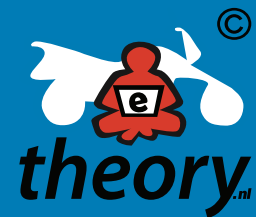


**PRATIQUE ET THÉORIE DE  
LA CONDUITE D'UNE  
VOITURE ET D'UNE MOTO.**  
TOUT CE QU'IL FAUT SAVOIR POUR  
DEVENIR UN MOTARD RESPONSABLE.

e-theory.nl  
Burchtlaan 30  
2242 GJ Wassenaar  
info@e-theory.nl  
Auteur:  
B.N. van de Ruit.





## INHOUD

- 1. INTRODUCTION**
  - 1.1 Faire de la moto
- 2. TECHNIQUES DE BASE**
  - 2.1 L'angoisse
  - 2.2 Contre-braquer
  - 2.3 La technique de freinage
- 3. DÉPLACEMENT LATÉRAL**
  - 3.1 Trajectoires
  - 3.2 Place sur la route
  - 3.3 Ronds-points
  - 3.4 Autoroute
- 4. TECHNIQUES D'OBSERVATION**
  - 4.1 Virages
  - 4.2 Carrefours
  - 4.3 Rond-point
- 5. LA RECONNAISSANCE DU DANGER**
- 6. LE CODE DE LA ROUTE AUTO ET MOTO**
- 7. SÉCURITÉ SUR LA ROUTE**
  - 7.1 Les notions
  - 7.2 Conducteurs roulent à droite, si possible.
- 8. VITESSE**
- 9. CARREFOURS**
- 10. PRIORITÉ**
  - 10.1 La compétence de regarder
  - 10.2 Tourner
  - 10.3 Choisir la voie pré-signalisée
  - 10.4 La compétence de regarder
- 11. RONDS-POINTS**
- 12. SORTIE**
- 13. MANOEUVRES SPÉCIALES**
- 14. DÉPASSER**
- 15. S'ARRÊTER**
- 16. GSE GARER**
- 17. ROUTE NATIONALE/ AUTOROUTE**
  - 17.1 La pratique
- 18. L'ÉCLAIRAGE**
- 19. AUTRES POINTS D'ATTENTIONS GÉNÉRAUX ET MARQUAGE AU SOL**
- 20. ENVIRONNEMENT**
- 21. LES PANNEAUX HOLLANDAIS**
  - 21.1 Indications de la circulation

Met dank aan: M. de Bruijn, J. de Bruijn, T. Juffermans,  
F. Graafland, N. Lamfers; editing, D. Orlov; russisch,  
E. van der Sman; italiaans en K. Maes; frans.

Vormgeving: Karin van den Broek

Wij hebben grote zorg besteed aan het samenstellen van deze uitgave. De schrijver, de redactie en de uitgever zijn zich ervan bewust dat fouten en onvolkomenheden kunnen zijn ontstaan. De schrijver, redactie en uitgever kunnen hiervoor geen aansprakelijkheid aanvaarden.

De teksten uit alle door ons ontwikkelde uitgaven zijn auteursrechtelijk beschermd. Alle teksten, vormgeving, beeldmerken en logo's hieromtrent zijn gedeponneerd bij de notaris.



## 1. INTRODUCTION

L'auteur de ce e-livre a depuis 1980 beaucoup d'expérience en ce qui concerne l'éducation de la circulation.

Il donne des cours de théorie et de pratique pour voitures et motos depuis déjà des dizaines d'années. L'auteur est donc capable de prédire toutes les fautes que ses jeunes apprentis vont faire.

Grâce à ses expériences, il a décidé d'écrire ce livre. Dans ce livre, il décrit de manière personnelle les règles de priorité et bien plus. En fait, l'intégralité du code de la route est écrit ici à l'aide d'un plan.

Le pouvoir de ce livre se remarque dans le fait qu'il existe un lien constant entre la pratique et la théorie. Le livre est aussi lisible pour des personnes souffrant de dyslexie.

Bas van de Ruit est depuis 1980 actif dans les écoles de conduite. En tant que premier détenteur d'une école de conduite, il a reçu le SKR, emblème de qualité, par le ministre de « Verkeer en Waterstaat ».

L'auteur est en tant qu'instructeur KGI (KNMV diplômé) chargé d'améliorer la qualité des formations.

Même si tu es toi-même un motard depuis des années, il est recommandé de s'auto-évaluer pour ta propre sécurité.

## 1.1 Faire de la moto

Faire de la moto est un plaisir. Cela te donne un sentiment de liberté. Tu te retrouves à l'extérieur, dans la nature et en même temps bien protégé du temps hollandais. De ta moto, tu sens dans quel environnement tu conduis.

Evidemment, faire de la moto est aussi pratique. Ceux qui ont déjà connu les embouteillages vont admettre que les motards gagnent beaucoup de temps. Selon moi, faire de la moto est la solution au problème des embouteillages. De manière financière, ceci peut être aussi un avantage.

À présent, les vêtements d'un motard sont particulièrement agréables, il est possible de faire de longs trajets sans être mouillé par temps de pluie. Il est aussi possible de faire de la moto en costume. Arrivé à destination, tu peux tout simplement défaire tes vêtements de moto et les mettre dans les coffres. Il est recommandé de bien se renseigner en ce qui concerne ces vêtements. Par exemple, un pantalon de moto doit être à la bonne taille, il faut s'y sentir à l'aise. Pour le savoir, il faut l'essayer et s'asseoir sur une moto.

Se garer n'est pas un problème non plus. À proximité, des entrées d'immeubles on peut généralement se garer gratuitement. Essaies cela avec une voiture en pleine ville.

Le livre que tu es en train de lire contient les techniques nécessaires pour pouvoir participer à la circulation de manière responsable en tant que motard. Il faut un certain mélange d'aptitudes pour conduire une moto.

L'auteur de ce livre a une longue expérience en ce qui concerne l'éducation du code de la route. En tant qu'instructeur du KNMV, il souhaite transmettre ses connaissances à ceux qui pensent s'en avantager.





De jeunes et inexpérimentés motards ainsi que ceux qui sont expérimentés peuvent toujours apprendre plus. En contradiction avec les automobilistes, les motards sont souvent très charmés d'améliorer leurs aptitudes. L'offre des formations supérieures est grande. Il y a des entraînements supérieurs sur la route ou sur circuits (VRO).

Le motard a dans la circulation des avantages et des inconvénients. Les avantages sont la capacité à être plus flexible et moins large. Aussi, tu possèdes une meilleure reprise de vitesse. Tu peux profiter de ces avantages. Mais le fait d'être moins large est aussi un inconvénient. Les autres conducteurs te remarqueront moins vite. Ils regardent souvent les automobilistes.

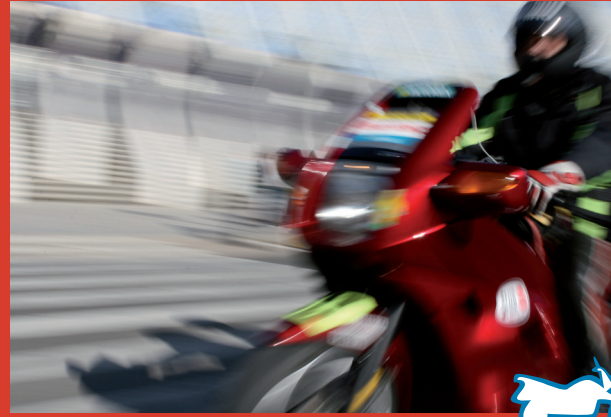
Même si tu as la priorité, tu la perds souvent.



## 2. TECHNIQUES DE BASE

### 2.1 L'angoisse

Dès que tu te sens angoissé, comme chez les animaux, tu regardes vers le bas. Cela est normal, tu te protèges ainsi les yeux. Sur une moto, au contraire, baisser les yeux est un grand problème. L'être humain a l'habitude étrange de se diriger vers le point qu'il regarde. Si tu ne regardes pas assez devant toi, tu commenceras à osciller. Et tu ne tiendras plus compte de la circulation autour de toi. Il ne faut absolument pas regarder l'arbre dans le virage. Au cours de ton trajet en moto, tu regarderas continuellement bien loin devant toi. Essaies d'élargir ton angle de vue au maximum. Tu reconnaîtras ainsi dès que possible un carrefour et tu pourras agir comme il le faut.





## 2.2 Contre-braquer

Pour bien maîtriser une moto dans un virage, tu peux utiliser 2 techniques différentes. Une pour les virages rapides et longs et une autre pour les virages lents et courts.

Tu dois contre-braquer la moto pour vaincre la force centrifuge. Plus tard dans ce livre, on y reviendra.

### La technique d'appui.

Cette technique est utilisée dans les virages rapides. Amène ton épaule perpendiculairement à la moto à l'intérieur du virage. Puis, accélère légèrement. Essaies de rester horizontal. Cherche toujours la fin du virage.

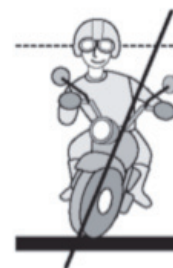
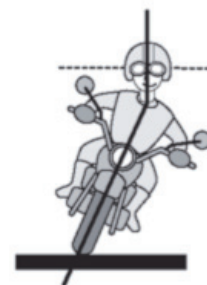
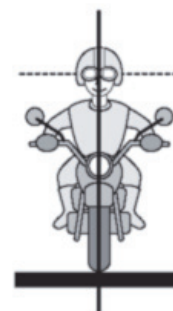
### La technique de contre-appui

Cette technique est utilisée dans les virages lents et courts mais aussi dans les cas d'oscillement entre les voitures.

L'avantage de cette technique est que tu peux prendre un virage sans la force de gravité.

En fait, la tête reste au-dessus du point de tangence du pneu avec le revêtement du sol. Dans un virage en U, regarde la direction vers laquelle tu vas. Regarde par-dessus ton épaule. Voir l'image ci-contre.

- La technique d'appui.
- La technique d'appui.
- La technique de contre-appui



## 2.3 La technique de freinage

Freiner avec une moto est plus difficile qu'avec une voiture. Si tu appuies trop vite sur le frein avant, la roue avant s'arrêtera immédiatement. La roue avant bloquée veut dire une chute. D'abord, il faut appuyer légèrement sur le frein avant. Ainsi la balance de la moto se déplace vers l'avant. On appelle cela « le déplacement dynamique du transfert de charge ». La roue avant appuie plus fortement sur la route et trouveras ainsi plus de points d'appuis. Suite à cela, tu peux appuyer plus sur le frein avant pour obtenir un freinage vigoureux. Donc : initier puis continuer à freiner.

Le frein avant donne le meilleur freinage. Environ 80% du pouvoir de freinage est obtenu grâce au frein avant. Il n'est pas recommandé de freiner lorsque tu tournes le guidon. Le frein avant se bloquera.

Le frein arrière assure seulement 20% du freinage. Garde ton pied droit sur la pédale du frein. Garde le même angle entre ton pied et ta jambe. En freinant, la balance de ton corps se déplace vers l'avant, ainsi tu freineras automatiquement avec le frein arrière. Et toujours regarder bien loin devant toi !

Une moto ralentit beaucoup plus en freinant qu'une voiture. Pour se faire remarquer par les automobilistes en freinant, il est recommandé de freiner plusieurs fois en touchant rapidement le frein. La lumière du frein « clignotera » et tu seras remarqué.

### La technique de freinage arrière

Cette technique est utilisée dans un virage acéré et lent. Tu maintiens la moto à vitesse constante en accélérant un peu. Avec le frein arrière tu ralentis la moto. Tu décides ta vitesse avec le frein arrière. Ainsi, tu obtiens un virage contrôlé et fluide.



