

Prévention/sécurité à moto

Revue annuelle  
2024

Techniques de route



## Objectifs de la présentation

Basé sur le bilan routier moto des dernières années

Se rappeler les notions de base visant à réduire nos risques et favorisant un pilotage sécuritaire de notre moto.

Bien conduire c'est aussi...

Bien se conduire...

## **Bilan routier – constats**

- Dans plus de 50% des cas aucun autre véhicule n'est impliqué
  - Situation la plus récurrente : les courbes
- 40 % des impacts mortels auto-moto arrive à une intersection.
  - Dans 50 % des cas, l'automobiliste tournait à gauche et n'avait pas vu la moto
- Ce qui ressort, entre autre, des rapports de police:
  - Excès de vitesse
  - Mauvaise anticipation des courbes, de la chaussée

# Objectifs spécifiques:

1. Stratégie défensive de réduction des risques
2. Facteurs humains qui peuvent nous mettre à risque en moto.
3. Les courbes
4. Positions à utiliser pour la conduite seule ou en groupe
5. Angles morts et importance de les vérifier.
6. Changement de voie et dépassement.
7. Sortie/Entrée d'autoroute
8. Arrêt sur la route, seul ou en groupe.
9. Pression et usure de pneus.
10. Les signaux de communication.
11. Tenue vestimentaire sécuritaire.

# Stratégie défensive de réduction des risques

➤ **Adopter une conduite défensive**

Être **VISIBLE** ...

Et être **PRÉVISIBLE**

Rouler comme si on était **INVISIBLE**

**Être à l'affût des réactions des autres usagers**

➤ **Poursuivre nos effort de maîtrise du pilotage moto**

# Être VISIBLE ...

- Conduire en prenant pour acquis que je n'ai pas été vus.
- De jour, privilégier l'utilisation des phares de route (les hautes) plutôt que des phares de croisement (les basses)
- Tenter d'établir un contact visuel avec les autres conducteurs
- Privilégiez les vêtements de couleur.
- Roulez en groupe tout en restant vigilant.
- Utiliser le klaxon lorsque la situation l'exige (conducteur distrait)

# ... et être PRÉVISIBLE

- ✓ Se servir des... **CLIGNOTANTS**
- ✓ Les clignotants, aussi nommés...  
Feux de changement de direction
- ✓ Ce que la loi dit par rapport aux clignotants :
  - Faire clignoter de façon continue suffisamment longtemps et d'avance
  - Faire la manœuvre sans danger pour les autres et soi-même.

# ... et être PRÉVISIBLE

- ✓ Quand mettre son clignotant ?

Lors d'un :

- Changement de direction (Virage)
- Changement de voie de circulation
- Demi-tour
- Réintégration de la chaussée en :
  - provenance de l'accotement
  - quittant une aire de stationnement



**ATTENTION! Je m'apprête à freiner et à tourner.**

- ✓ Si une de ces règles n'est pas respectée, vous exposez à une amende...

**de 100\$ à 200\$**

# ... comme si on était INVISIBLE

## Prévoir l'imprévisible!

### En adoptant une conduite défensive

- Nous sommes un « petit point » sur la route :
  - Bien se positionner pour être bien vue
  - Sortir de l'angle mort du conducteur
- Attention aux véhicules qui tournent à gauche à une intersection;
- Vous croyez qu'un conducteur ne vous a pas vu, essayer d'établir un contact visuel
- Respecter la limite de vitesse;
- Traiter les autres usagers de la route (voitures, bicyclettes, piétons, etc.) avec la prudence et le respect que vous attendez d'eux;

# ... comme si on était INVISIBLE

## Prévoir l'imprévisible!

### En adoptant une conduite défensive (suite)

- Ne pas rouler en étant fatigué, car cela nuit à la concentration – prendre une pause, boire de l'eau, prendre une collation légère;
- Rester à une distance d'arrêt sécuritaire du véhicule qui vous précède;
- S'adapter aux conditions routières
- Se garder une porte de sortie
  - En toutes les circonstances (une courbe, une pente ou un endroit où la visibilité est réduite)
  - En s'éloignant du véhicule qui nous précède ou de celui qui nous suit de trop près

... comme si on était INVISIBLE

**Prévoir l'imprévisible!**

Importance de la Vision

Regarder haut et loin

- Surveiller les objets qui sont à une intersection ou à 0,8 km de son véhicule
- Réduire la vitesse en conduite nocturne et/ou lorsque la ou les conditions l'exigent.

# ... comme si on était INVISIBLE

## Prévoir l'imprévisible!

### Importance de la Vision

#### Garder une vue d'ensemble

- Ne pas seulement regarder en avant mais aussi autour de soi, être conscient de son environnement et surtout ne pas oublier les angles morts.
- Garder une vue d'ensemble permet :
  - D'éviter les freinages et les virages brusques,
  - D'ajuster sa vitesse à l'approche d'une intersection, et ce, même si le feu de circulation est vert
  - D'anticiper les manœuvres des autres conducteurs et des piétons ou tout autre danger ou situation qui se présente devant lui

... comme si on était INVISIBLE

**Prévoir l'imprévisible!**

Importance de la Vision

Tenir les yeux en mouvement

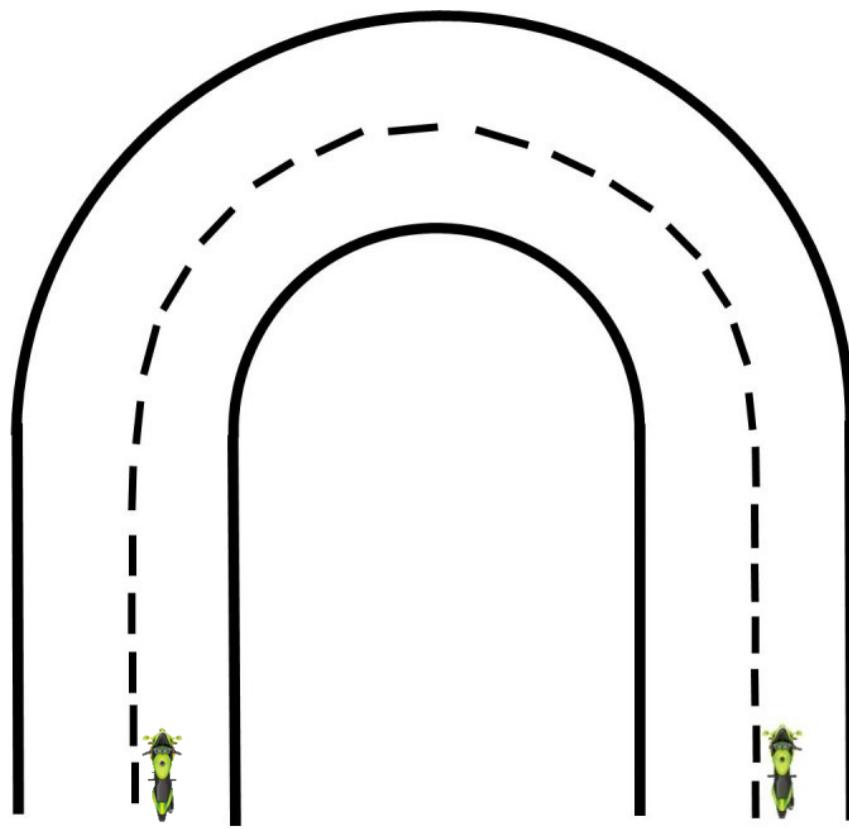
- L'acuité visuelle n'est que de 3 % du champ visuel.
- Le seul moyen d'éviter la vision tunnel est de bouger les yeux.

# Facteurs humains à considérer

- La forme physique (la pleine capacité de ses moyens)
- La fatigue (rapidité, concentration)
- Le stress (agressivité)
- Drogue, alcool et cannabis (réflexes)
- La pression des pairs, l'influence des autres
- Perception des risques
- Habilétés du pilote

