

L'examen moto en circulation

Cette épreuve se déroule sur 40 minutes. Après avoir vérifié votre identité, l'inspecteur va vous inviter à vous préparer.

Consignes de préparation au départ :

- 1- *Je m'équipe avec le matériel nécessaire (casque, gants, gilet auto école, radio)*
- 2 - Je précise à l'inspecteur : **Je porte un casque et des gants homologués et à ma taille**
- 3 - *Je mets le moteur de la moto en route*
- 4 - Je précise à l'inspecteur : **Plus aucun voyant rouge n'est allumé au tableau de bord**
- 5 - *Je vérifie le fonctionnement du feu de croisement*
- 6 - *Je monte sur la moto, je règle les rétros*
- 7 - Je précise à l'inspecteur : **Je suis prêt à partir**

Ce que l'on vous demande :

- Respecter le code de la route...
- Respecter les autres usagers, et notamment les plus fragiles (piétons, vélos...)
- Faire preuve de courtoisie lorsque c'est possible
- Suivre une direction donnée par radio pendant quelques minutes
- Ne pas vous occuper du véhicule suiveur : soyez autonome sur les prises de décision
- En cas de problème, arrêtez vous à un endroit sécuritaire pour attendre le véhicule suiveur.

Les erreurs basiques à ne pas faire (liste non exhaustive) :

- Passer trop près d'un véhicule ou d'un autre usager
- Suivre un véhicule de trop près (rocade : minimum 1 trait de la BAU)
- Couper la ligne de dissuasion (ligne inter-voie traits rapprochés) pour prendre une sortie sur la rocade

La nouveauté 2020 : la trajectoire de sécurité

En agglomération :

De base, roulez au milieu de votre voie, en évitant lorsque c'est nécessaire les marquages au sol (passages piétons, fléchages...) ainsi que les éléments métalliques (plaques d'égout), et tout autre obstacle si nécessaire (trous, bosses...). Vous pouvez passer à côté des « pavés berlinois » (ralentisseurs qui ne prennent pas toute la largeur de la chaussée), surtout s'ils sont en plastique !!!

Si vous suivez un véhicule « fermé » (utilitaire, camion...), gardez vos distances et décalez vous légèrement vers le milieu de la voie, pour voir ce qui arrive en face.

Lors d'un changement de file, d'un écart de trajectoire ou d'un dépassement, pensez à bien contrôler (angle mort!) et indiquer (clignotant).

Dans un virage ou un tournant (angle de rue), restez bien dans votre voie !!!

→ à gauche : on ne coupe pas, on ne finit pas le long du trottoir

→ à droite : on ne finit pas le long de la ligne médiane, et encore moins dans la voie en face !!!

Changement de direction :

→ à gauche : je me place sur la gauche de ma voie (contrôle et clignotant) avant de tourner. (En sens unique, je me retrouve complètement à gauche).

Arrêt au stop en tournant à gauche : je viens poser la roue avant à l'angle de la ligne médiane et de la ligne de stop, en étant légèrement en biais pour favoriser le redémarrage. Attention à arriver doucement, au cas où un véhicule arrivant de la droite fasse une belle coupure !!!

S'il y a plusieurs voies de circulation : j'utilise la voie la plus à droite des voies qui prennent la direction voulue.

→ à droite : je me place sur la droite de ma voie (environ 60 cm du trottoir, pour éviter qu'un autre deux-roues ne se faufile)

Arrêt au stop en tournant à droite : ma trajectoire suit la forme de la bordure du trottoir, afin de repartir en restant sur ma ligne.

Hors agglomération :

En ligne droite :

La version officielle est « roulez au centre de votre demie-voie de droite ». En clair, plutôt sur la droite de votre voie, en gardant un espace de sécurité avec le bord de la route, surtout s'il est défoncé !!!

Pour dépasser, venez serrer vers la ligne médiane pour ouvrir la visibilité vers l'avant.



Les virages :

A l'analyse des schémas, on voit qu'en fait notre possibilité de déplacement latéral est finalement assez faible : sur une chaussée qui fait 3 mètres de large, on va éviter d'aller trop près du bord droit (surtout s'il est en mauvais état), donc pas trop dans le mètre à droite. On va éviter d'aller trop vers la ligne médiane pour éviter le véhicule en face qui couperait la trajectoire, donc pas trop dans le mètre à gauche (sauf si la visibilité le permet, alors vous pouvez vous approcher un peu plus). En clair on va bouger sur le mètre central de votre voie.

En fait, plus encore que la trajectoire, c'est votre allure qui va être jugée !!! Pensez à bien ralentir AVANT le virage (appels de feux stop et contrôles sont bienvenus) afin d'avoir une allure régulière dans la courbe. Si vous devez freiner dans le virage, pas cool... Si vous ne maîtrisez pas la trajectoire (grosse variation en cours de courbe, mais pas au moment opportun), pas cool non plus !

Dans tous les cas, sur le plan au dessus :

Zone A : adaptation de l'allure et de la boîte de vitesse si nécessaire.

Zone B : prise de position pour adapter la trajectoire

Zone C : allure régulière et regard au loin pour voir la sortie du virage

Zone D : ré-accélération et reprise de la ligne de trajectoire de base.

Le virage à gauche :

Si vous êtes observateur, vous remarquerez qu'en fait on suit notre ligne...

Le virage à droite :

Entrée : on s'approche de la ligne médiane

Dans le virage : on reste sur une ligne le long de la médiane, regard au loin jusqu'à apercevoir la sortie du virage.

Sortie : ré-accélération et reprise de position « ligne droite »

Enchaînement de virages : la position de sortie du premier virage est la position d'entrée du virage suivant...