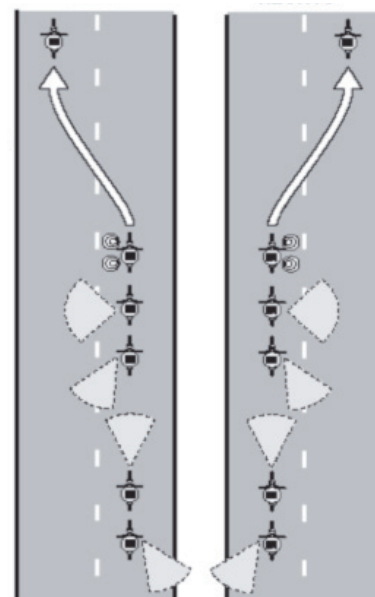


### 3. DÉPLACEMENT LATÉRAL

Chaque déplacement latéral est juridiquement appelé « manœuvre spéciale ». Tu as le droit de l'utiliser à condition que personne ne soit incommodé. C'est pourquoi tu es obligé de regarder autour de toi, sinon tu ne sauras pas si tu incommodes quelqu'un ou pas. Tu dois aussi indiquer ta direction tout au long de la manœuvre.

Avant de changer de voie de circulation vers la gauche, tu dois regarder dans le rétroviseur droit (contra miroir), puis loin devant toi, et finalement dans ton rétroviseur gauche. Tu regardes l'angle mort, environ 85 à 90 degrés à gauche de la moto. Voir le dessin ci-contre.

a déplacement latéral



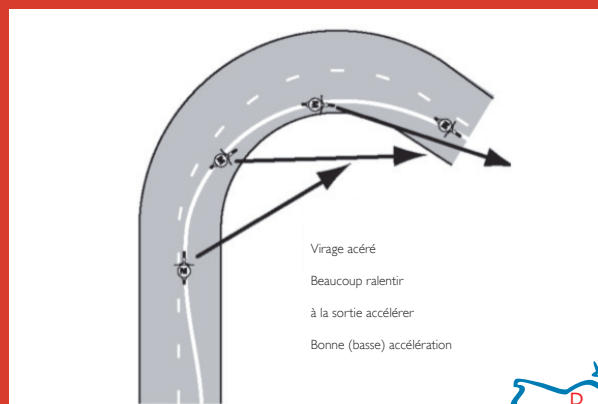
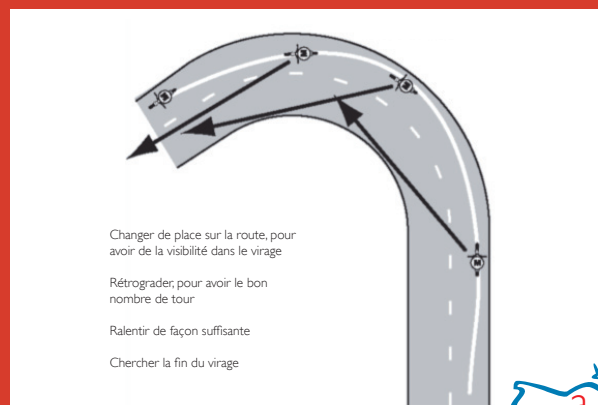
### 3.1 Trajectoires

Une moto est un véhicule peu large. Cela a ses avantages. Ainsi tu peux changer de place sur la route afin de mieux voir autour et devant toi. Avoir de la visibilité veut dire que tu peux apercevoir avant même le virage, s'il y a des véhicules venant en sens inverse. En changeant ta place sur la route, les autres usagers de la route peuvent aussi mieux te voir. C'est donc voir et être vu. Tu peux aussi, avant un obstacle, d'abord aller à droite et ensuite à gauche pour chercher des véhicules venant en sens inverse.

Avant un virage, tu ralentis de telle façon à ce que tu peux prendre le virage de manière sûre. Dans un virage, tu ne peux pas ralentir ou freiner. Il faut donc rétrograder avant le virage pour que ton nombre de tour corresponde avec ta vitesse.

Souvent, il est recommandé de rester sur un certain nombre de tour. Change ta place sur la route de sorte à ce que tu obtiennes le plus de visibilité. Au moment où tu vois la fin du virage, tu tournes à ce moment là relativement le plus ton guidon. Maintenant que tu as passé le virage acéré, tu peux continuer facilement à accélérer. Toujours prendre un virage en accélérant.

- a Technique d'observation virage vers la gauche.
- b Technique d'observation virage vers la droite.



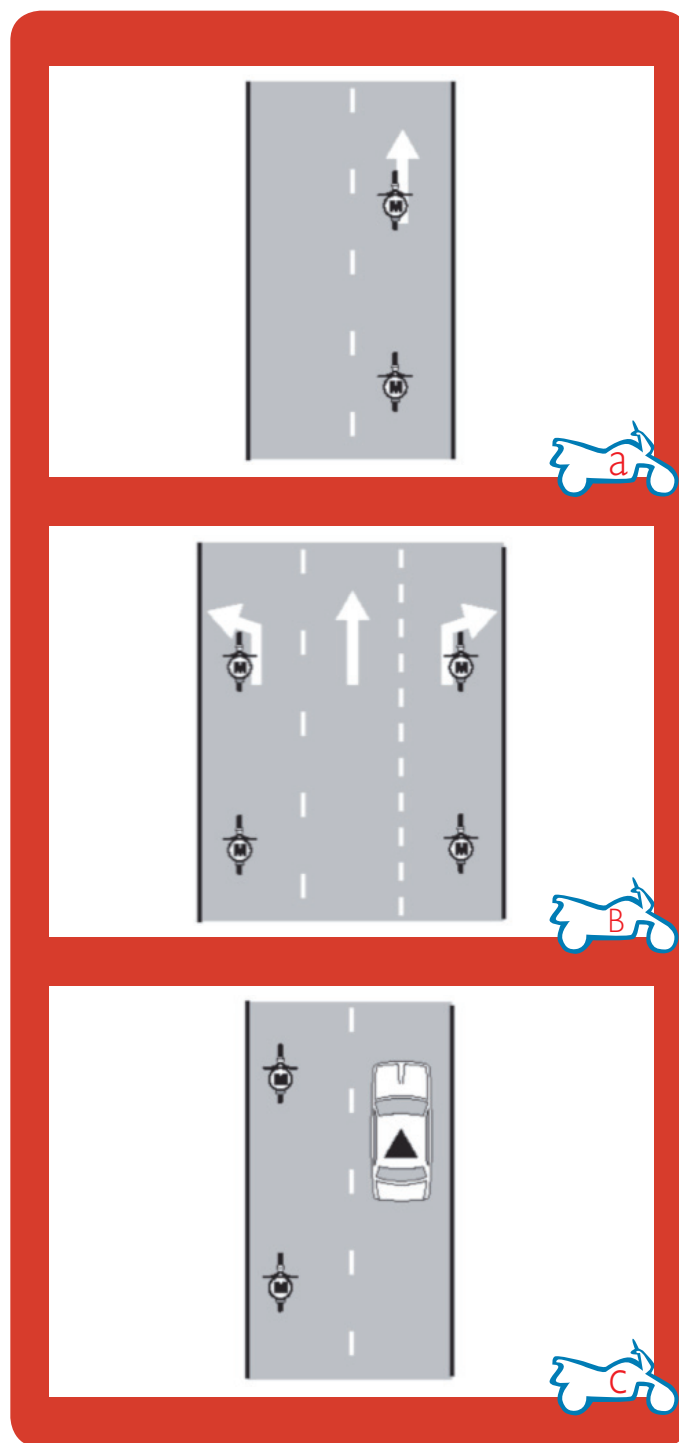
### 3.2 Place sur la route

La meilleure place sur la route pour un motard est en principe au milieu d'un espace disponible et libre.

L'espace libre est par exemple à côté d'un véhicule venant en sens inverse jusqu'à l'accotement. L'espace disponible est petit. En effet, tu ne peux pas être à moins de 1,5 mètre de l'autre usager de la route. Cet espace est donc 1,5 mètre à droite de l'autre usager et l'accotement. En général, tu roules au milieu de l'espace disponible.

Ceci peut être traduit en quelques situations standards. Parfois il est recommandé de ne pas suivre ces codes. Bien sûr; une certaine situation sur la route (sable, vent, fuel) peut entraîner un changement de la ligne idéale à suivre.

- Sur une route provinciale.  
Un peu à droite du milieu de la voie de circulation.  
Ainsi, tu restes loin des autres usagers de la route.  
Voir dessin a.
- Sur une route avec une ou plusieurs voies de circulation: Au milieu, ou un peu plus à gauche du milieu de la voie de circulation. Voir dessin c.
- Prendre une direction (tourner)  
Rouler (si présent) à travers le cou de la flèche.  
Voir dessin b.

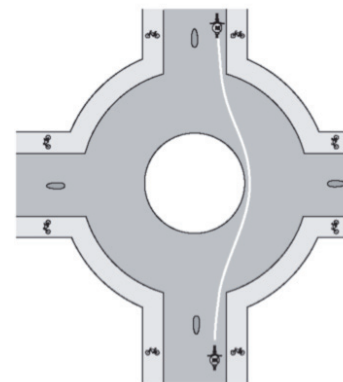
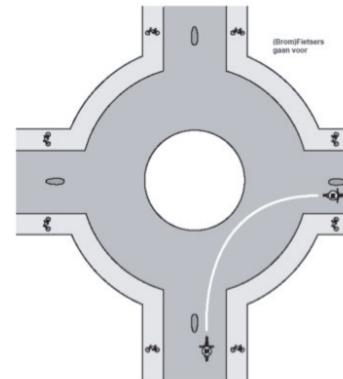
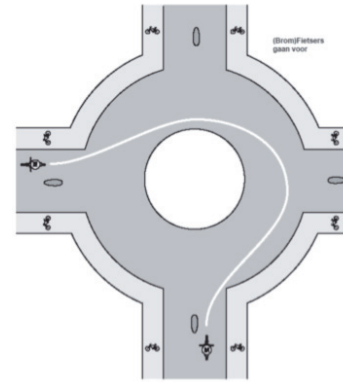


### 3.3 Ronds-points

Un rond-point a une inclinaison de la route négative. Cela veut dire que le milieu d'un rond-point est plus haut que l'extérieur. Il est préférable de prendre un virage dont l'extérieur est plus bas que l'intérieur. C'est pour cela qu'il faut suivre les lignes indiquées sur les trois dessins suivants. Essaies en principe de faire le moins de virages possibles.

Note qu'il faut effectuer beaucoup de manœuvres en peu de temps. Ainsi, il faut bien diriger le guidon, appliquer la technique de contre-appui. Mais il faut aussi tenir compte des piétons et des cyclistes. Ils ont la priorité.

- a Tourner à gauche à un rond-point.
- b Tourner à droite à un rond-point
- c Continuer tout droit à un rond-point



### 3.4 Autoroute

Si tu dépasses les autres sur la voie de circulation la plus à gauche, il est préférable de rester à gauche. Dans ce cas là, tu seras plus éloigné de la circulation à coté de toi. En même temps, tu peux voir plus facilement plus loin les autres usagers de la route qui sont devant toi.

Dans le cas où, il n'est pas possible dépasser en moins de 10 secondes, il est préférable de retourner à la voie de circulation à droite. De cette manière, tu restes plus visible pour les autres usagers de la route si ton phare est allumé en cas de déplacement latéral. Un phare immobile est moins visible qu'un phare qui se déplace.

Si dans un embouteillage, il y a plusieurs rangées de voitures, tu peux rouler entre les voitures. Il est dangereux de rester entre les voitures sur une voie de circulation. Tu es moins visible dans ce cas là.

Les règles à suivre sont :

Sur une route avec 3 voies de circulation, tu dois rouler entre la 2e et la 3e voie (de droite). Il faut seulement rouler moins de 40 km/h entre les voitures en cas d'embouteillage. La vitesse mutuelle ne doit pas dépasser les 10 à 15 km/h. Continue à regarder bien loin devant toi.