# Les courbes



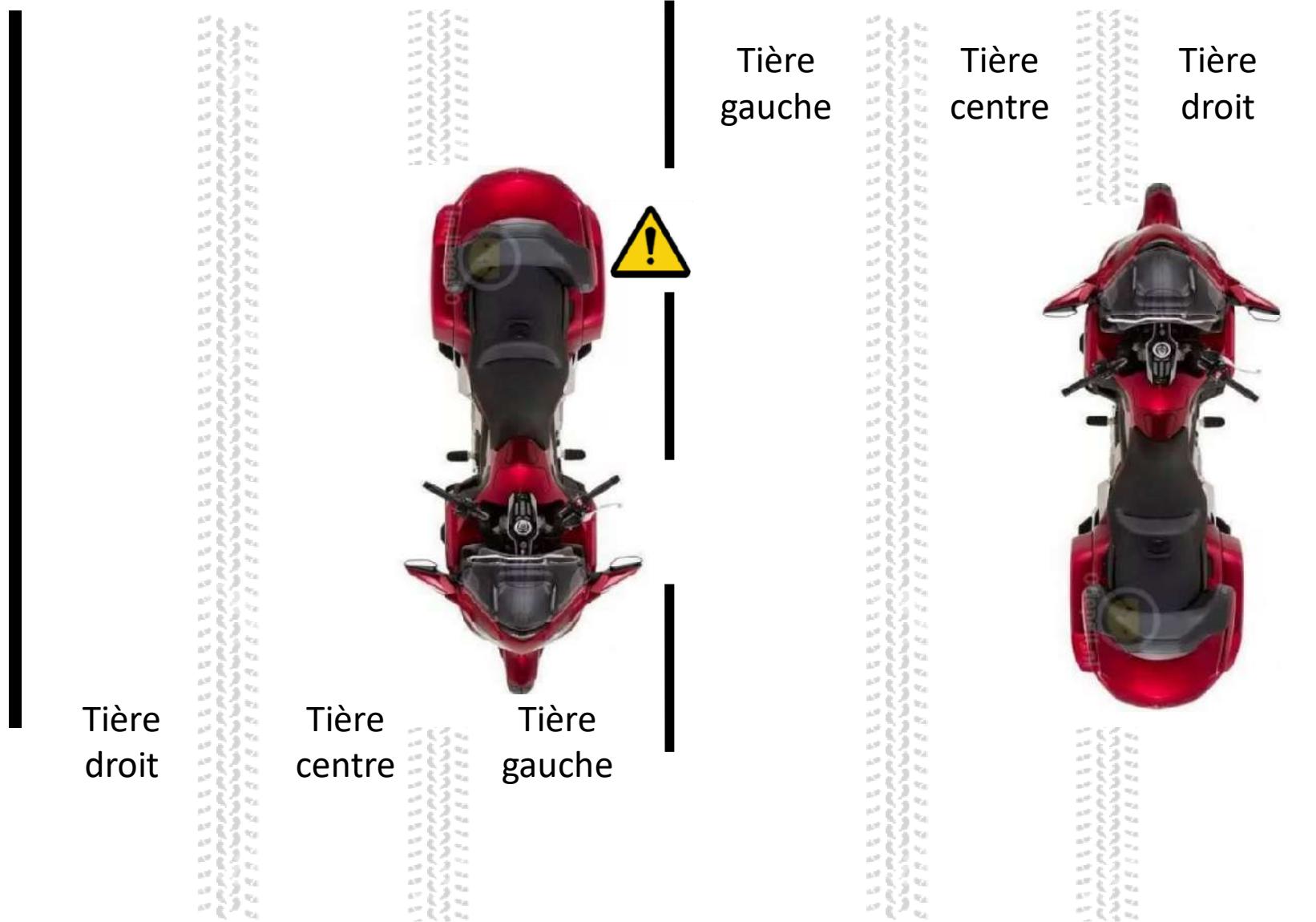


Dessinez votre trajectoire

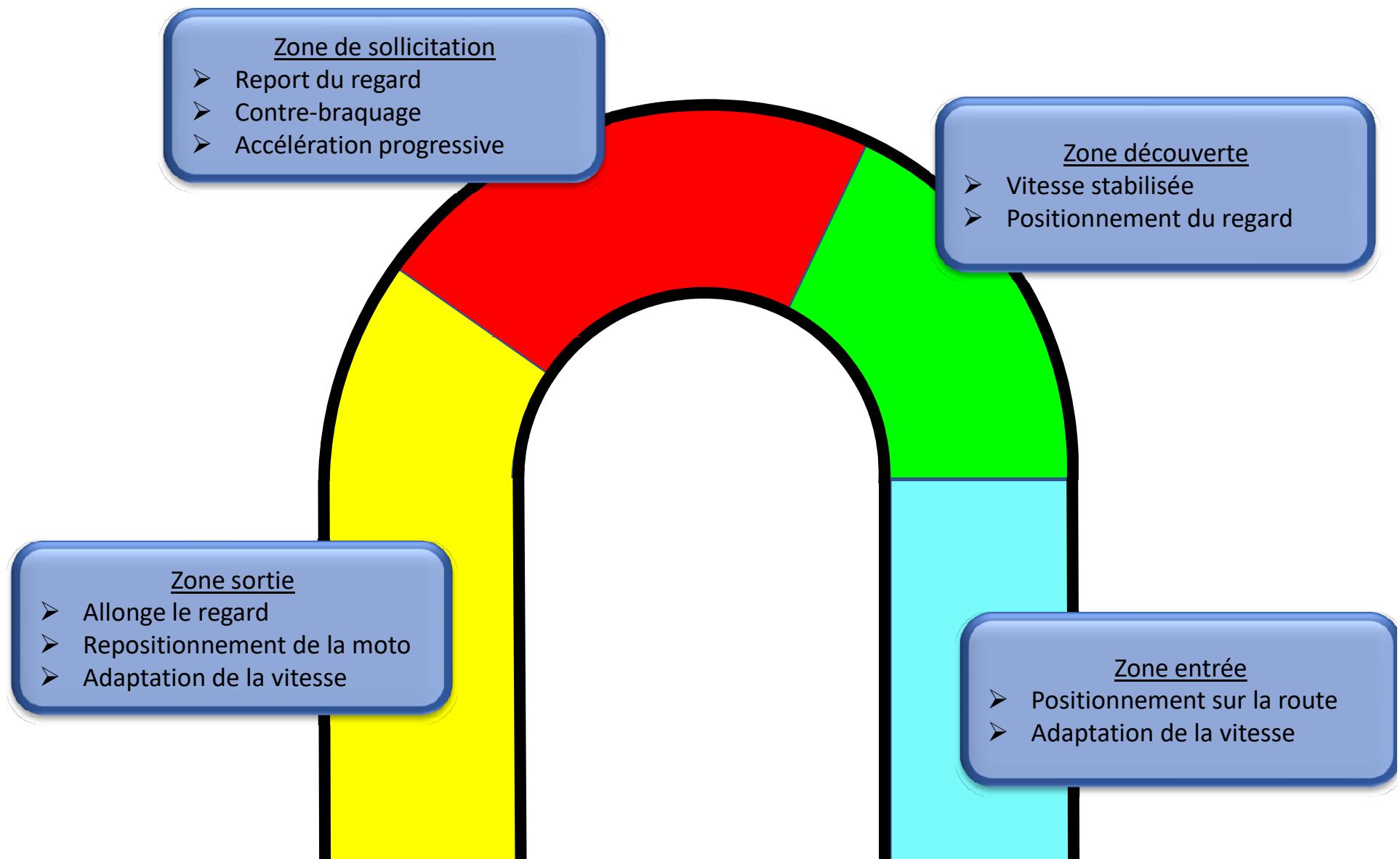




# Les courbes ... positionnement



# Les courbes



# le virage à gauche...

Vous avez trouvé le signe (point b) qui annonce la fin de votre virage lorsque vous constatez que le bord de la chaussée redévient en ligne droite ... fin de la zone de découverte

Ce signe, ce peut-être une glissière de sécurité qui se redresse, un mur ou tout simplement la ligne de rive (bande blanche) qui redévient droite.

Le fait que votre regard soit sur le point c va vous contraindre (inconsciemment) à intensifier votre contre-braquage pour compenser la prise de vitesse.

## 4) La zone de reprise de stabilité

On allonge bien le regard et on s'en va loin, tout là-bas, vers d'autres horizons

La moto se redresse et on part vers le virage suivant

## 3) La zone de sollicitation

Finis de rigoler, on attaque le pilotage

## 2) La zone de découverte

Le regard ne doit pas franchir la corde du virage (ligne médiane).

L'accélération doit rester constante dans cette phase et demeurer la même que depuis l'entrée

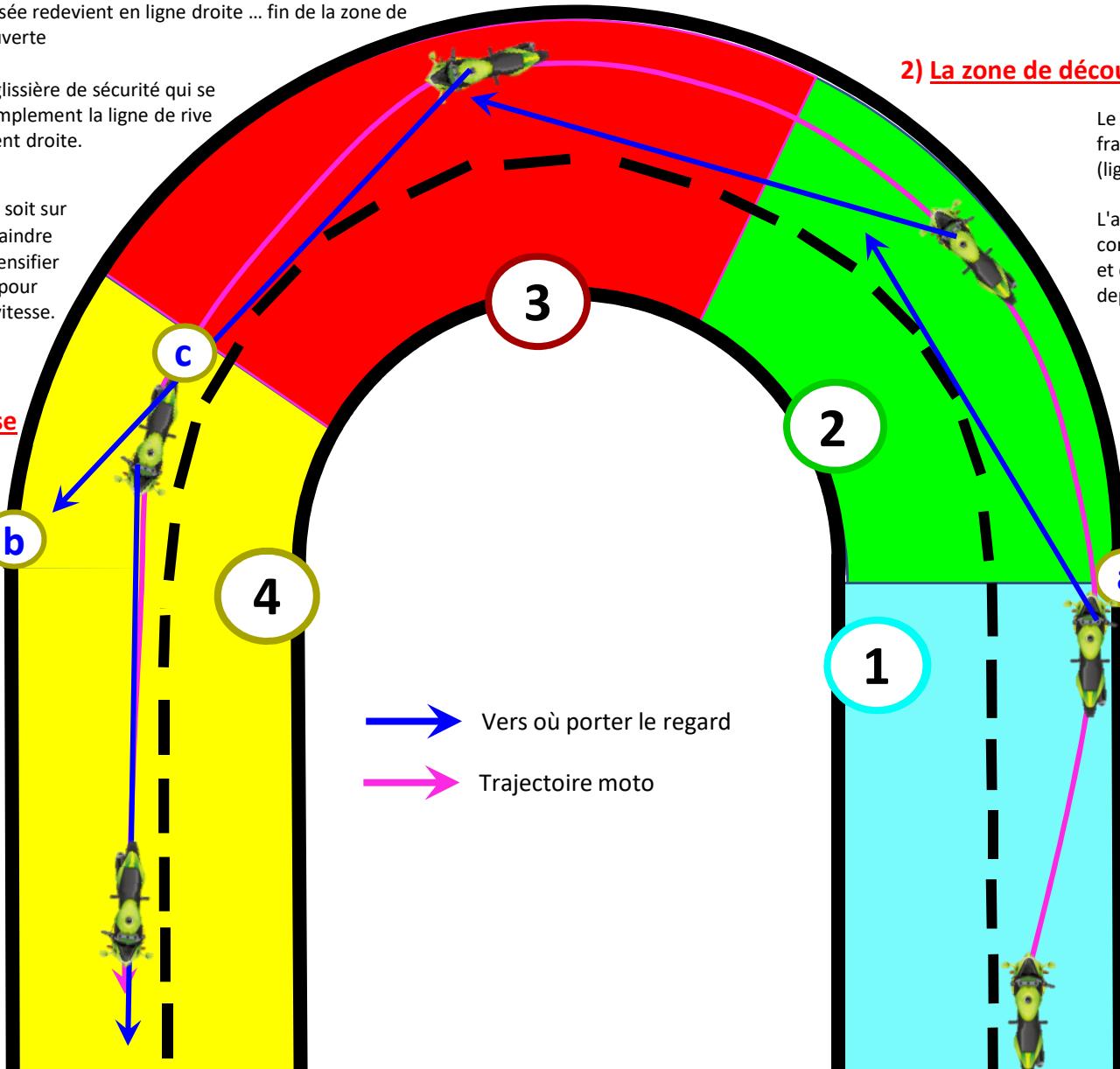
On va, du regard, aller chercher un signe qui matérialise la fin du virage.

## 1) La zone d'entrée

Vous trouvez le signe (point a) annonçant le début du virage.

On stabilise sa vitesse et on commence à lire son virage

Filmer sa route. Les yeux ne doivent pas sauter d'un point à un autre ou revenir en arrière



# le virage à droite...

## 3) La zone de sollicitation

Finis de rigoler, on attaque le pilotage

Vous avez trouvé le signe (point **b**) qui annonce la fin de votre virage lorsque vous constatez que la médiane revient en ligne droite ... fin de la zone de découverte

Ce signe, ce peut-être une glissière de sécurité qui se redresse, un mur ou tout simplement la ligne de rive (bande blanche) qui redévoient droite.

