en deuxième, font souvent un écart de trajectoire en lâchant subitement le volant.

D'autres s'arrêtent mal (trop loin, trop près, trop brusquement), car ils n'ont pas eu le temps de relever l'embrayage après avoir enclenché la deuxième, et sont donc restés en « roue libre » pendant plusieurs mètres, rendant le véhicule plus difficile à contrôler.

CHAPITRE VII : Le jour J (l'examen du permis de conduire)

4- La vérité sur les idées reçues

4.1- Sur les « pièges »

« L'inspecteur peut demander de prendre la prochaine à droite alors que c'est un sens interdit »

FAUX. Dans ce cas, l'inspecteur dira « Vous prendrez à droite dès que possible ».

Par contre, s'il ne donne aucune indication de direction, cela veut dire qu'il faut bien observer les panneaux, car il peut y avoir un sens interdit.

Attention aussi aux contournements d'obstacles. Si on vous dit de tourner à gauche, il vous faudra peut-être contourner un terre-plein avant de tourner vraiment à gauche, sous peine de vous retrouver, effectivement, en sens interdit.

« L'inspecteur peut inviter à dépasser alors qu'il y a une ligne blanche »

VRAI. Mais ce n'est pas un piège !

Cela veut dire **qu'il prend à son compte la transgression de la règle, dans une situation critique.**

Donc, surtout ne répondez pas « Ah non, je n'ai pas le droit ! » ! S'il vous y autorise, agissez, et vite !

« Parfois on nous demande d'aller tout droit alors que pour aller tout droit, il faut se placer à gauche »

VRAI. «Aller tout droit » ne veut pas forcément dire « rester à droite ».

C'est à vous de prendre l'information grâce aux panneaux et au marquage au sol.

Si vous ne savez pas observer votre environnement, l'inspecteur ne peut pas vous laisser partir avec le permis.

« Les inspecteurs nous incitent parfois à commettre des excès de vitesse »

FAUX. Ils vous demandent uniquement d'être « dynamique » dans votre conduite, afin de vous évaluer dans les meilleures conditions.

Mais **il s'agit d'aller au plus près des vitesses maximales autorisées, quand c'est possible.**

Ils ne tolèrent ni excès de vitesse (vitesse maximale autorisée dépassée), ni vitesse excessive (vitesse maximale non dépassée mais trop élevée pour les circonstances) !

Alors si on vous demande d'être un peu plus dynamique, ne tombez pas dans l'extrême inverse !

4.2- Sur les « quotas »

« Les inspecteurs ont des quotas de réussite/ d'échec à respecter »

FAUX ! Voilà une idée contraire à tout bon sens, et qui a pourtant la vie dure.

Les examinateurs n'ont aucun « chiffre » à faire, ni dans un sens, ni dans un autre.