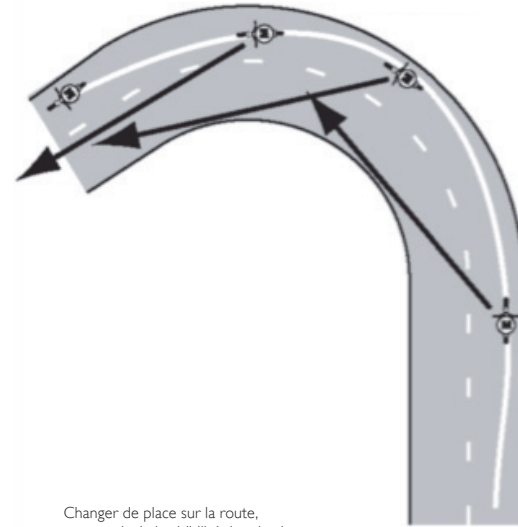
## 4. TECHNIQUES D'OBSERVATION

### 4.1 Virages

Dans un virage, tu dois tenir compte de la gravité. La moto ne veut rien d'autre que de rouler tout droit. La force centrifuge devient plus grande au fur et à mesure que le rayon du virage devient petit. Cette force devient aussi plus grande lorsque ta vitesse augmente.

Il est donc important de décider ta vitesse et le rayon avant le virage. Il faut continuellement chercher la fin du virage. Ralentis assez pour obtenir le nombre juste de tour, accélère à mi-chemin en continuant de regarder tout le virage. Au fur et à mesure que la vitesse augmente, tu devras contre-braquer plus.

- a Technique d'observation dans un virage.



Changer de place sur la route,  
pour avoir de la visibilité dans le virage

Rétrograder, pour avoir le bon nombre de tour

Ralentir de façon suffisante  
Chercher la fin du virage







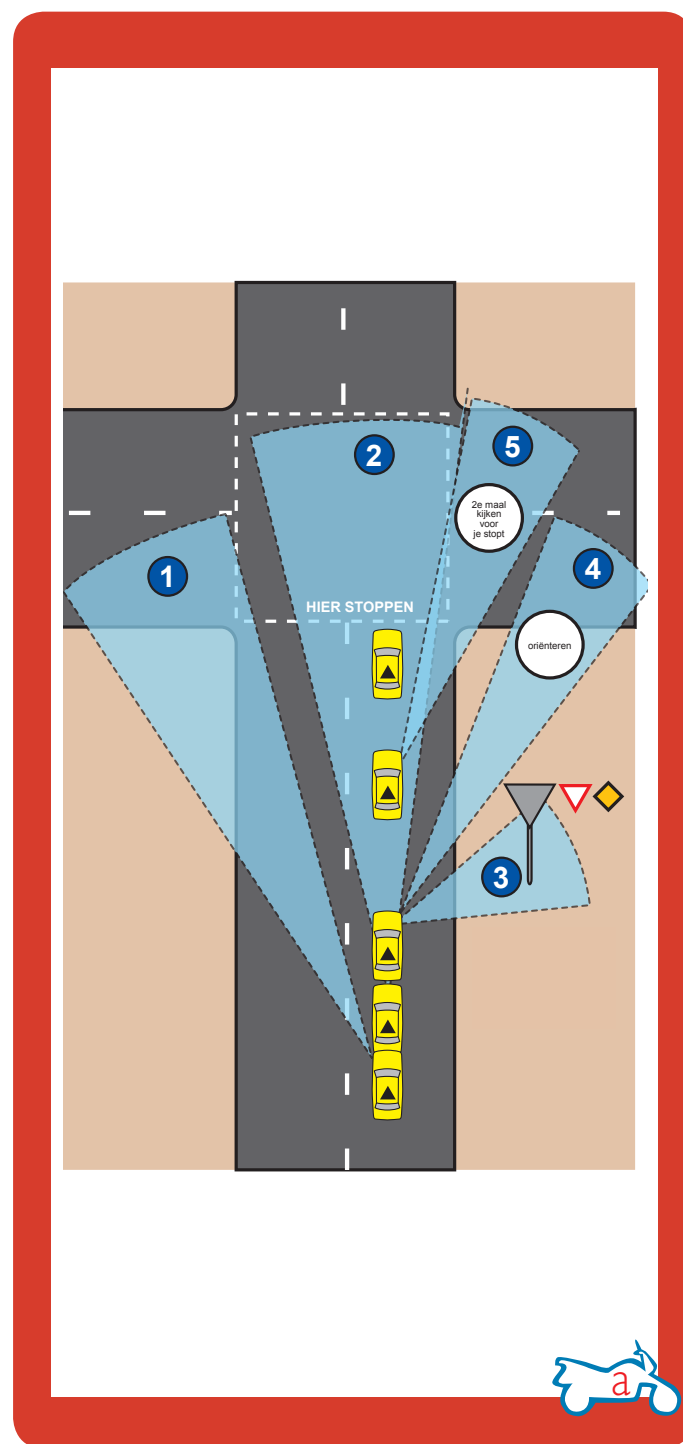
## 4.2 Carrefours

Le risque d'accidents est plus grand aux carrefours. Les automobilistes regardent seulement si d'autres voitures arrivent. Ils ne remarqueront pas les motos. Fais attention à cela. Sois visible et reste-le. N'oublies pas non plus de regarder dans la direction vers laquelle tu vas.

Avant un carrefour, il faut analyser toute la situation. Cela veut dire que tes yeux doivent suivre tous les points du carrefour. Tu regardes de point en point. Les espaces entre les points, tu les laisses.

*Pour l'ordre, voir les dessins suivants.*

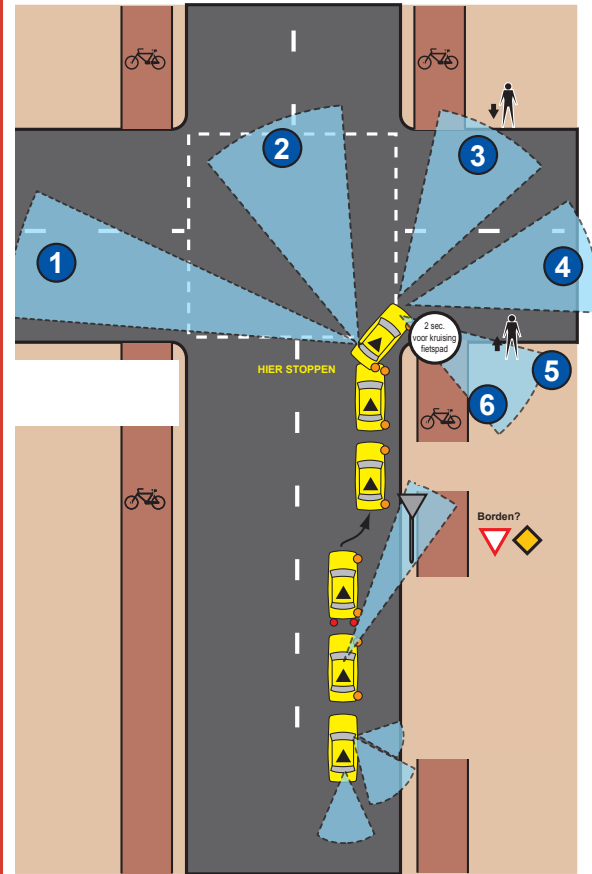
- a Technique d'observation pour aller tout droit



14

Pour l'ordre, voir les dessins suivants.

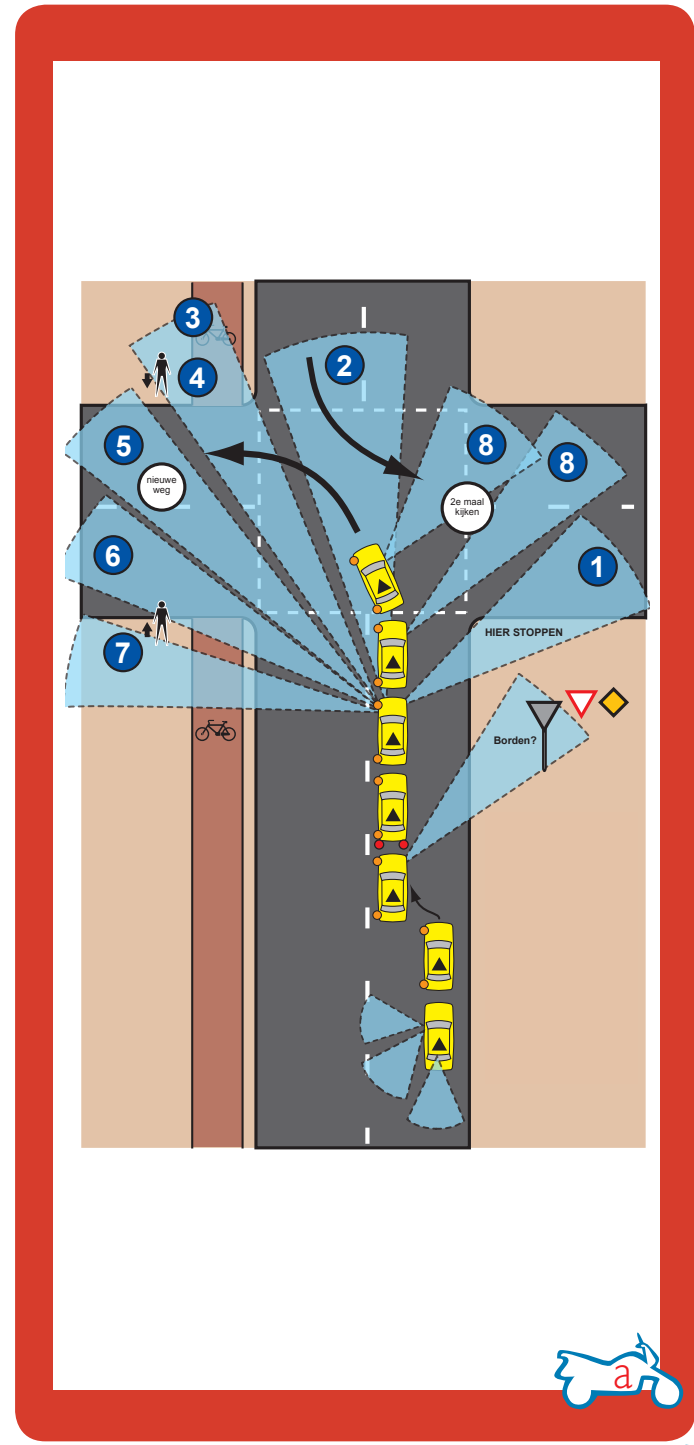
a Technique d'observation pour tourner à droite





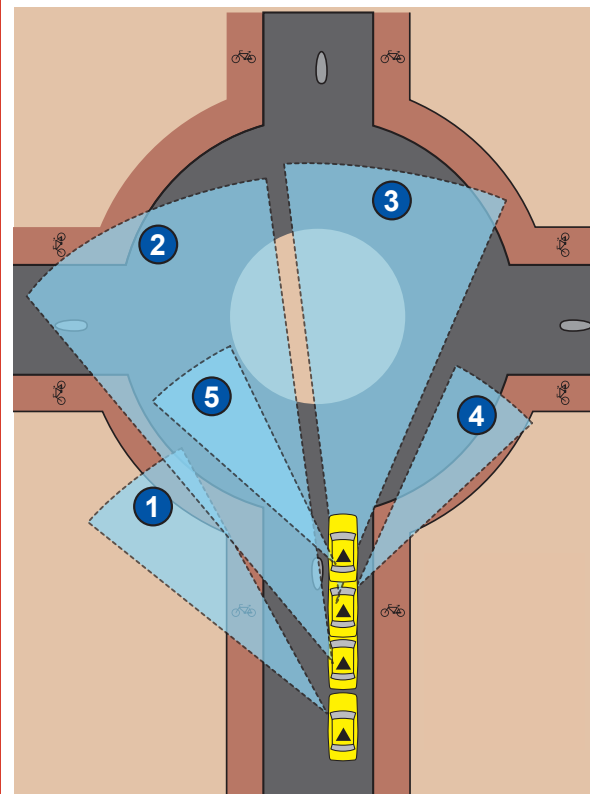
Pour l'ordre, voir les dessins suivants.