## 2) La zone de découverte.

Le regard ne doit pas franchir le bord intérieur du virage.

L'accélération doit rester constante dans cette phase et demeurer la même que depuis l'entrée

On va, du regard, aller chercher un signe qui matérialise la fin du virage.

## 1) La zone d'entrée.

Vous trouvez le signe (point **a**) annonçant le début du virage.

On stabilise sa vitesse et on commence à lire son virage

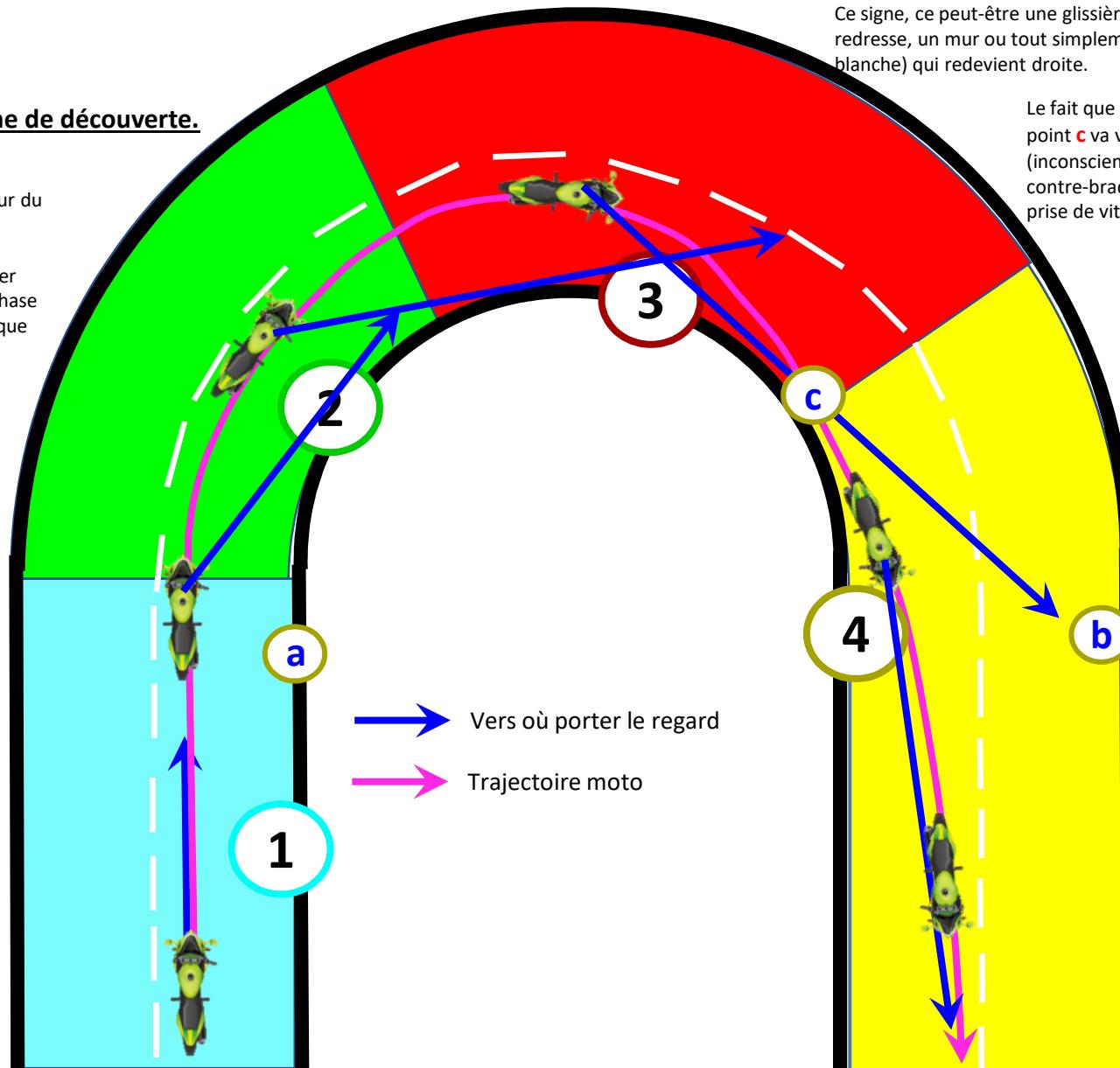
Filmer sa route. Les yeux ne doivent pas sauter d'un point à un autre ou revenir en arrière

Le fait que votre regard soit sur le point **c** va vous contraindre (inconsciemment) à intensifier votre contre-braquage pour compenser la prise de vitesse.

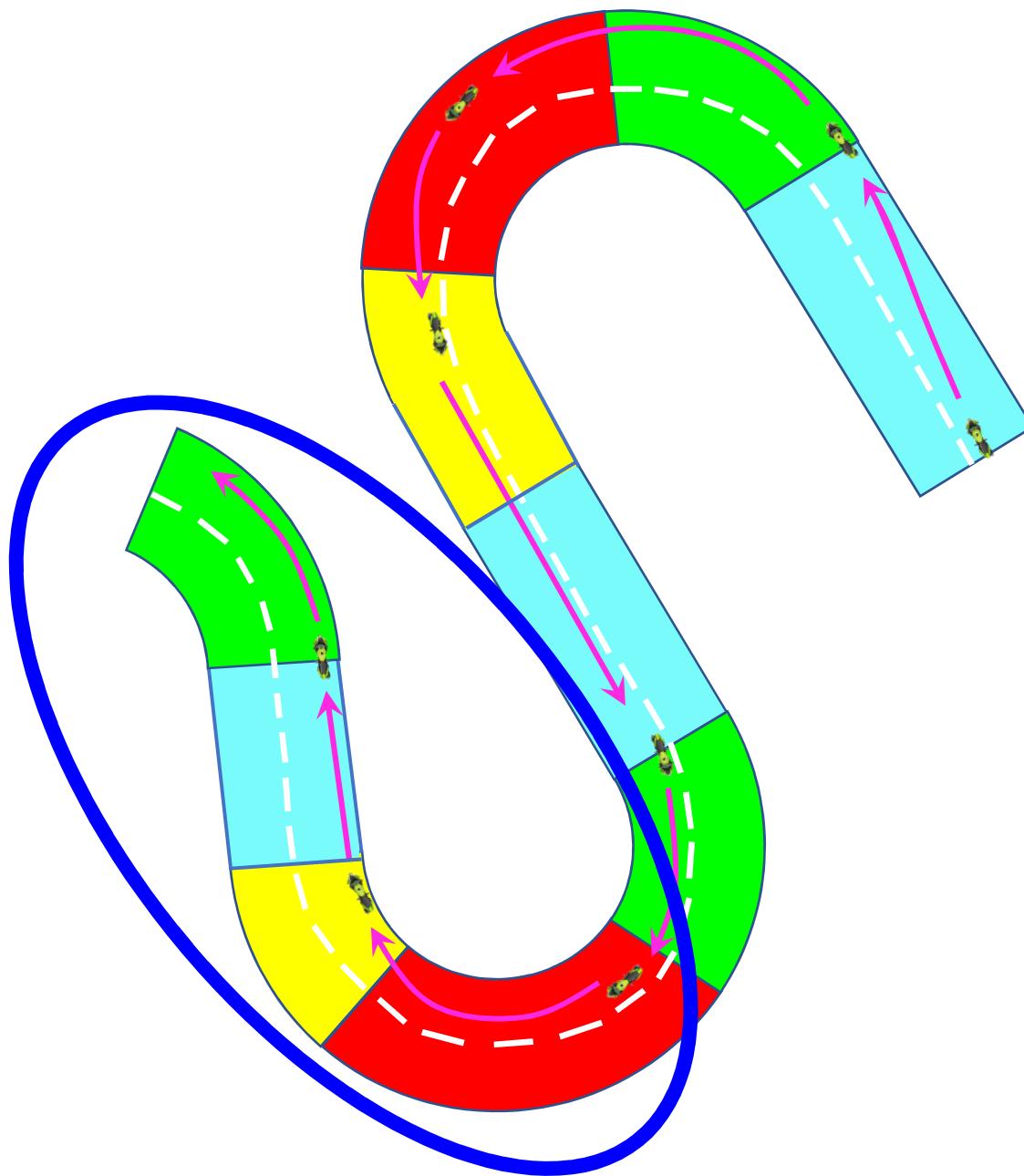
## 4) La zone de reprise de stabilité.

On allonge bien le regard et on s'en va loin, tout là-bas, vers d'autres horizons

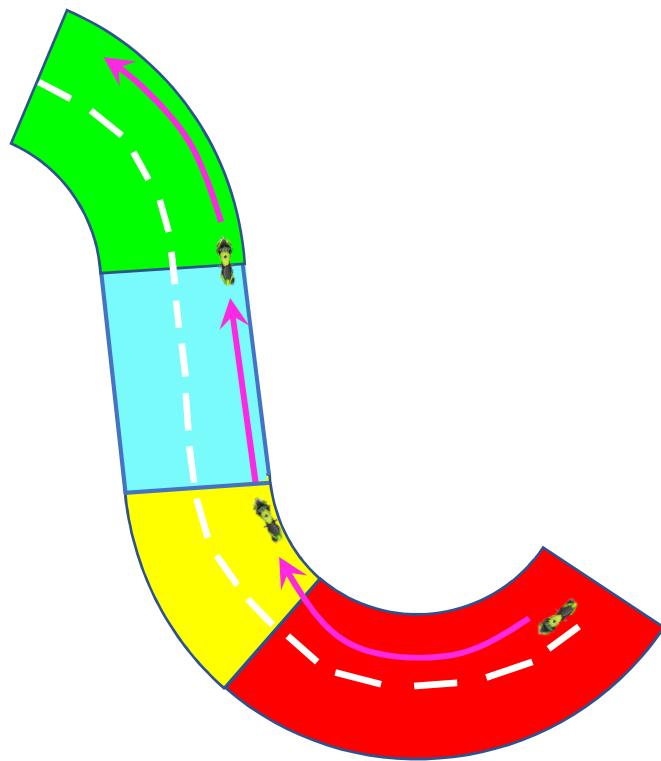
La moto se redresse et on part vers le virage suivant



