

Principes d'une conduite sûre:

L'apprentissage de la conduite est inséparable de l'apprentissage des notions de sécurité routière. Nous devons donc comprendre ce que l'on entend par **conduire en sécurité**.

Pour comprendre ce qu'est conduire il nous faut **décomposer l'acte de conduire** en **quatre temps** successifs:

DADA :

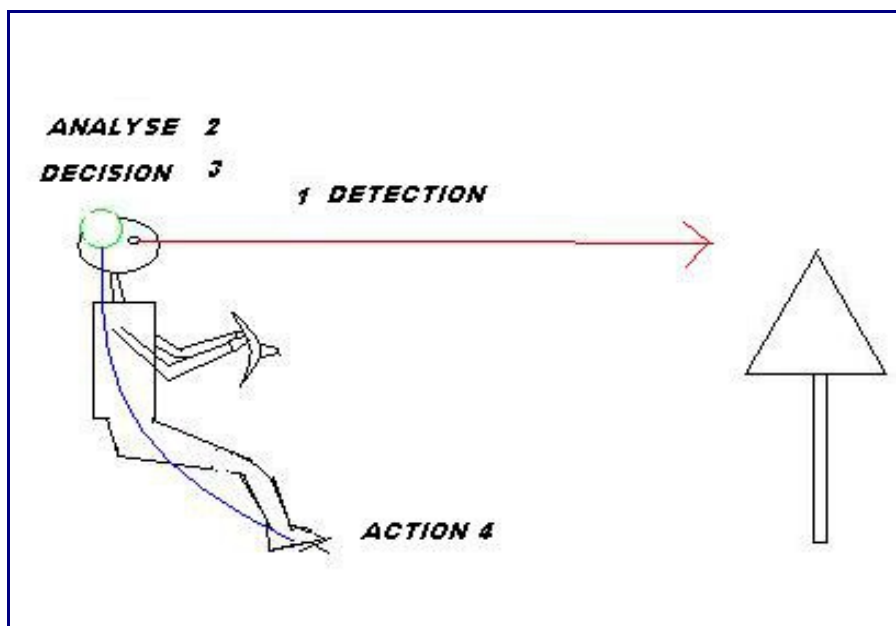
Détection-Analyse-Décision-Action

Ce processus s'applique pendant le **temps de réaction** qui est normalement **d'1 seconde**.

Pendant ce temps le véhicule avance toujours à la **même allure**.

Attention:

Les distractions, l'alcool, la fatigue... peuvent faire augmenter le temps de réaction.



Détection :

La détection est le **premier principe** d'une conduite sûre. On peut dire que tout la conduite repose sur ce que l'on voit. Il est donc important d'avoir une bonne vision : Rappelons que l'on ne peut pas conduire si l'acuité binoculaire (des deux yeux) est inférieure à **5/10**. Si un des deux yeux a une acuité visuelle nulle ou inférieure à 1/10, il y a incompatibilité si l'autre oeil a une acuité visuelle inférieure à **6/10**). Une bonne vision s'accompagne d'une bonne visibilité liée au véhicule, attention de ne pas partir avec du givre ou de la buée sur les vitres... De même le fait d'aller vite modifie le champ de vision du conducteur, d'où l'importance en ville d'adapter son allure pour percevoir les autres usagers.

Une bonne détection demande un regard mobile et rapide autour du véhicule afin de s'assurer de voir tous les **indices utiles** pour ne pas surprendre ou être surpris par les autres usagers.

Attention:

Percevoir les dangers demande de comprendre la notion de **danger potentiel**. Tout n'est pas visible directement et l'on doit **prévoir** le danger à l'avance. Ces zones de dangers potentiels peuvent être liés aux **autres usagers** (enfants qui jouent aux abords de la chaussée, véhicule qui sort d'un stationnement, une portière qui s'ouvre...) ou à un **manque de visibilité** dû à l'environnement (nuit, brouillard, virage, sommet de côte...)