a Technique d'observation pour tourner à gauche



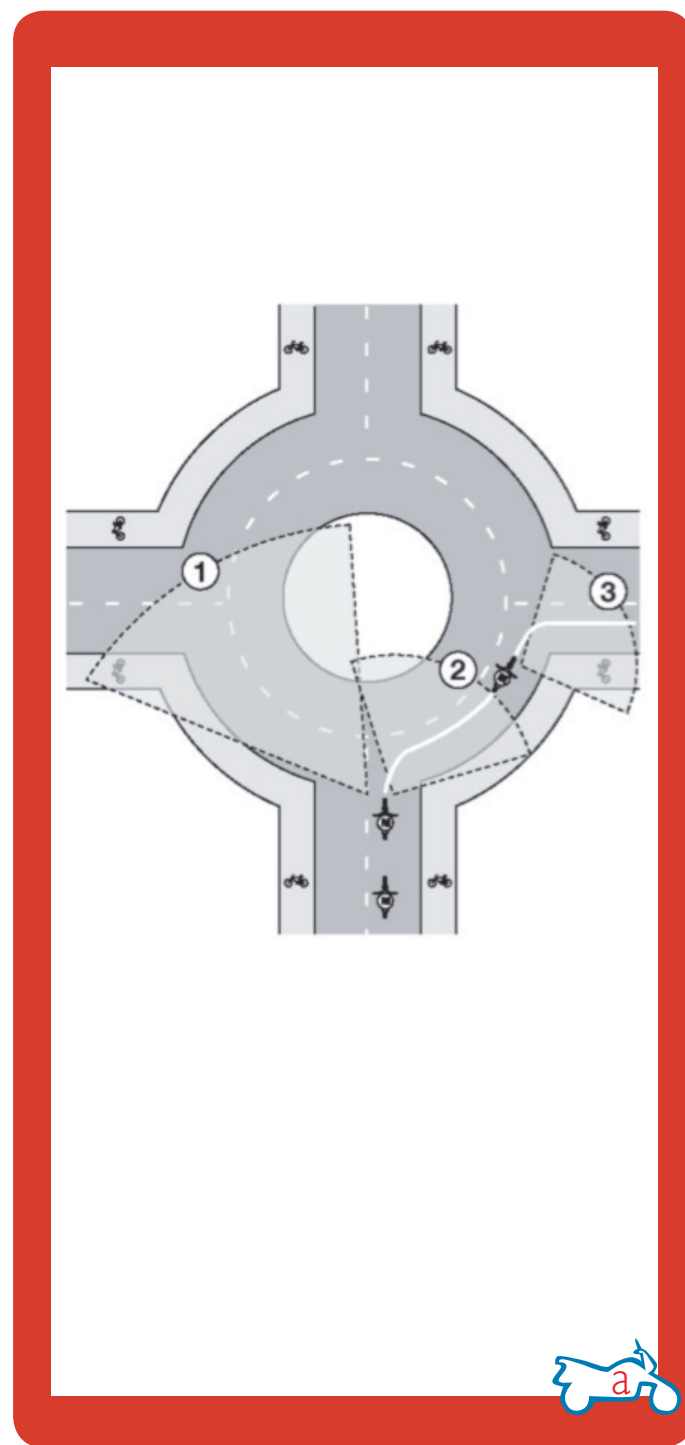
## 4.3 Rond-point

a Techniques d'observation au rond-point





a Techniques d'observation au rond-point



## 5. LA RECONNAISSANCE DU DANGER

Un accident est vite arrivé. C'est une phrase que l'on entend souvent. Evidemment, sur une moto, tu es vulnérable. Une bonne formation t'apprend comment surpasser les inconvénients de la moto. Un bon motard a une bonne perception des risques. Les situations suivantes sont très dangereuses pour un motard.

Voir aussi [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

- Situation 1a. Si un autre usager de la route dépasse avant un carrefour, tu ne peux pas voir ce qui se passe à droite. Et l'autre usager ne peut pas te voir non plus.
- Situation 2a. Aux carrefours, la fréquence des accidents est plus grande.
- Situation 3a. Tiens compte du fait qu'un usager de la route venant en sens inverse ne peut pas toujours te voir. Les autres automobilistes sont souvent focalisés sur les autres voitures. Un motard est souvent oublié.
- Situation 4a. Si une voiture indique vouloir aller à droite, parfois cela veut dire qu'il souhaite tourner. Dans ce cas, une moto n'est pas prise en compte.
- Situation 5a. Tiens compte du fait que certains automobilistes oublient d'indiquer la direction.
- Situation 6a. Un usager de la route venant en sens inverse regarde à travers toi.
- Situation 7a. Il se peut que des usagers de la route venant en sens inverse prennent un virage en ayant trop de vitesse et essayeront de le couper.

1

2

3

4

5

6

7

1 Accidents par recouvrement 31%  
 2 Croisements : 36%  
 Droite : 18%  
 Gauche : 9%  
 Sortie : 9%  
 3 Voiture tournant à gauche, moto en face : 11%  
 Presque toujours mortel  
 4 Demi-tour sur la route : 5.6%  
 5 Voiture tournant à gauche, moto approchant de l'arrière et entamant un dépassement : 5%  
 6 Dépassements entre 2 voitures : 2.4%  
 7 Virages : 4%



## 6 LE CODE DE LA ROUTE AUTO ET MOTO

Participer à la circulation avec une moto, demande absolument beaucoup d'attention. Il faut naturellement apprendre à conduire le véhicule. Tu commences à apprendre comment tenir le guidon ou le volant, freiner et éventuellement à passer les vitesses. Dans quelque temps tu maîtriseras toutes ces techniques. Dès que tu sais contrôler le véhicule, tu pourras commencer à travailler les aptitudes concernant la sécurité sur la route.

Normalement, avant même de monter dans la voiture ou sur la moto, tu te focalises déjà sur la circulation.

La longueur de ton trajet en voiture dépend du temps qu'il fait dehors et de l'heure. Un automobiliste pressé est tout simplement parti trop tard de chez lui.

Si tu participes à la circulation, tu penses tout le temps à :

- Remarquer *Avec qui ou avec quoi je peux être confronté ?*
- Prédire *Qu'est ce que les autres personnes sur la route vont faire ?*
- Code de la route !!!
- Evaluer *Je fais quoi ? Qui a la priorité ? Code de la route !!*
- Décider *Maintenant, je dois freiner, accélérer, aller à gauche/droite*
- Agir *J'agis comme j'ai décidé.*

Plus tu connais le code de la route, mieux tu sauras l'appliquer dans la circulation. Moins tu y penses et plus tu pourras te concentrer sur la route et aux autres sur la route.

L'application du code de la route en combinaison avec la maîtrise du véhicule est le plus important.

Des experts notent que, après avoir conduit environ 50.000 km ou 7 ans, tu sauras contrôler le véhicule automatiquement.

Si tu sais bien conduire, tu sais aussi qu'il existe des



circonstances qui entraînent des dangers.

Voici quelques exemples :

- La fatigue
- La tension ou le stress
- Les émotions
- Ta forme
- Le manque de confiance (souvent chez les jeunes)

Evidemment, tu sais aussi que boire de l'alcool et utiliser de la drogue ne vont pas avec la conduite.

L'alcool anesthésie ton cerveau. C'est pour cela que, par la suite, la capacité d'évaluation se détériore et tu estimes au plus mal le danger.

Le cerveau ne détecte plus la couleur « rouge » et la différence entre clair et obscur devient floue.

La quantité d'alcool par verre est toujours la même. Dans un verre de vin, il y a autant d'alcool que dans un verre de bière.

L'important est de savoir que l'alcool provoque une sorte de « vision de tunnel ». Cela veut dire que tu ne perçois plus ce qui se passe autour de toi et non plus la circulation venant de la droite.

À partir du 1 janvier 2006, les automobilistes débutants ont droit à **0,2 promille** d'alcool ou **88 µg/L.** d'air expiré. Après 5 ans, ceci change en **0,5 promille** et **220 µg/L.**

Quand tu as trop d'alcool dans le sang, tu n'es plus autorisé à conduire un véhicule. Même si tu utilises ton vélo ou un vélomoteur, ton permis de conduire ou certificat pourra être exigé.

Néanmoins ce n'est pas interdit de monter sur un cheval





quand tu as trop bu. Un cheval n'est pas un véhicule.  
Si tu prends des médicaments, l'effet de l'alcool est encore plus fort que la normale. Lorsque tu prends des médicaments avec un symbole triangulaire rouge ou jaune, tu n'as pas le droit de participer à la circulation.

Quelqu'un qui sait bien conduire est : **SOCIAL, DÉFENSIF et SAIT PRENDRE DES DÉCISIONS.** Donc, il faut bien savoir anticiper. Pour tout cela, il faudra que tu regardes loin devant toi et que tu saches bien appliquer les règles.

Voici la règle la plus importante pour toi :

*Art. 1WWW:*

*Le but de la loi routière : Sécurité sur la route et le respect de l'environnement, la mobilité.*



## 7. SÉCURITÉ SUR LA ROUTE

### Art. 5 WVV

*Il est interdit de se comporter dangereusement sur la route. Ceci pourrait provoquer des situations dangereuses pour vous-même mais aussi pour les autres personnes qui participent à la circulation.*

- Tu n'as pas le droit de faire du bruit inutilement (ex : avec le pot d'échappement)
- Tu n'as pas le droit de rouler si tu ne vois pas clair autour de toi (rétroviseur...)
- Il faut que tu adaptes ta vitesse à la situation. Par exemple : tu n'as pas le droit de rouler très lentement sur l'autoroute. Mais dans des petites rues il ne faut pas rouler trop vite. Des enfants pourraient traverser d'un coup.

Cette loi concerne tout le monde. Même si tu ne participes pas à la circulation. Par exemple, il est interdit de jeter des cailloux sur les voitures qui passent sur la route.

Tu ne peux pas transporter plus de sept personnes dans une voiture.

### Art. 2 RVV

- a. Bien sûr, tu n'as pas le droit de transporter plus de deux personnes sur une moto.



## 7.1 Les notions

- La route: Toute la route, accotement, terre-plein et trottoir (éventuellement d'une maison).
- Donc: de maison à maison, de jardin à jardin.
- Circulation: toutes les personnes sur la route.
- Piétons: toutes les personnes qui marchent (aussi avec des patins à roulettes), avec une poussette, une brouette, un animal domestique, un vélo ou une mobylette. Avec la moto dans ta main, tu n'as pas besoin de mettre ton casque ; mais il faut que tu aies ton permis ou ton certificat sur toi.
- Conducteurs: toutes les personnes qui participent à la circulation, sauf les piétons.
- Véломoteur : Véhicule avec deux ou trois roues, un moteur à combustion ou électromoteur. La cylindrée d'un moteur à combustion ne peut pas avoir plus de 50 cm<sup>3</sup> et ne doit pas dépasser un maximum de 45 km/h. Le véломoteur peut aussi avoir un électromoteur, mais il doit non plus dépasser les 45 km/h.
- Il y a certains véhicules avec quatre roues qui peuvent être considérés comme vélo moteur. Si c'est le cas, il doit avoir une plaque d'immatriculation avec le numéro 45. La plaque ne doit pas être jaune !
- a. La fille et son chien qui est en laisse sont considérés comme des piétons.
- b&c Les filles avec le cheval et le mouton sont considérées comme des conducteurs.



Véhicule d'handicapé : Véhicule avec ou sans moteur, spécialement conçus pour les handicapés, pas plus large d' 1,10 m et avec une vitesse maximale de 45 km/h.