## Enchaînement de courbes



## Enchaînement de courbes



# Position sur la route

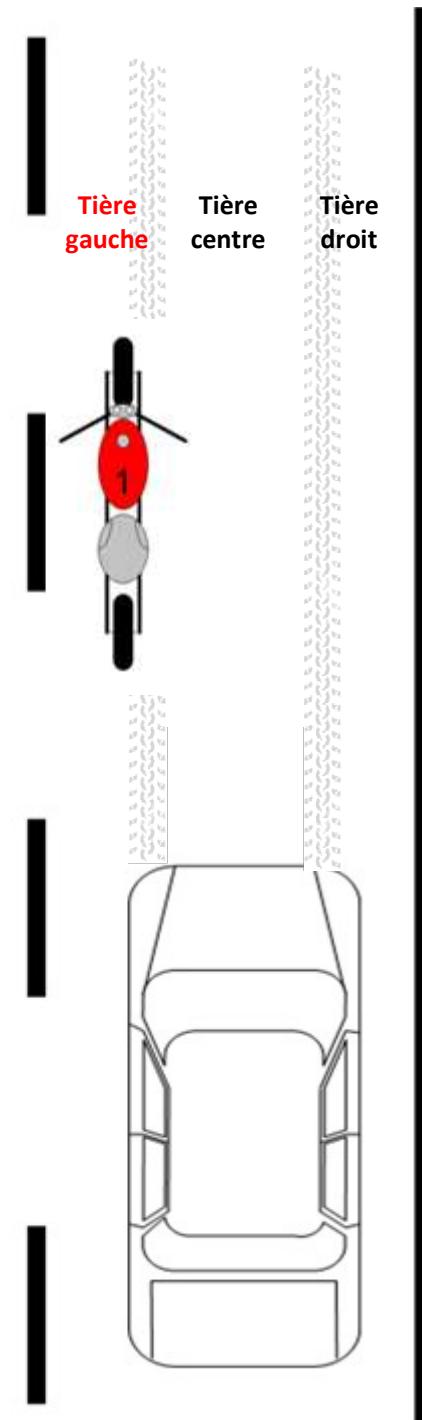
# Conduite seule

Position idéale:

- Partie 2/3 gauche de la voie (Tière gauche)

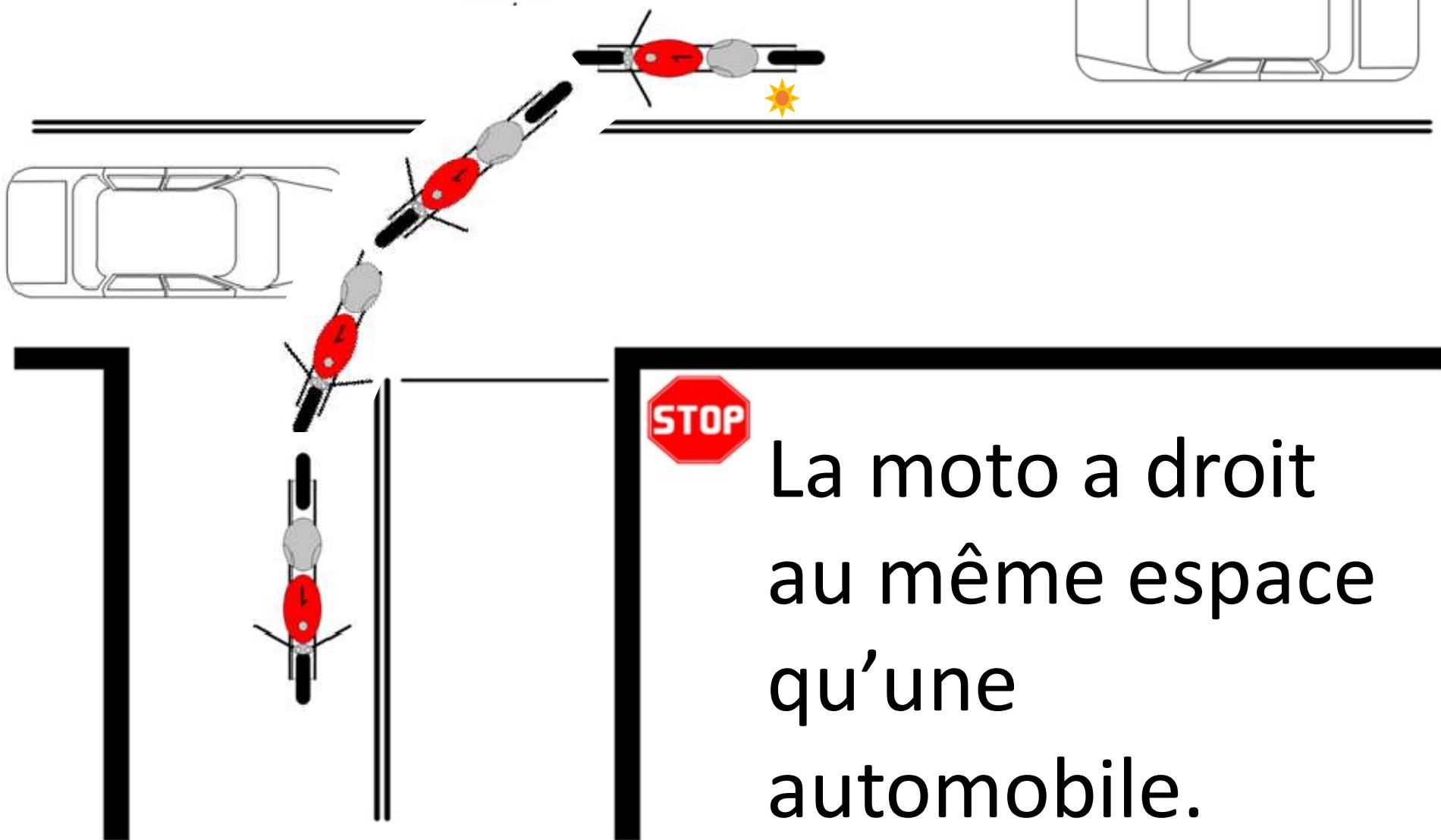
Positions non recommandées:

- Centre de la voie = débris, huile
- Droite de la voie = mauvaise vision et manque d'espace de manoeuvre



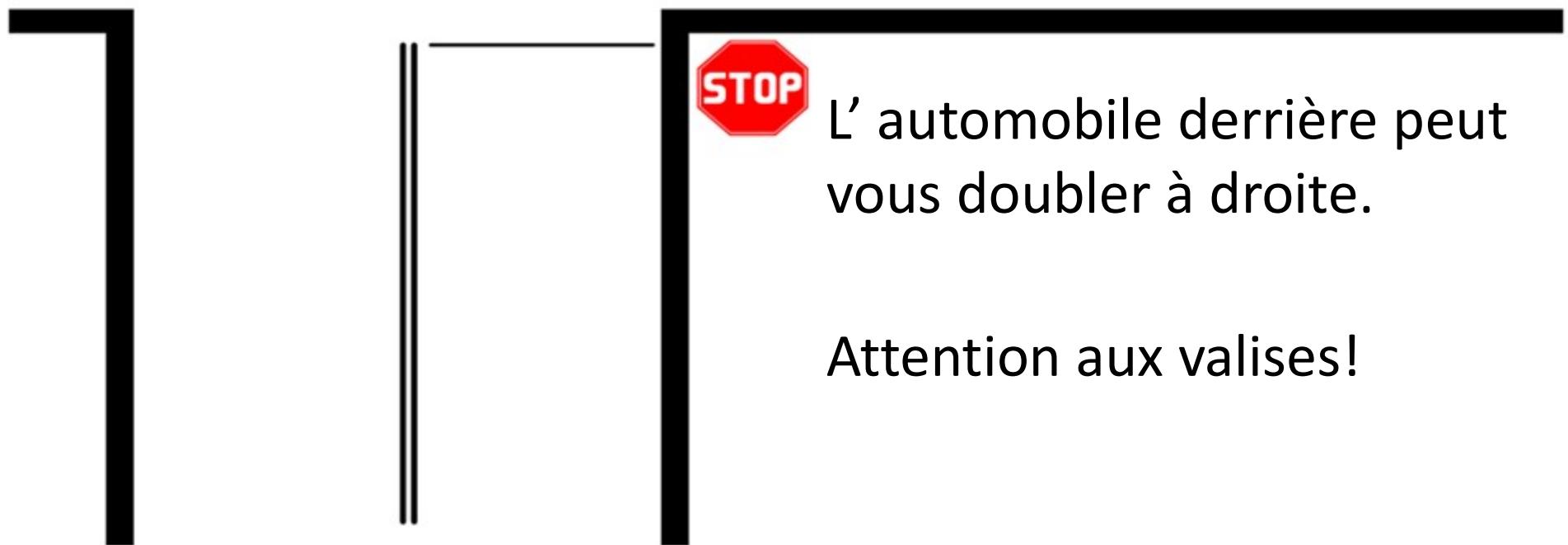
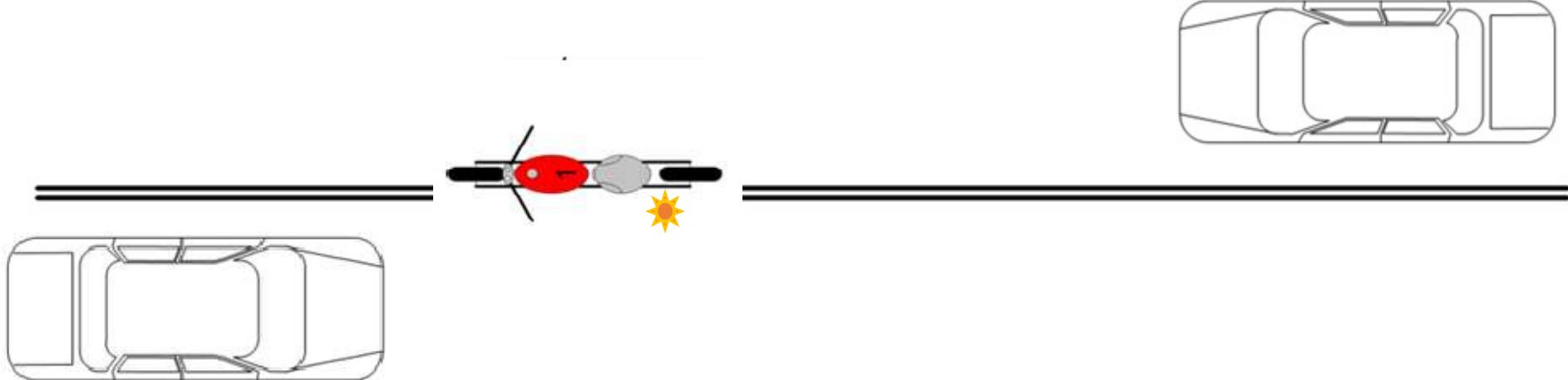
## Partie 2/3 gauche de la voie