- **Vision centrale** : Vision à l'avant du véhicule. Ce regard doit se porter loin pour anticiper les dangers potentiels sur la chaussée et percevoir les indices utiles à la conduite (panneaux, feux...). Attention une bonne conduite demande une **vision mobile** pour percevoir tout les **indices formels et informels** afin d'adapter la bonne allure en fonction du danger.
- **Vision périphérique** : Vision sur les **zones latérales** du véhicule utile pour détecter les autres usagers tels que piétons, vélos... Les zones latérales demandent au conducteur pour être bien vues de tourner non seulement les yeux mais aussi sa tête
- **Angle mort** : Vision directe sur les **côtés du véhicule**. L'angle mort doit être regardé directement en cas de changement de voies, d'insertions, et sur les voies réservées pour s'assurer qu'aucun usager ne se trouve sur le côté du véhicule.
- **Rétroviseurs** : Vision sur **l'arrière** du véhicule grâce aux rétroviseurs central et latéraux.

Le **rétroviseur central** doit être regardé en cas de **ralentissement ou d'accélération** pour s'assurer de ne gêner personne sur l'arrière. **Les rétroviseurs latéraux** doivent être regardés en cas de **changement de direction ou de voies**.

Analyse :

L'analyse repose sur ce que l'on voit.

Il ne suffit pas de bien voir mais il nous fait aussi une **bonne analyse** de ce que l'on voit.

L'analyse des **indices formels** : Les indices formels sont composés de la signalisation présente sur la chaussée. De là toute l'importance de bien connaître son code de la route et plus particulièrement la signification des panneaux.

L'analyse des **indices informels** : Les indices informels sont composés des autres usagers sur la chaussée (piétons, vélos, animaux...) l'état de la chaussée (si elle est étroite, gravillonnée, « cabossée »...) et les modifications dues à l'environnement (brouillard, pluie...)

L'analyse des **dangers potentiels** : Les dangers potentiels sont des dangers qui ne sont pas immédiatement visible mais que l'on peut prévoir. Toutes les zones sur la chaussée ou en bord qui ne sont pas visibles (virage, arbre, sommet de côte...) peuvent cacher un danger. De plus les usagers tels que piétons et vélos peuvent surgir à tout moment ou traverser la chaussée sans avertir. Les véhicules en stationnement en font partie aussi car il se peut qu'une portière s'ouvre, que le conducteur recule sans nous voir...

Décision :

La prise de décision repose sur l'analyse de la situation.

Une prise de décision doit être sûre et demande parfois à être rapide. L'incertitude ou l'hésitation n'ont pas de place pour une action sûre, il vaut mieux renoncer à l'action dans ces cas là !!

Nous avons aussi vu que l'analyse peut porter sur des **dangers potentiels**, c'est à dire non visible... La prise de décision dans ce cas là serait d'être le plus prudent possible et d'**adapter son allure à la visibilité** pour ne pas être surpris ou surprendre d'autres usagers.

Action :

Une fois que la décision est prise il nous faut agir ! L'action repose sur une **bonne maîtrise de son véhicule**, d'où l'importance des débuts de l'apprentissage à la conduite.

L'analyse part du cerveau et commande les muscles du conducteur afin qu'il agisse pour ralentir, freiner, s'arrêter, accélérer, avertir, s'écarter...

A noter :

Le **DADA** (**d**étection, **a**nalyse, **d**écision et **a**ction) qui compose l'analyse de la conduite s'effectue pendant ce que l'on appelle le **temps de réaction**. Ce moment prend environ **1 seconde**.

Par exemple : Je vois un feu rouge à l'avant, j'analyse la situation devant et derrière et freine.

Il est important de comprendre que le véhicule pendant cette seconde avance toujours à la même vitesse tant que je n'ai pas agi. D'où l'importance de ne pas faire **augmenter le temps de réaction** pour diverses raisons (mauvaise installation au poste de conduite, fatigue, médicament, mauvaise vue, alcool, drogue...)