Autobus de ligne: Un bus qui fait tous les jours le même trajet à la même heure.

Moto: Un véhicule sur deux roues, avec ou sans side-car.

Cyclomoteur: C'est un vélomoteur qui à cause de sa construction ne peut rouler qu'à 25 km/h. Un vélo ou une patinette avec un petit moteur peuvent aussi être considérés comme cyclomoteur.

Un véhicule qui a priorité: Tous les véhicules à moteur qui ont un gyrophare bleu et une sonnerie avec deux ou trois tons.

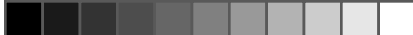
Camion: Un véhicule à moteur qui n'est pas conçu pour transporter des personnes, et pour lequel il est autorisé à transporter une masse maximale de 3500kg.

Véhicule à moteur  
Tous les véhicules avec des moteurs, sauf les vélomoteurs et les véhicules pour les handicapés, qui n'est pas dirigé par des rails.

### Art. 3 RVV

- a. Peut-on aller chez le vétérinaire avec le chat de cette façon?





## 7.2 Conducteurs roulent à droite, si possible.

Tu as le droit comme conducteur d'un véhicule à moteur de rouler à gauche si :

Tu es en train de te pré-positionner à l'avance pour aller à gauche et si tu es en train de doubler.

Les cyclistes peuvent rouler en couple. Cela n'est pas applicable pour un cyclomoteur.

Les cyclistes et cyclomoteurs roulent le plus à droite possible.

- a S'il y a un panneau "piste cyclable obligatoire" panneau G11. Les vélomoteurs roulent sur la route. Quand il y a un panneau "piste cyclable/vélomoteur" panneau G12. Les vélomoteurs roulent sur la piste.



## 8. VITESSE

Art. 19 RVV

*Le conducteur doit être capable d'arrêter le véhicule dans la distance où il peut bien inspecter la rue et s'assurer que celle-ci est libre.*

La distance d'arrêt =  
distance de réaction + distance de freinage

Les prochains éléments ont des conséquences sur la distance de freinage

- Le pavement
- La météo
- La qualité des freins
- La qualité des pneus et des amortisseurs

Le temps de réaction peut être un peu plus long à cause de la fatigue, l'émotion, l'alcool et la drogue.

Vitesse maximum :

- |                                |     |      |
|--------------------------------|-----|------|
| • Zone urbaine                 | 50  | km/h |
| • Zone 30 km                   | 30  | km/h |
| • En dehors de la zone urbaine | 80  | km/h |
| • (a) Route nationale          | 100 | km/h |
| • (b) Autoroute                | 120 | km/h |
| • Zone résidentielle           | 15  | km/h |
| • Mobylette                    | 45  | km/h |
| • Cyclomoteur                  | 25  | km/h |
| • Vélomoteur                   | 30  | km/h |

dans zone urbaine,  
40 km/h en dehors  
de la zone urbaine





En fait la vitesse doit être telle, que tu peux t'arrêter rapidement dans l'instant, si c'est nécessaire à cause des règles de la route.

En dehors de la zone urbaine, de plus en plus de routes sont marquées par des lignes. L'avantage de ces lignes est de pouvoir reconnaître la vitesse autorisée.

- a. 60 km/h.
- b. 80 km/h.
- c. 100 km/h.



## 9. CARREFOURS

Si plusieurs usagers de la route approchent un carrefour, ils doivent régler l'ordre entre eux. Si trois personnes en même temps croient qu'ils ont le droit de traverser le carrefour en premier, il y a un gros problème, car à ce moment là aura lieu un accident. Sur un carrefour tu dois (dépendant du sens des autres usagers de la route) utiliser deux règles :

### a Règle de priorité

Tu utilises cette règle si l'autre personne vient de la rue que tu croises, dans ta situation. Cette règle n'est valable que pour les chauffeurs. Donc s'il y a un piéton qui marche sur la rue que tu croises, il n'a pas la priorité.

### b Règle de tourner

Tu dois utiliser cette règle s'il y a encore une personne avec toi sur la même rue. Cette règle s'applique à :  
À tous les usagers de la route : un piéton qui marche sur la même la rue où tu roules, le piéton à priorité.

Le plus important c'est de pouvoir bien décider laquelle des deux règles tu dois utiliser. Tu te poses la question : **L'autre personne vient d'où?** Dans quelle direction va cette personne, n'est absolument pas important !!

Si l'autre vient de la rue **que tu croises** à ce moment là on doit utiliser la règle de **priorité**.

Si l'autre vient sur **notre** rue à ce moment là on utilise la règle de **tourner**.





## 10. PRIORITÉ

Art. 15 RWV

*Sur des carrefours les chauffeurs doivent donner priorité aux chauffeurs qui viennent de la droite.*

Exceptions :

1. Chauffeurs sur une route qui n'est pas pavée donnent priorité aux chauffeurs sur une route pavée.
2. Chauffeurs donnent priorité aux chauffeurs de tramways

Donc :

1. Tu utilises les règles de priorité seulement sur des carrefours
2. Les règles de priorité s'appliquent uniquement entre chauffeurs
3. Les règles de priorité, tu les utilises uniquement si l'autre chauffeur roule sur la rue que tu crois

### RÈGLE PRINCIPALE

**Chauffeurs** qui viennent de la droite, tu dois leur céder la priorité. Les piétons **ne comptent pas** dans la règle de priorité.

1. Si tu roules sur une route à caractère prioritaire ou un carrefour, tu as priorité.
  2. Routes pavées ont priorité aux routes qu'ils ne le sont pas.
  3. L'ordre sur un carrefour équivalent: a En premier les chauffeurs des tramways qui viennent de gauche et de droite.  
b. Ensuite les autres chauffeurs sur le carrefour
- a Sur un carrefour qui est équivalent, la voiture qui vient de droite à priorité. Donc la moto doit céder la priorité.
- b À ce moment-là la moto a priorité par rapport au tram, il roule sur une route caractère prioritaire.



4. La police/pompier/ambulance avec gyrophares et sirènes ont priorité.
- a. Donne la priorité aux chauffeurs sur la rue que tu croises: L'homme en rouge est un piéton, il n'a pas priorité. L'enfant est à ce moment-là chauffeur, il a priorité.
- b. Le chauffeur vient de droite, il a priorité.
- c. Le piéton avec le chien vient de droite, il n'a pas priorité



Céder la priorité = Le chauffeur concerné donne la possibilité de traverser le carrefour sans être dérangé.

**Si tu quittes une route à caractère prioritaire qui continue en tournant à gauche ou à droite, tu reçois la priorité de tous les autres chauffeurs qui s'approchent du carrefour. Il est interdit de bloquer un carrefour. Tu approches le carrefour uniquement s'il est possible de le dégager immédiatement.**

Sur la route tu dois :

1. Observer en avance le carrefour. Tu dois regarder très loin et de manière panoramique. Interdiction de bloquer le carrefour, tu dois donc traverser le carrefour en une seule fois.
2. Chercher les panneaux de priorité, ils changent les règles de priorité.
3. Réfléchir en avance pour qui tu dois t'arrêter.
4. Adapter la vitesse, à la situation (vue générale). Rouler à une vitesse où tu pourras toujours t'arrêter si c'est nécessaire.

### 10.1 La compétence de regarder

Regarder en suivant cet ordre :

1. Regarde au-dessus du carrefour. Tu ne peux pas accélérer pour traverser le carrefour si par exemple le terre-plein central ou l'autre côté est bloqué.
  2. A gauche. Pas très important car nous avons la priorité.
  3. Cherche les panneaux de priorité, ils changent la priorité.
  4. Regarde à droite pour bien t'orienter par rapport à ceux qui viennent de la rue transversale.
  5. Regarde pour la deuxième fois à droite, car tu pourras encore t'arrêter. Cela dépend de la vue. Y'a-t-il des maisons juste à l'angle ?
- a Les chauffeurs qui suivent le trait épais noir sur le panneau (continuation de la route prioritaire) ont priorité par rapport au vélomoteur.



## 10.2 Tourner

Cette règle est valable pour tous les utilisateurs de la rue, même les piétons.

### Art. 18 RVV

*Chaque conducteur qui veut tourner à gauche ou à droite, doit donner la priorité à la circulation qui les approche de l'autre sens sur la même rue. Les gens qui continuent leur route tout droit (donc où tu roules aussi/TA rue) ont priorité. C'est pour tous les utilisateurs de la rue. (Aussi piétons)*

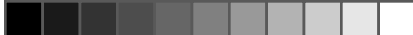
Sauf: Un tramway qui tourne à priorité sur les utilisateurs de la rue qui vont tout droit sur la même rue.

Si un tramway tourne, le tramway peut sans aucun problème continuer son chemin. Les autres personnes qui sont sur la même rue doivent s'arrêter. Panneaux de priorité n'ont pas de valeur.

S'il y a deux chauffeurs qui roulent sur la même rue et ils veulent tourner dans la même rue, à ce moment-là la courbe courte (en allant à droite) à priorité sur la courbe longue (allant à gauche).

- a La voiture grise doit s'arrêter pour le tramway qui roule sur la même rue (comme la voiture).
- b Le vélomoteur doit s'arrêter, même s'il va tout droit sur la même rue.





### 10.3 Choisir la voie pré-signalisée

Quand tu serres à gauche :

1. Contre l'axe de la rue
2. Si c'est une rue à sens unique il faut aller complètement à gauche de ta chaussée (panneaux C3 / C4)
3. Si les cyclistes/cyclomotoristes ont le droit de rouler dans les deux sens (panneau en dessus C3 / C4), à ce moment-là il faut rouler contre l'axe.

Quand tu serres à droite :

1. Essaies toujours de rouler presque contre la bordure du trottoir, comme ça il n'y pas de cyclistes qui pourront te doubler. Fais cela quand tu peux tourner directement (pas quand il y par exemple un feu rouge)
2. À une piste cyclable avec une ligne discontinue (cas : 1). Donc serres à droite.
3. À une bande cyclable avec une ligne continue tu dois rester à côté de la bande.  
Pour les trois cas : ne gêne pas le cycliste.



## 10.4 La compétence de regarder

### Aller tout droit

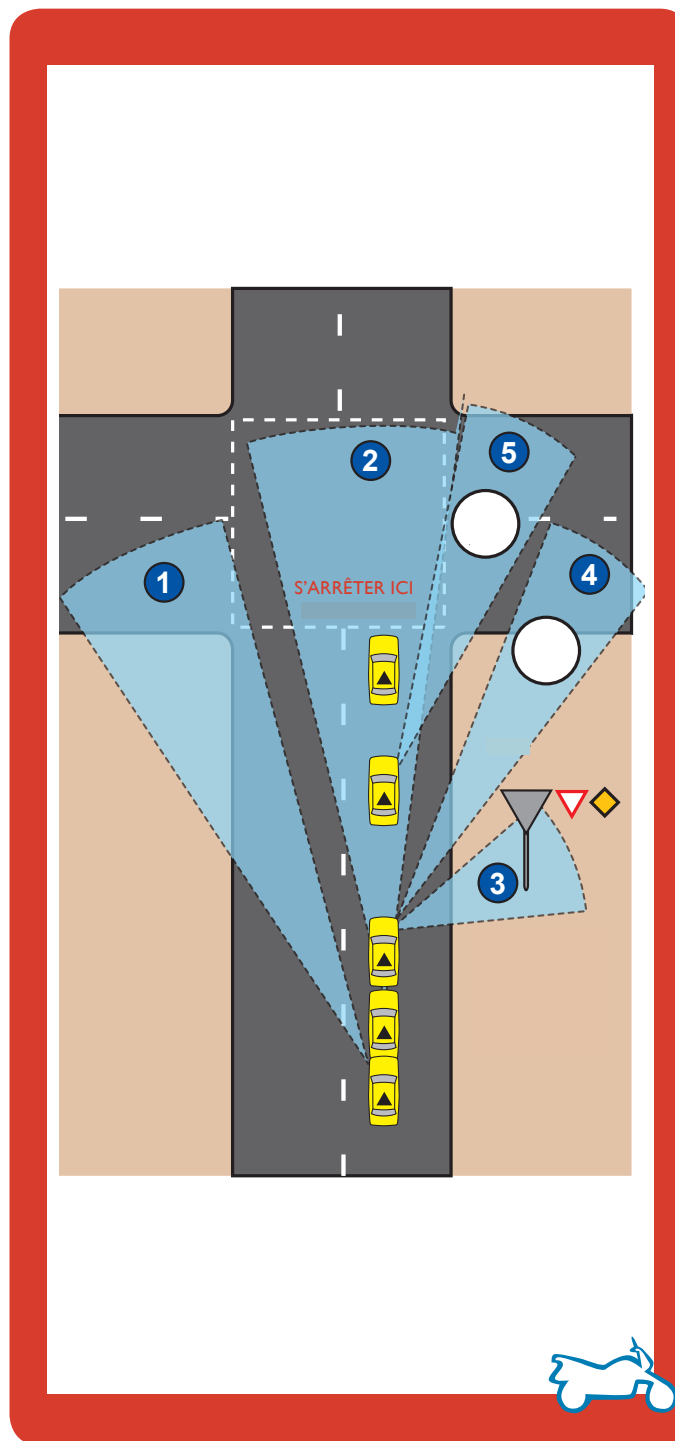
Ensuite tu regardes :