---



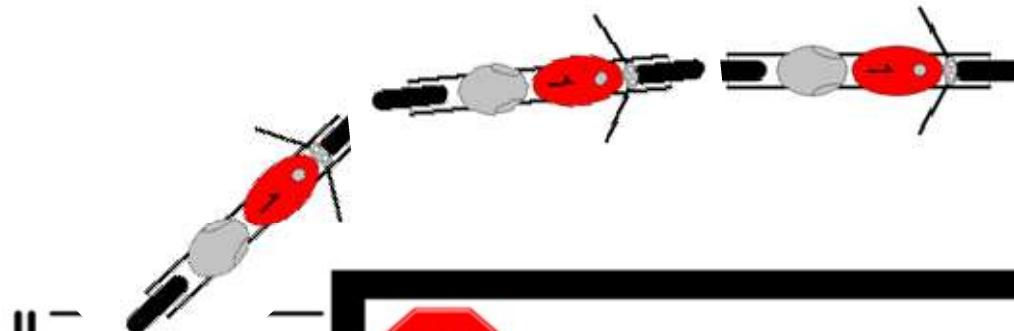
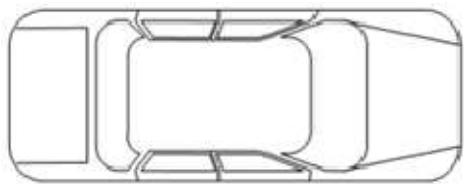
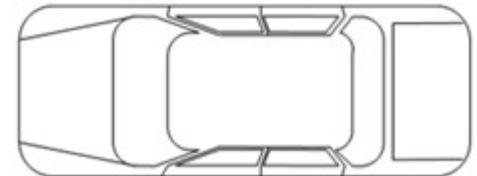
# Position trop à gauche de la voie

---

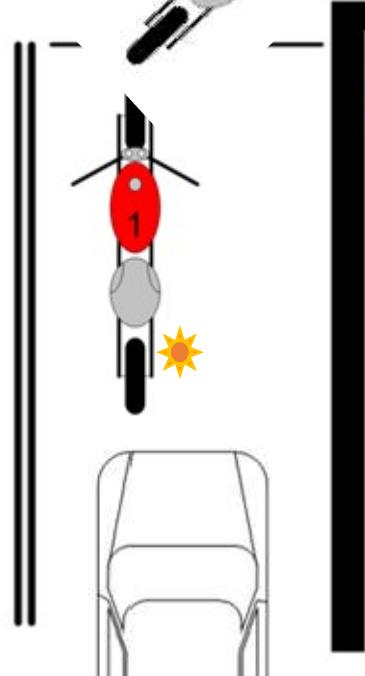


## Partie 2/3 gauche de la voie à un arrêt

---



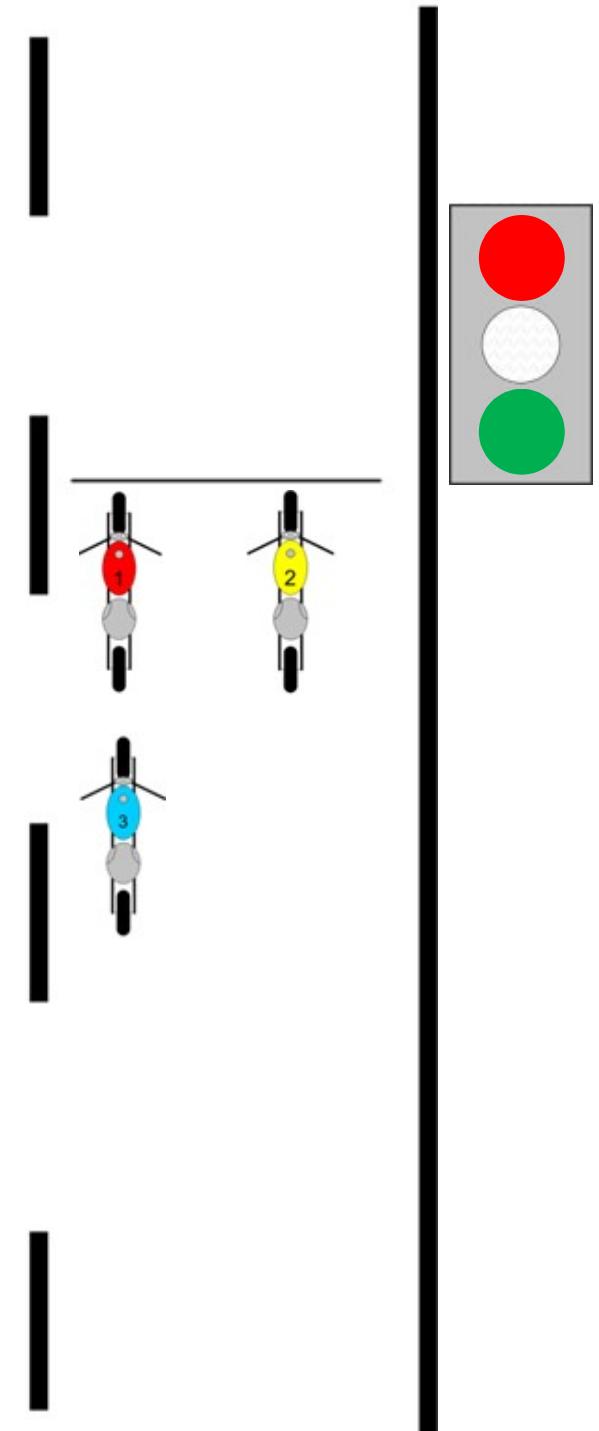
Maximum  
d'espace pour la  
maneuvre.



# Les arrêts

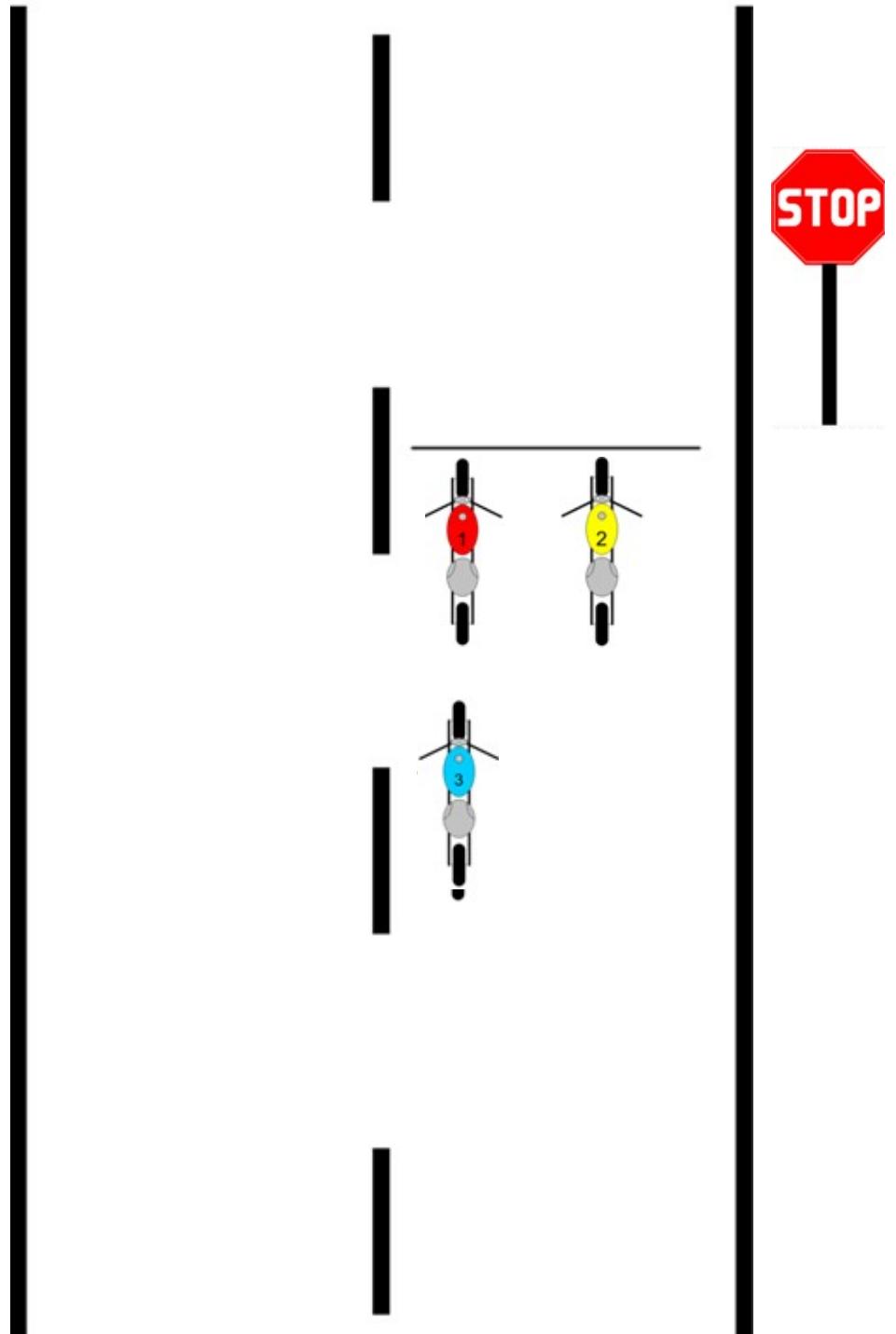
# Feu de circulation

1. Les motos font leur arrêt côte à côte pour prendre le moins d'espace possible à l'intersection, sauf la moto 3 qui garde sa position derrière la moto 1.
2. Lorsque le feu de circulation passe au vert, toutes les motos quittent doucement en reprenant leur position respective dans la formation.



# Arrêt 3 motos

1. Les motos 1 et 2 font leur arrêt côte à côte, puis quittent l'intersection en reprenant leur position respective.
2. La moto 3 fait son arrêt seule, puis va rejoindre sa formation.



# Positionnement en formation

# Conduite en groupe

Formation en damier  
3 motos

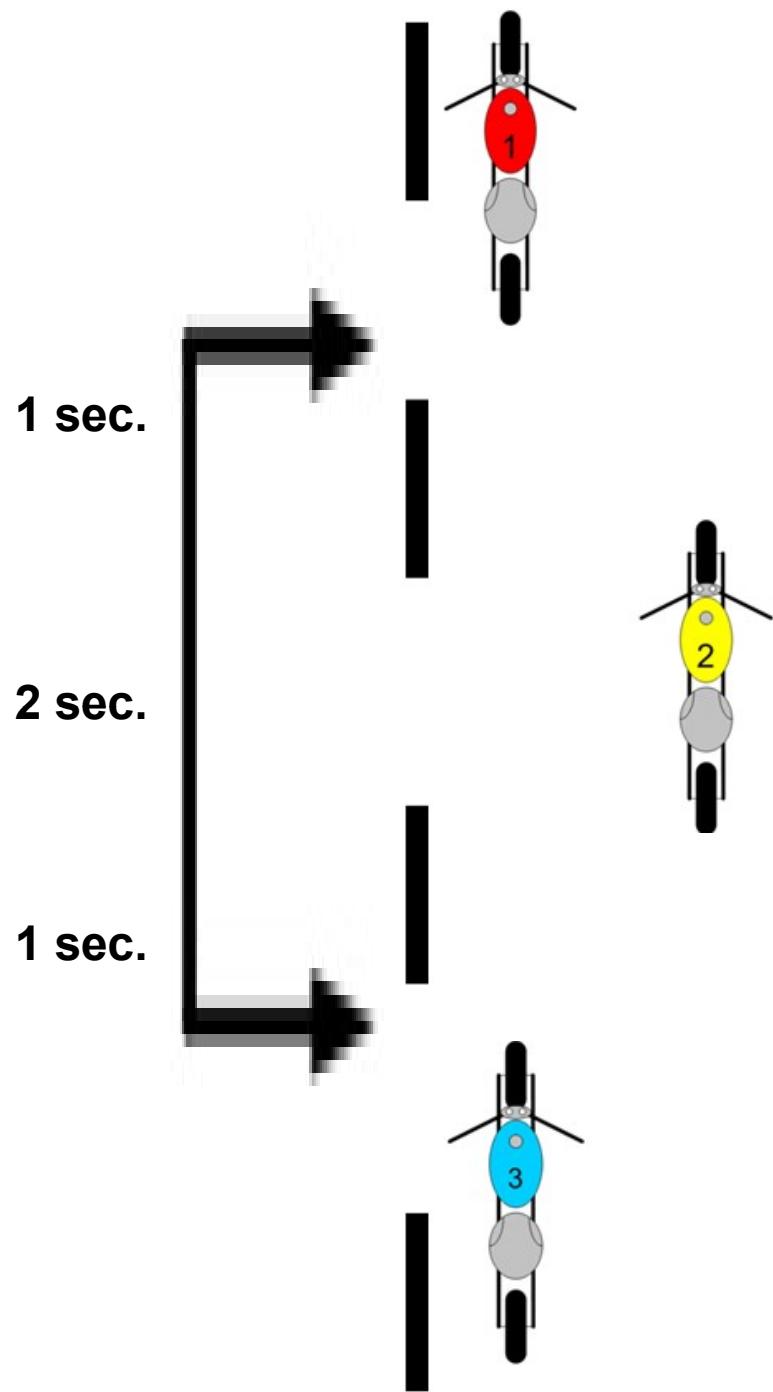
**\*\*Formation idéale\*\***

Moto 1 à gauche (Leader)

Moto 2 à droite (balayeur droite)  
• Conducteur le moins expérimenté

Moto 3 à gauche (balayeur gauche)

**Peu importe la vitesse!**



# Conduite en groupe

Formation en damier  
5 motos

Moto 1 à gauche (Leader)

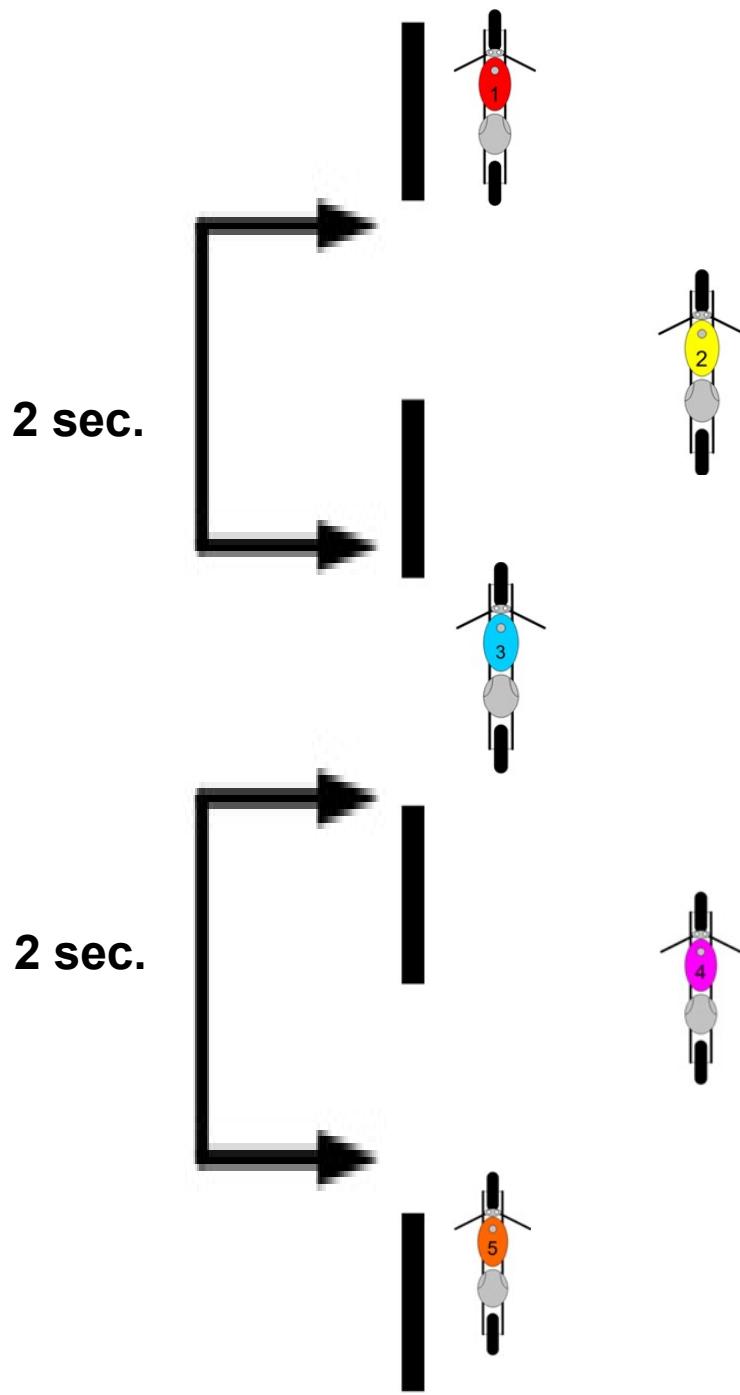
Moto 2 à droite (moins expérimenté)

Moto 3 à gauche

Moto 4 à droite (balayeur droite)

Moto 5 à gauche (balayeur gauche)

**Peu importe la vitesse!**



# Quizz!

À 100 km/h, vous êtes à 1 seconde de la moto qui vous précède.  
Combien de pieds (mètres) séparent vos deux motos?

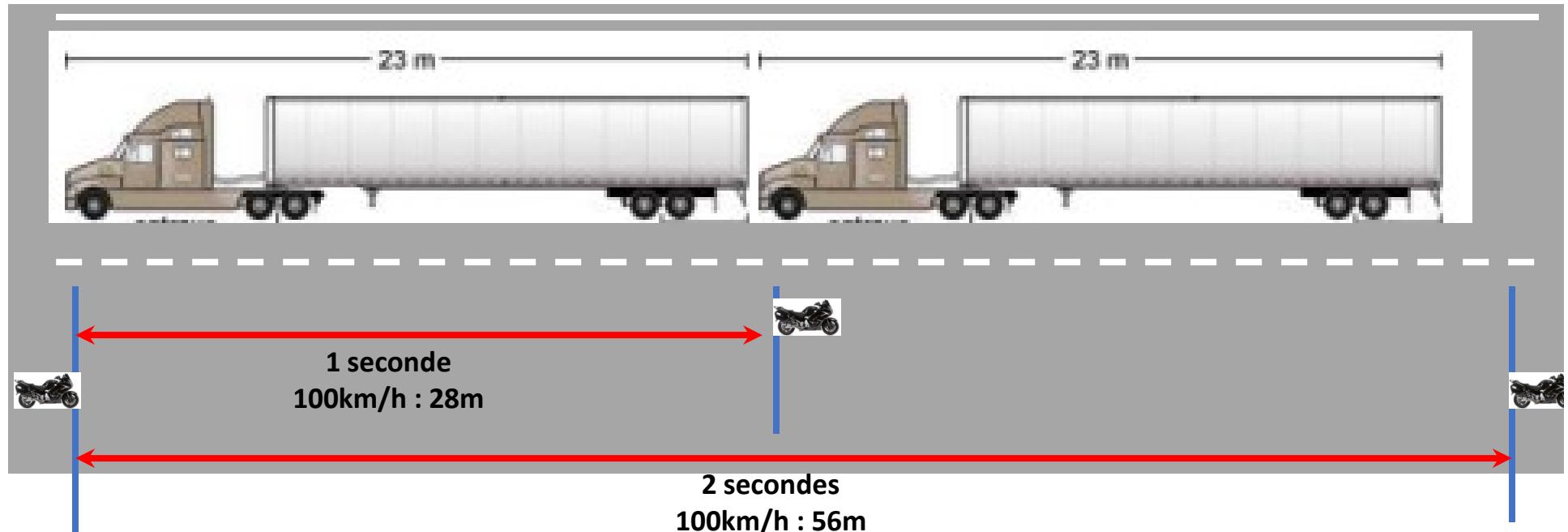
- A- 23 pieds (7m)
- B- 51 pieds (15,5m)
- C- 74 pieds (22,5m)
- D- 92 pieds (28m)
- E- 105 pieds (32m)

En freinage d'urgence, quelle sera la distance (d'arrêt) parcouru par une moto roulant à 100 km/h? En combien de temps?