Analyse de la technique d'observation pour aller tout droit

En général :

Regarde

1. De manière ponctuelle
  2. Consciemment
  3. Sais ce que tu dois faire en fonction de ce que tu vois en fonction des priorités etc...
- Dépendant de ces informations, détermine la vitesse d'approche, tu rétrogrades au besoin à une vitesse inférieure.
  - Regarde ton rétroviseur, pour voir la situation derrière toi.
  - Panneaux
  - Y'a-t-il des panneaux qui changent la priorité ?
  - Orientation
  - Regarde 2 fois avant de t'arrêter



### Tourner à droite.

Avant le carrefour tu regardes bien les panneaux de priorité et tu regardes aussi à côté de toi sur la piste cyclable.

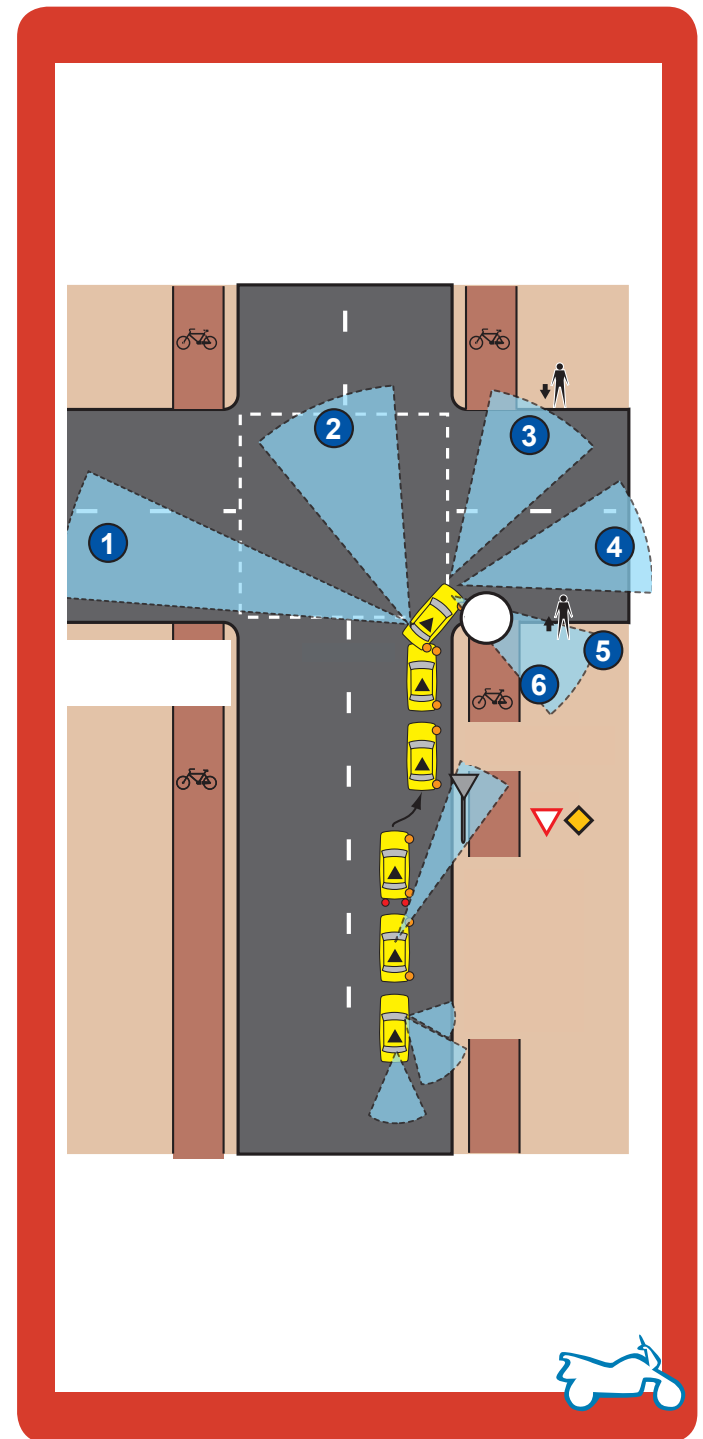
Ensuite tu regardes:

Analyse de la technique d'observation pour tourner à droite

En général :

Regarde

1. De manière ponctuelle
  2. Consciemment
  3. Sais ce que tu dois faire en fonction de ce que tu vois en fonction des priorités etc...
- Dépendant de ces informations, détermine la vitesse d'approche, tu rétrogrades au besoin à une vitesse inférieure.
  - Regarde ton rétroviseur, pour voir la situation derrière toi.
  - Regarder, rétroviseur intérieur  
Et au dessus de ton épaule droite
  - Donner la direction (clignotant)
  - Ralentir
  - Rétrograder de 3<sup>e</sup> en 2<sup>nd</sup>e
  - Panneaux ?
  - Pré-positionner, aussi proche que possible du trottoir, afin que les vélos ne puissent s'y insérer
  - Regarder 2 secondes avant le croisement avec la piste cyclable



### Tourner à gauche.

Avant le carrefour tu dois souvent aller t'insérer dans la voie gauche. Plus la situation est complexe, plus tu dois adapter ta vitesse, pour avoir le temps d'analyser la situation. Dès que tu es sur la bonne voie, tu crées du temps quand tu ralentis. Tu as donc plus de temps pour bien analyser le carrefour.

Ensuite tu regardes :

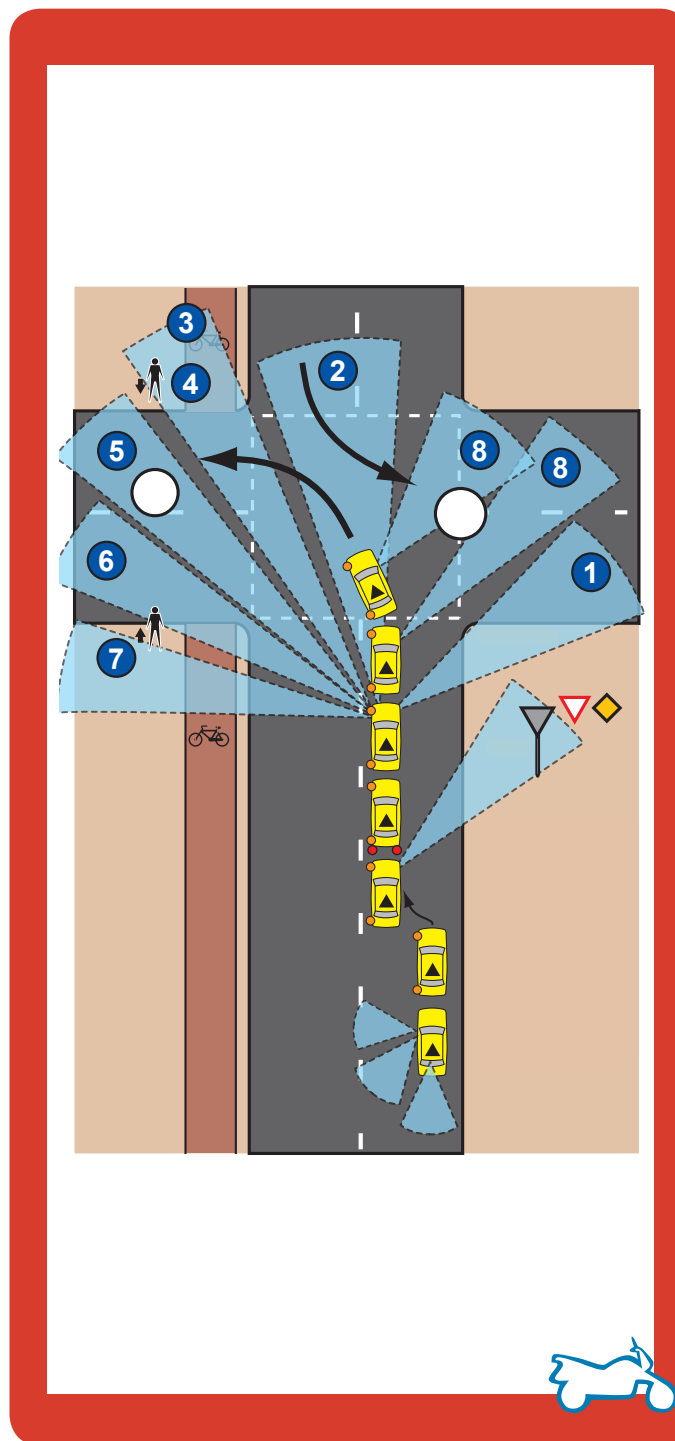
Analyse de la technique d'observation pour tourner à gauche.

En général :

Regarde

1. De manière ponctuelle
2. Consciemment
3. Sais ce que tu dois faire en fonction de ce que tu vois en fonction des priorités etc...

- Dépendant de ces informations, détermine la vitesse d'approche, tu rétrogrades au besoin à une vitesse inférieure.
- Regarde ton rétroviseur, pour voir la situation derrière toi.
- Regarder, rétroviseur intérieur, rétroviseur gauche Et au dessus de ton épaule droite
- Donner la direction (clignotant)
- Pré-positionner
- Maintenir la même vitesse
- Freiner
- Rétrograder de 3è à 2nde
- Panneaux ?
- Regarder 2 fois à droite
- Nouveau chemin





## 11. RONDS-POINTS

Un rond-point est toujours indiqué par le panneau : D5. Il n'existe pas de règles spécifiques pour les ronds-points. En approchant un rond-point, tu suis les règles de priorité. Ce qui signifie que, s'il s'agit d'un rondpoint (standard), tu dois donner la priorité à tous les usagers de la route. Il se peut que des cyclistes viennent de droite. Eux également ont la priorité.

En quittant un rond-point, tu laisses passer tous les usagers de la route qui continuent à suivre le rondpoint. Tu dois alors mettre le clignotant à droite.

L'avantage d'un rond-point est que la vitesse d'approche est plus basse que sur un carrefour. De plus, les autres usagers de la route viennent normalement que d'un seul côté (de gauche).

Fais attention au fait que sur les ronds-points, il est difficile de voir la route après la 1<sup>ère</sup> sortie. Il se peut que la route soit glissante.

Il est recommandé d'utiliser le clignotant en approchant un carrefour. Donc, AVANT le rond-point, mettre le clignotant de droite si tu choisis de tourner à droite. Même chose pour la gauche.

Pour aller tout droit, tu ne mets pas de clignotant.