- |                    |                    |
|--------------------|--------------------|
| A- 46 pieds (14m)  | A- Moins d'une sec |
| B- 75 pieds (23 m) | B- 1 sec           |
| C- 92 pieds (28m)  | C- 2 sec           |
| D- 177 pieds (54m) | D- 3 sec           |
| E- 269 pieds (82m) |                    |



# Distance entre les motos



Méthode de calcul rapide de la distance parcourue en 1 seconde :

$$50 \text{ km/h} \rightarrow 5 \times 3 = 15\text{m}$$

$$100 \text{ km/h} \rightarrow 10 \times 3 = 30\text{m}$$



FJR 2,23m (7')

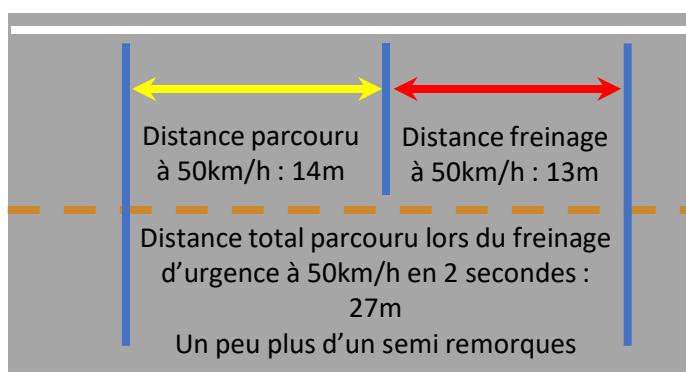
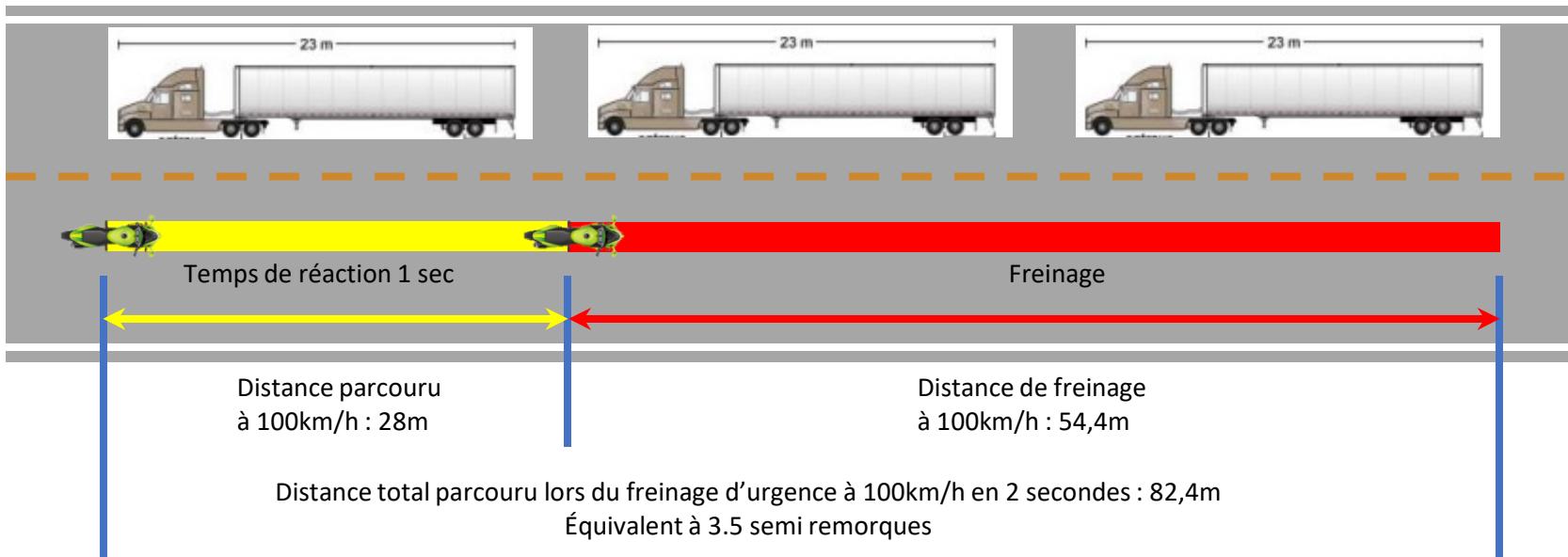


Hyundai Tucson 4,6m (15')  
2 X FJR

# Distance de freinage



# Distance de freinage



# Les angles morts

# Angles morts

Vision périphérique humaine couvre :

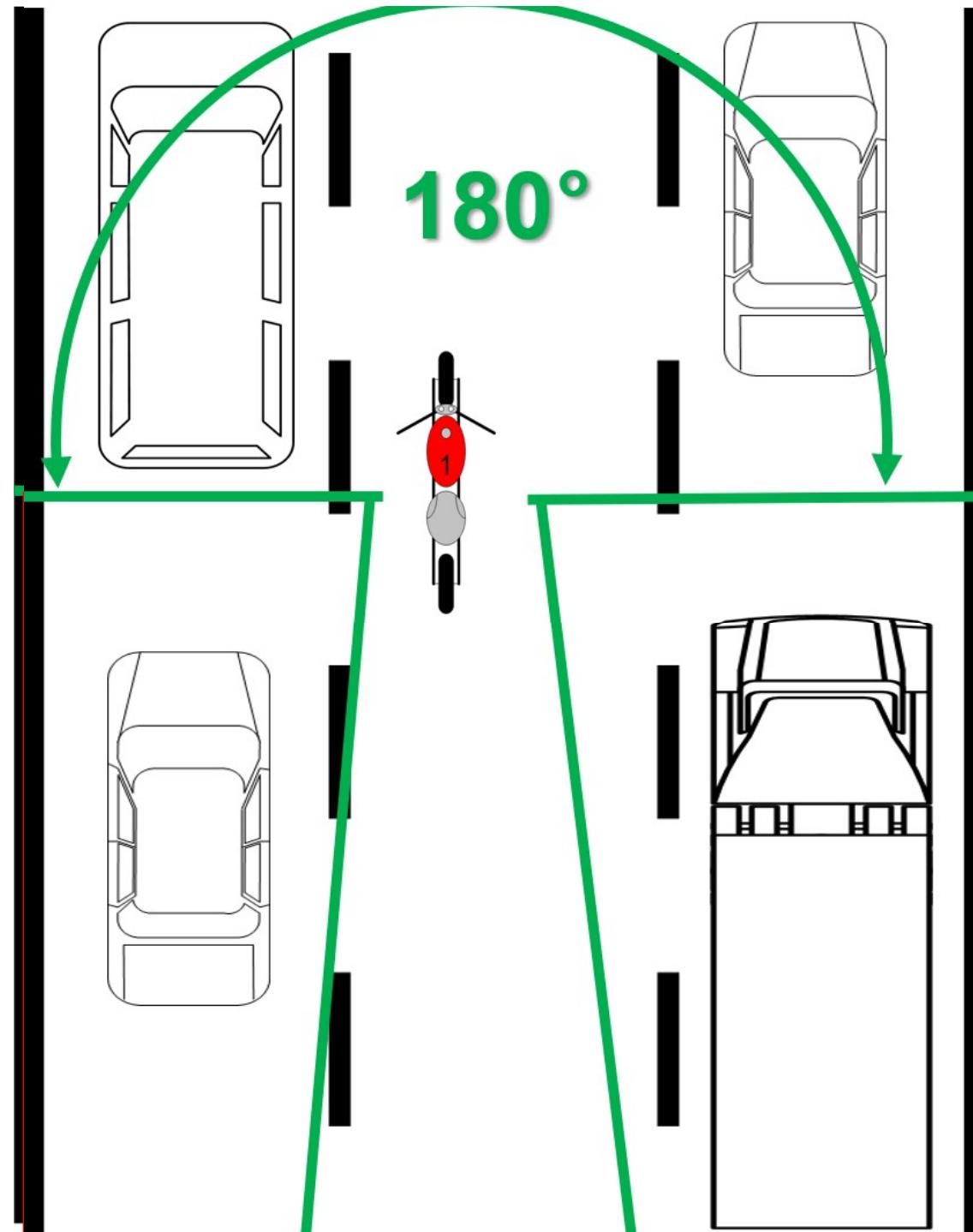
- La partie avant de l'espace (180°)

Miroirs couvrent:

- La partie arrière de l'espace

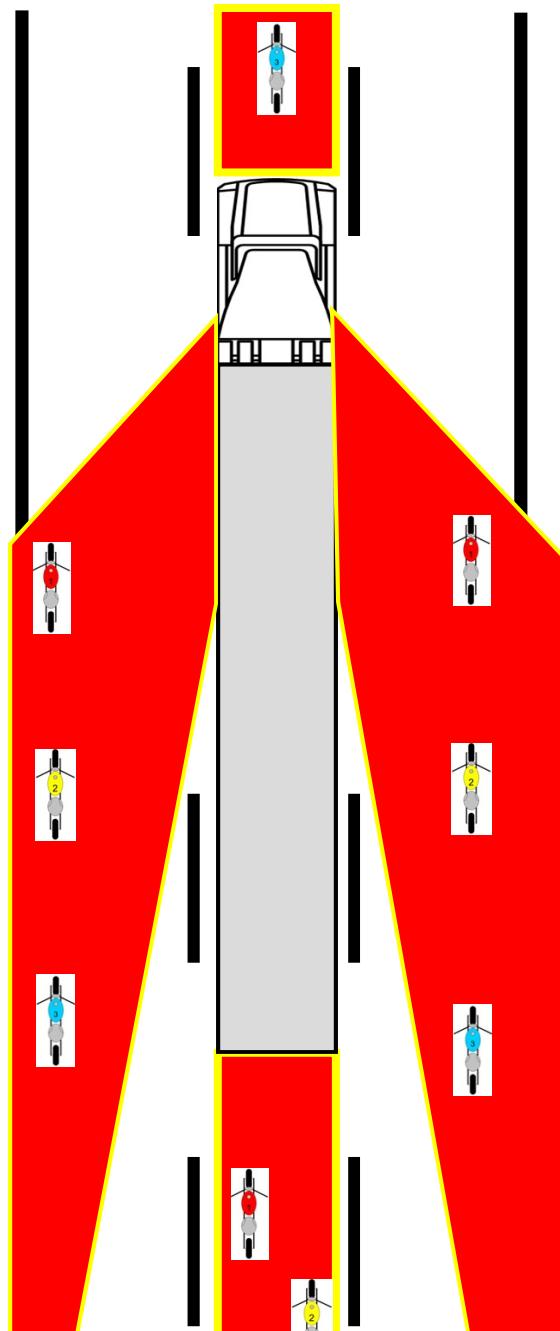
Angles morts c'est quoi ?

C'est la portion de l'espace non couverte par la vision périphérique et par les miroirs.



# Évitez les angles morts des autres véhicules!

Pour être en sécurité il faut faire quoi?