- a+b Il est aussi recommandé de bien observer les panneaux en approchant un rond-point. Pré-positionne toi dès que possible sur la voie de circulation.
- c Les motards doivent être plus vigilants à cause de la séparation des voies (plusieurs voies).

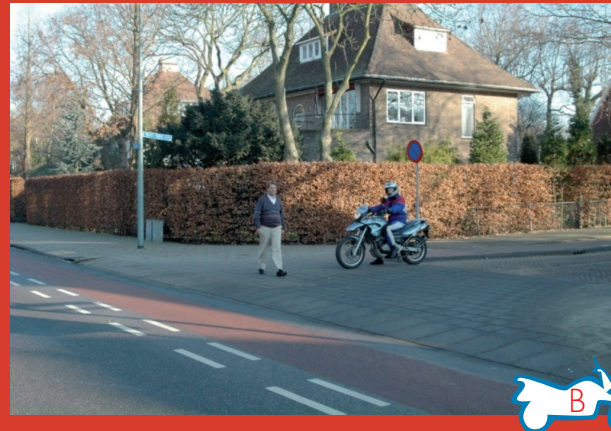


**12. SORTIE**

Chauffeurs qui entrent ou sortent, doivent donner la priorité à tous les usagers de la route sans les déranger.

Piétons qui marchent au-dessus de la sortie ont eux aussi la priorité.

- a La voiture doit s'arrêter, elle quitte une sortie.
- b La moto doit s'arrêter, elle quitte une sortie.





### 13. MANOEUVRES SPÉCIALE

Les chauffeurs qui font une manœuvre spéciale, doivent donner priorité aux autres usagers de la route.

Manœuvres spéciale sont entres autres :

- Partir
- Faire marche arrière
- Rentrer dans une entrée
- Quitter une sortie
- Tourner
- De la voie d'accélération (autoroute) vers l'autoroute
- De l'autoroute vers la voie de décélération
- Changer de voie
- Passer un obstacle sur ta voie

Tu dois utiliser le clignotant de manière brève, juste avant le moment où tu commences la manœuvre Tu dois arrêter le clignotant dès que tu sais que la manœuvre est terminée.



## 14. DÉPASSER

### RÈGLE PRINCIPALE

Tu dépasses toujours à GAUCHE

### SAUF, (DÉPASSER À DROITE) :

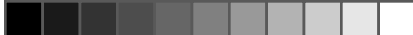
1. Avant ou sur un rond-point.
2. Quand il y a un bouchon tu es autorisé à dépasser à droite.
3. Un cycliste peut dépasser à droite.
4. À la hauteur d'un trait en blocs tu es autorisé à dépasser à droite.
5. Si devant toi un chauffeur tourne à gauche ; il serre à gauche et son clignotant est allumé à gauche.
6. Un tramway est autorisé à dépasser à droite.

### INTERDIT de dépasser un véhicule

1. Avant ou sur un passage piéton
2. Au panneau FI (interdit de dépasser)
3. Une ligne blanche continue, qui partage les voies
4. Avant une courbe (pas officiellement)
5. Avant une pente (pas officiellement)
6. Avant un passage à niveau
7. Avant un carrefour équivalent (pas officiellement)

- a Dépasser avant ou sur un carrefour ce n'est pas très intelligent.





## 15. S'ARRÊTER

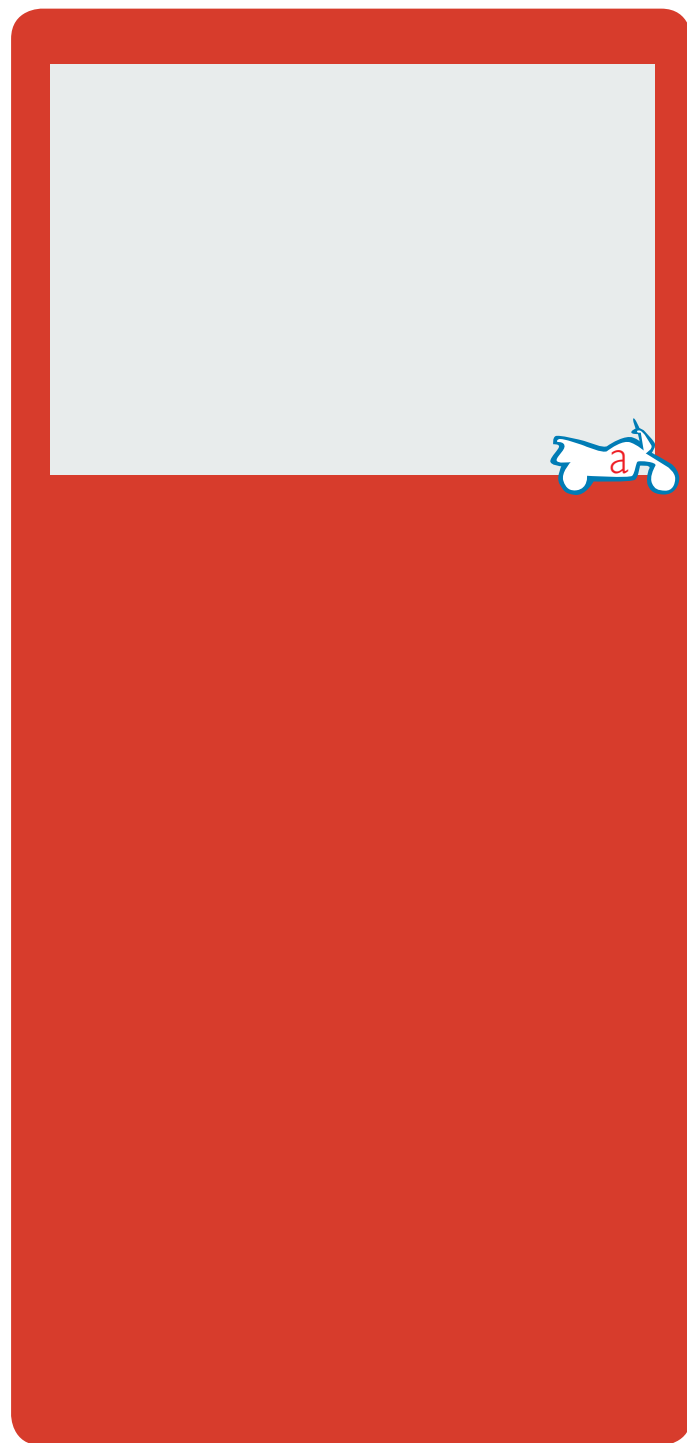
Tu peux t'arrêter de deux façons:

- T'arrêter dans la circulation. Par exemple pour donner priorité à quelqu'un ou pour un feu rouge.
- T'arrêter en dehors de la circulation : faire monter/descendre quelqu'un.

Si tu t'arrêtes en dehors de la circulation c'est une manœuvre spéciale. Donc c'est interdit gêner les autres usagers de la route. Tu dois utiliser le clignotant.

INTERDIT de t'arrêter:

1. Sur un carrefour ou un passage à niveau
2. Sur une piste cyclable ou sur la voie à côté de la piste
3. Sur ou à 5 mètres d'un passage piéton
4. Dans un tunnel
5. À un arrêt de bus ou 12 mètres avant ou après un arrêt
6. Sur la voie à côté de l'arrêt de bus
7. À côté d'un trait jaune continu



## 16. SE GARER

**Garer** = arrêter un véhicule pendant plus de temps que la normale, pour faire monter/ descendre des passagers tout de suite ou charger/décharger des affaires immédiatement.

Pour une moto : immédiatement faire monter/descendre des passagers.

Motos et vélomoteurs ont le droit de se garer sur le trottoir, à condition qu'ils ne gênent pas.

INTERDIT de se garer :

Là où c'est interdit de s'arrêter (vois paragraphe 's'arrêter'):

1. Dans les 5 mètres du carrefour (inclus trottoir)
  2. Devant un panneau (si on ne peut plus le voir)
  3. Devant une sortie
  4. En dehors d'une zone urbaine/ sur la voie/ sur la route prioritaire
  5. À la hauteur d'un trait jaune continu
  6. Quand tu vois panneau EI (interdit de se garer)
  7. C'est interdit de se garer en double file (il est possible de s'arrêter pour quelques minutes)
- a Participer à la circulation commence avant même de monter sur la moto. Si tu vois ceci, la route est glissante. Fais attention !



## 17. ROUTE NATIONALE/ AUTOROUTE

Uniquement autorisé pour des véhicules qui peuvent (ont le droit) de rouler à plus de :

Autoroute : 60 km/h

Route nationale : 50 km/h

**Les règles suivantes sont également à appliquer :**

Interdit de :

Faire un demi-tour/ reculer/ s'arrêter/ les piétons.

L'assemblage d'un véhicule plus long de 7 mètres, et poids-lourds ne sont pas autorisés à rouler sur la troisième voie. À moins qu'ils doivent se serrer sur la troisième voie pour par exemple aller sur une autre autoroute.

Vitesse sur la route DANS une zone urbaine est de 50 km/h.  
Autres règles (voir au dessus) sont à appliquer.

a+b Ces panneaux indiquent l'autoroute.



## 17.1 La pratique

### Aller sur l'autoroute :

S'insérer

Regarde loin devant toi sur l'autoroute où il y a de la place pour s'insérer. Reste à droite dans la voie d'accélération ; accélère beaucoup et passe les vitesses plus lentement que la normale.

Cherche de la place sur l'autoroute pour t'insérer ; roule vers cet endroit (entre deux voitures). Cet endroit se déplace avec une vitesse de 100 km/h, donc quand tu veux t'insérer il faut absolument avoir la même vitesse.

Regarde dans les rétroviseurs et n'oublie surtout pas l'angle mort. Insère-toi à environ trois quarts de la voie d'accélération. Contrôle encore une fois les rétroviseurs et l'angle mort (regarde sur toutes les voies en même temps).

### Sortir de l'autoroute :

Serre à droite

Allume le clignotant droit à environ 300 mètres de la voie décelération.

Juste avant de sortir tu regardes dans tes rétroviseurs et l'angle mort pour être sûr qu'il n'y a personne sur la voie.

Serres à droite avec la même vitesse (ralentis juste au moment où tu croises le marquage en blocs).

Regarde loin devant toi pour bien pouvoir réagir à la longueur de la voie décelération (et la vitesse qui convient).

Ralentir

Arrête le clignotant dès que le marquage en blocs est fini.

Évalue en avance la situation sur la route et adapte ta vitesse.

Tu roules plus vite que tu ne penses donc fait attention!!!





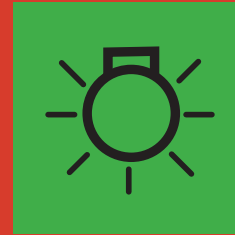
## 18. L'ÉCLAIRAGE

L'éclairage d'un véhicule a 2 objectifs : voir et être vu.  
L'éclairage est obligatoire pendant la nuit (entre le coucher du soleil et le lever du soleil) et dans les tunnels.  
Il est aussi préférable d'avoir de l'éclairage sur les routes au moment du crépuscule (à cause des arbres) et lorsque le soleil est bas.

### Une voiture/ moto a toujours :

A l'avant :	Feux de position	Toujours
	Feux de croisement	Seulement sur les parkings
	Feux de route	Dans la nuit, hors zone urbaine. Personne ne doit être incommodé.
	Anti brouillard	Brouillard, pluie, neige visibilité moins de 200 mètres.
A l'arrière :	Feu arrière	Toujours
	Clignotant	En tournant sur la route, Manœuvres spéciales
	Anti brouillard	Brouillard ou chute de neige Lorsque les feux de croisement sont allumés Interdiction de les utiliser par temps de pluie
	Feu du frein	Lorsque le frein est enfoncé.

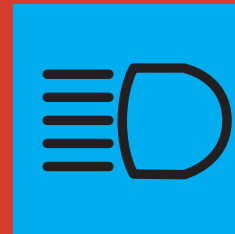
Eclairage de la plaque d'immatriculation s'il les feux sont allumés



Feux de position



Feux de croisement



Feux de route



Anti brouillard



Anti brouillard arrière

## 19. AUTRES POINTS D'ATTENTIONS GENERAUX ET MARQUAGE AU SOL

À un arrêt de bus dans la zone urbaine tous les chauffeurs doivent céder la priorité, quand le clignotant est allumé à gauche et qu'il veut repartir. Cette règle ne compte pas en dehors de la zone urbaine.

Indications sur le pavé.

- Un trait continu qui partage la chaussée en voie : c'est interdit de passer par dessus ce trait, à gauche
- Un trait discontinu (pointillé) : tu as le droit de le franchir
- Le marquage en blocs : cela indique qu'il faut sélectionner sa voie.
- Passage piéton : tu dois ralentir et t'arrêter s'il le faut pour céder le passage aux piétons qui traversent.
- Feu : Rouge / arrêter. – jaune / arrêter, si ce n'est pas possible de t'arrêter : continuer. Vert / continuer.

### Ceinture de sécurité

1. Les chauffeurs sont obligés d'utiliser la ceinture de sécurité, ainsi que les passagers dans la voiture. Si à côté du chauffeur il y a quelqu'un qui est âgé de moins de 12 ans et mesure moins de 1,35 mètre il/elle doit utiliser une protection spéciale.

2. Chauffeurs/Passagers qui mesurent moins de 1,35 mètre pourront utiliser la ceinture comme ceinture abdominale.

a Ceinture de sécurité



## 20. ENVIRONNEMENT

On utilise plus de carburant lorsque :

Quelque chose change dans la voiture (une fenêtre ouverte 3%, coffre sur le toit 10%, pneus usés 3% etc...)

Aussi l'utilisation de l'électricité (radio 2%, éclairage 3%, la climatisation 10%, le chauffage du pare-brise arrière 10%). S'arrêter plus d'une minute avec un moteur qui tourne est mauvais pour l'environnement.

- a Si tu vois ceci, les routes sont GLISSANTES. Adapte directement ta vitesse!
- b Pour déplacer des chiens ou des moutons, il faut qu'il y ait une clôture de bonne qualité entre les sièges avant et le reste de l'espace.

Un chargement sur le côté d'une voiture ne doit pas dépasser les 10 cm. Un chargement à l'arrière d'une voiture ne doit pas dépasser 1 mètre.



## 21. LES PANNEAUX HOLLANDAIS



Vitesse maximum



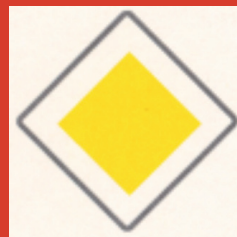
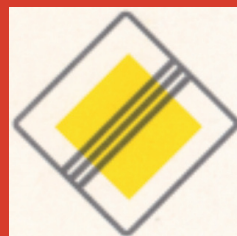
Fin vitesse maximum

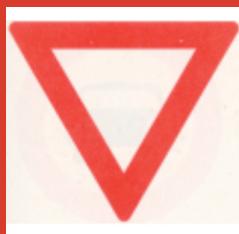
vitesse maximum sur  
un panneau électrique

Vitesse conseillée



Fin vitesse conseillée

Route à caractère  
prioritaireFin de route à  
caractère prioritaireIntersection avec une  
route dont les usagers  
doivent céder le  
passageIntersection avec une  
route dont les usagers  
doivent céder le  
passageIntersection avec une  
route dont les usagers  
doivent céder le  
passage



Signal de position,  
céder le passage aux  
usagers venant de  
l'intersection



Stop : Céder le passage  
aux usagers venant de  
l'intersection



Circulation interdite à  
tous les véhicules dans  
les deux sens



Sens interdit



Circulation à sens  
unique



Sens de la circulation



Circulation dans les  
2 sens



Accès interdit aux  
véhicules à moteur  
avec plus de deux  
roues.



Accès interdit  
au transport de  
marchandises quelque  
soit leur poids



Accès interdit aux  
véhicules à moteur qui  
peuvent rouler à plus  
de 25 km/h



Accès interdit pour cavaliers, bétail, véhicules à moteur qui peuvent rouler à plus 25 km/h.



Accès interdit aux véhicules à moteur avec une remorque.



Accès interdit aux motos



Accès interdit pour tous les véhicules à moteur



Accès interdit aux cyclomoteurs et véhicules pour les handicapés avec moteurs



Accès interdit aux vélos sans moteur et véhicules pour les handicapés sans moteur



Accès interdit aux cyclomoteurs, vélos et véhicules pour les handicapés



Accès interdit aux piétons



Accès interdit aux véhicules, dont la longueur dépasse la dimension indiquée



Accès interdit aux véhicules, dont la largeur dépasse la dimension indiquée



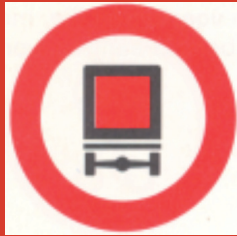
Accès interdit aux véhicules, dont la hauteur dépasse la dimension indiquée



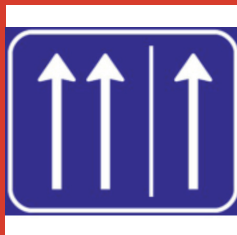
Accès interdit aux véhicules, pesant, sur un essieu plus que le poids indiqué



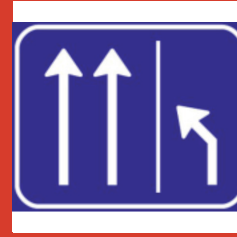
Accès interdit aux véhicules dont le PTAC(ou le PTRA) dépasse le nombre de tonnes indiquées



Accès interdit transports de matières dangereuses



voie de l'heure de pointe ouverte



Dégager la voie de l'heure de pointe



Fin de la voie de l'heure de pointe



Rond-point : sens unique



Contournement obligatoire de l'obstacle au sens indiqué



Contournement possible dans les deux sens.



Direction obligatoire à la prochaine intersection



Direction obligatoire à la prochaine intersection



Direction obligatoire à la prochaine intersection



Direction obligatoire à la prochaine intersection



Stationnement interdit



Arrêt et stationnement interdits



Interdiction de garer vélo, cyclomoteur.



Aire de stationnement



Station de taxis



Aire de stationnement pour handicapés





Aire de stationnement pour charger et décharger de la marchandise.



Aire de stationnement seulement pour les véhicules qui sont indiqués



Aire de stationnement seulement pour les détenteurs/détentrices d'un permis de stationnement



Durée de stationnement : max. de deux heures. Obligation de placer le disque. Régler sur l'heure d'arrivée



Fin de la zone : durée stationnement



Aire de stationnement pour les personnes qui utilisent les transports public



Aire de stationnement pour les personnes qui font du covoiturage



Interdit de dépasser tous les véhicules à moteur



Fin de cette zone



Interdit de dépasser pour le poids lourds tous les véhicules à moteur



Fin de cette zone



Céder le passage à la circulation venant en sens inverse



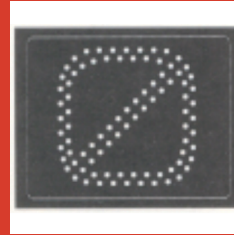
Les usagers en face ont rencontrés ce panneau



Interdiction de faire demi-tour



Fin de tous les panneaux d'interdiction



Fin de tous les panneaux (électriques) d'interdiction



Arrêt obligatoire.  
Dans le panneau peut être indique pourquoi ou pour qui tu dois t'arrêter.



Autoroute



Fin autoroute



Route nationale



Fin route nationale



Commencement d'une zone résidentielle



Fin d'une zone résidentielle



Sentier



Fin du sentier



Piste cavalière



Fin piste cavalière



Piste cyclable (obligatoire)



Fin piste cyclable (obligatoire)



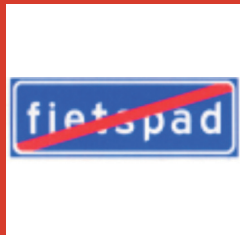
Piste cyclable et cyclomoteurs



Piste cyclable et  
cyclomoteurs



Piste cyclable



Fin piste cyclable



Zone urbaine



Fin zone urbaine



Mauvais pavement



Virage à gauche



Virage à droite



Succession de virages  
dont le 1er est à droite



Succession de virages  
dont le 1er est à  
gauche



Pente dangereuse



Descente dangereuse



Carrefour dangereux



Rond-point

Passage à niveau avec  
barrage

Passage à niveau

Passage à niveau, voie  
uniquePassage à niveau,  
plusieurs voies

Tramway



Pont mobile



Travaux sur la route



Chaussée rétrécie



Chaussée rétrécie à gauche



Chaussée rétrécie à droite



Chaussée glissante



Enfants



Passage de piétons



Piétons



Cyclistes



Risque de pierres



Débouqué sur un quai  
ou une berge



Passage d'animaux  
sauvages



Passage d'animaux  
domestiques



Circulation dans les  
deux sens



Traversée d'une aire de  
danger aérien



Vent latéral



Annonce de feux  
tricolores



Embouteillage



Accident



Visibilité réduite



neige ou grêle



Autres dangers pour lesquels il n'existe pas de panneaux correspondants



Ralentisseur



Confirmation (autoroute)



Avertissement : La flèche annonce une voie spécifique pour cette direction, et la distance en mètres



Signalisation avancée pour un arrêt et stationnement. Cela annonce :  
- un poste de ravitaillement en carburant  
- un restaurant  
- parking



Signalisation avancée. Sur portique, le nombre de flèches indique le nombre de voies pour chaque direction



Pré signalisation d'un carrefour avec indication de la direction d'une autoroute, route nationale et d'une zone industrielle

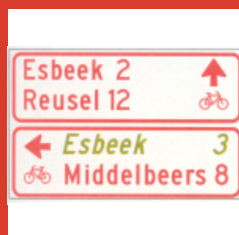


signal de position route nationale



signal de position pour les cyclistes





signal de position pour les cyclistes, en vert : une autre route pour aller au même village



Déviation. Pré signalisation : route nationale



Pré signalisation dans une zone urbaine, un centre de loisir (à gauche) et le numéro de la route de la ville (s101).



Choisir la voie pré signalisée en roulant sur la route nationale



Panneaux de direction dans un quartier



Panneaux de direction dans un quartier, avec les numéros de chaque quartier



Route pour transport avec des matières dangereuses



Hauteur passage souterrain



Passage piéton



Arrêt de bus/tramway



Pré signalisation des voies



Réduction de 3 à 2 voies



Séparation



Nombre de voies



Chemin sans issue



Pré signalisation d'une route sans issue



Pré signalisation : direction interdite aux véhicules de transport de marchandises



Ce panneau concerne seulement la voie indiquée

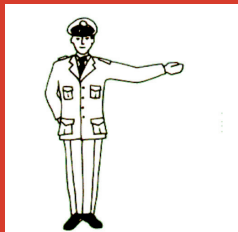


Panneau concerne seulement la voie en dessous

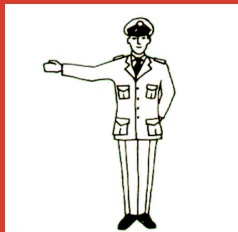
## 21.1 Indications de la circulation



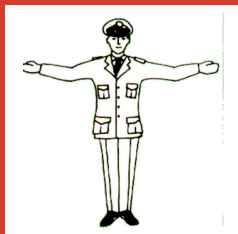
Signe d'arrêt



Signe d'arrêt pour ce qui approche le policier de devant



Signe d'arrêt pour ce qui approche le policier de derrière



Signe d'arrêt pour ce qui approche le policier de derrière et de devant



Signe d'arrêt pour ce qui approche le policier de droite



Signe d'arrêt pour ce qui approche le policier



Signe de ralentissement



Signe d'arrêt d'un patrouilleur scolaire avec le panneau F10