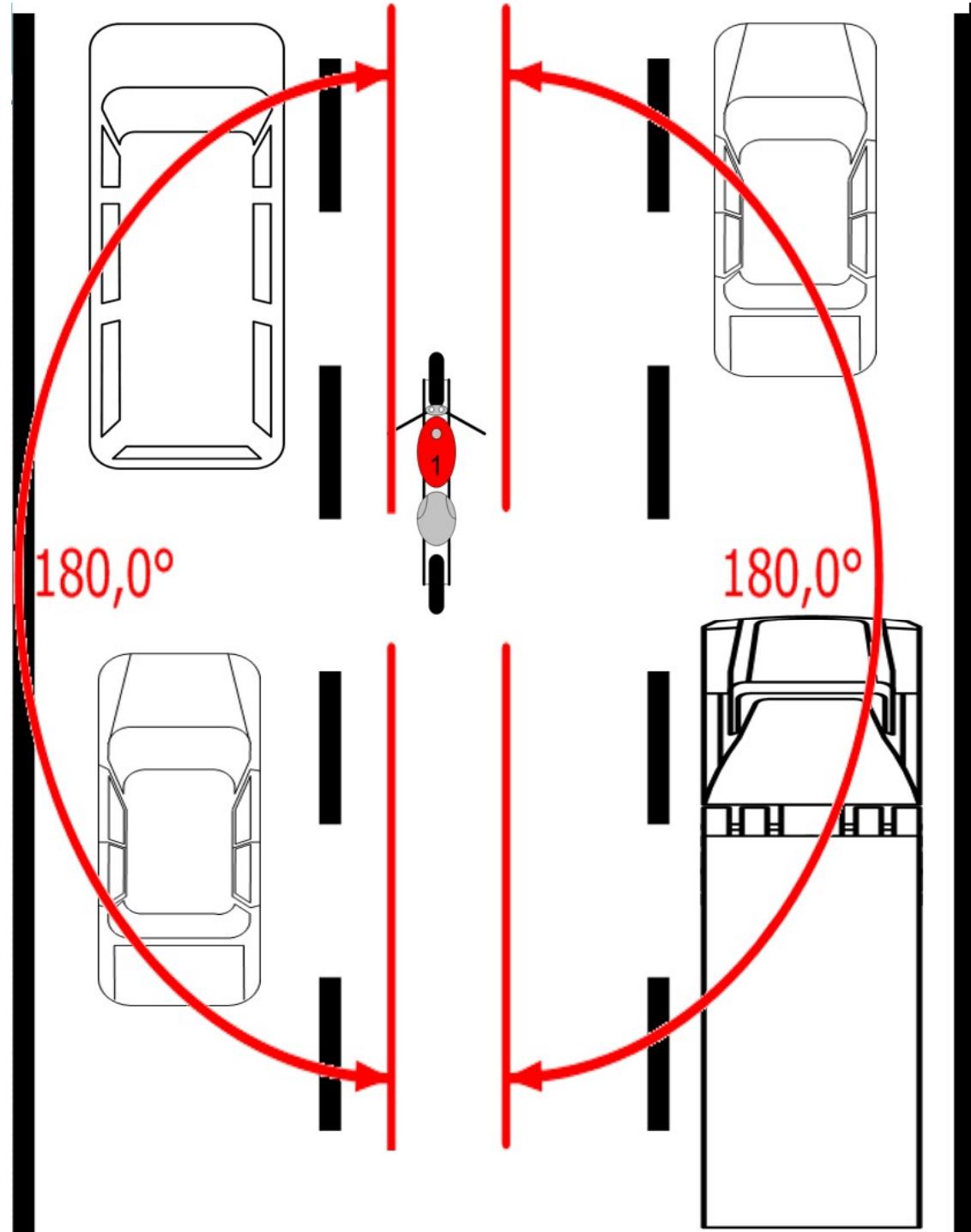
# Angles morts

Avant de partir:

- **Vérifiez et ajustez les rétroviseurs pour réduire les zones d'angles morts.**

Meilleur façon de vérifier les angles morts:

- **Tournez la tête et regardez au dessus de l'épaule.**
- **Vérifiez que la voie est libre**



# Changement de voie et dépassemement

## Les raisons des manœuvres

Éviter que les motos se croisent.

Permet au motocycliste ayant le meilleur champ de vision de décider quand débuter la manœuvre.

Permet de garder l'homogénéité de tout le groupe.

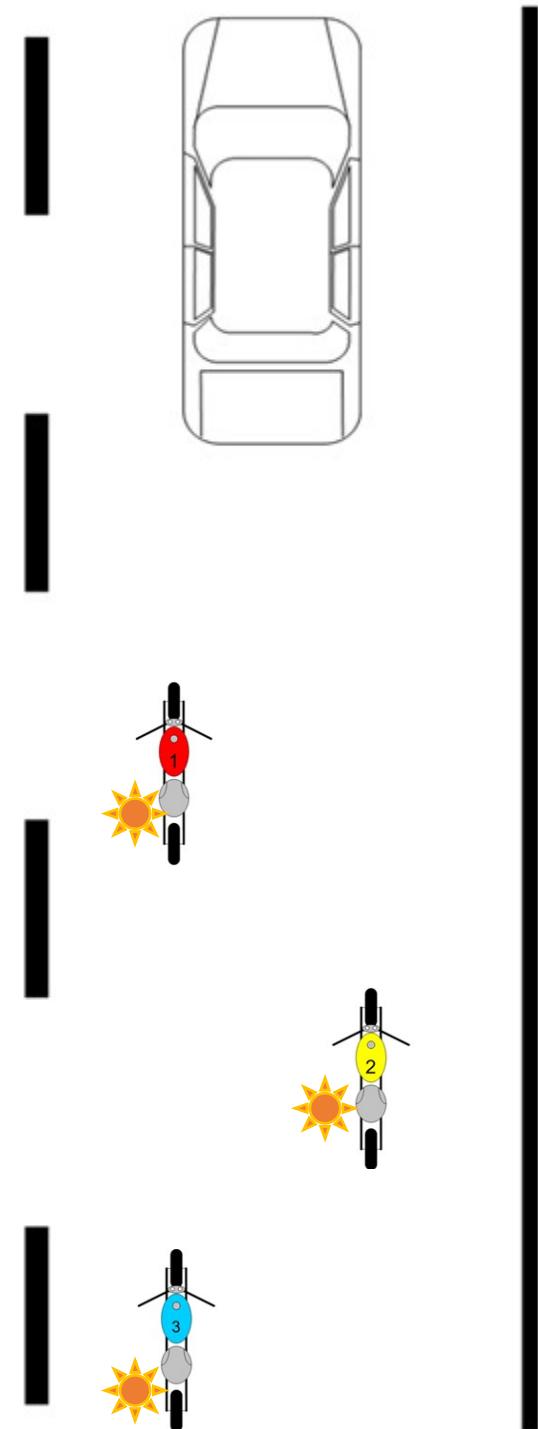
Augmente la sécurité de tout le groupe.

# Autoroute:

## Formation de 3 motos

De la droite vers la voie de gauche.

1. La moto 1 (**leader**) demande un changement de voie et actionne son clignotant.
2. La moto 2 actionne son clignotant.
3. La moto 3 (**balayeur gauche**) vérifie son angle mort et si la voie est libre, actionne son clignotant et effectue le changement de voie.
4. La moto 1 et 2 vérifient leur angle mort, puis effectuent leur changement de voie.

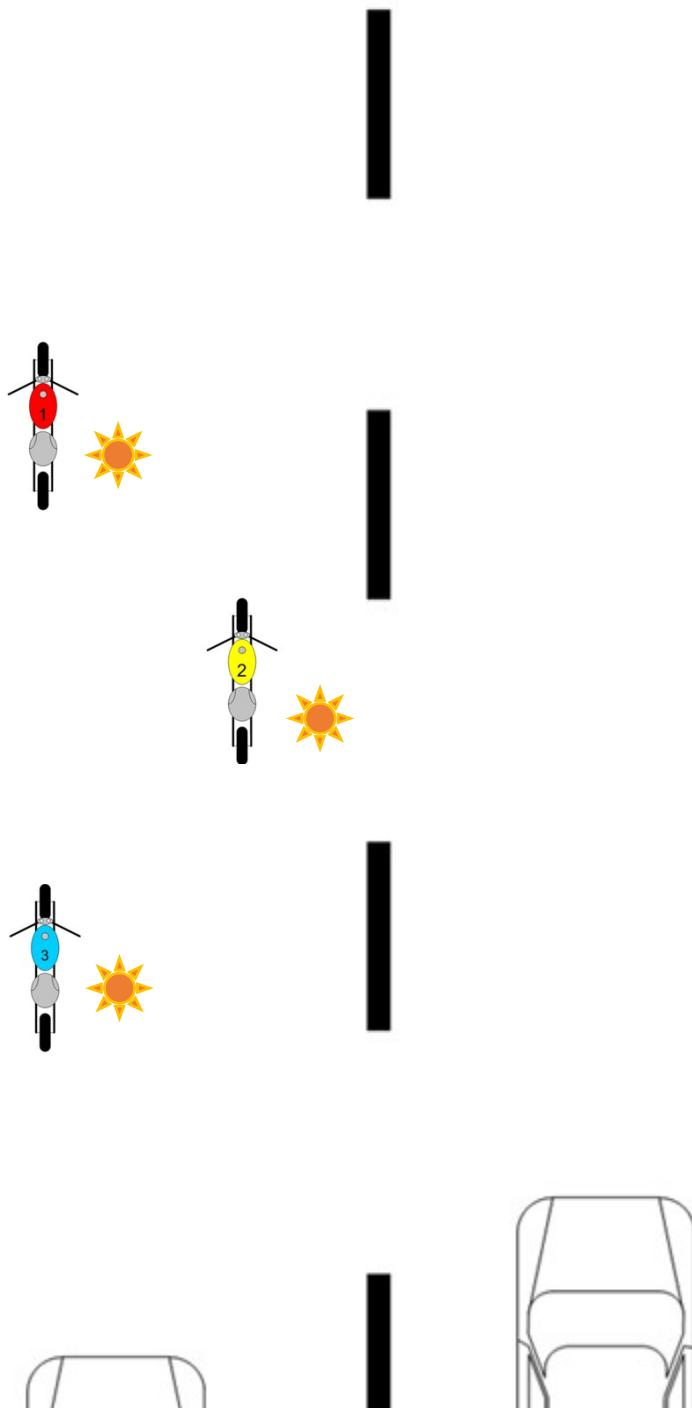


# Autoroute:

## **Formation de 3 motos**

De la gauche vers la voie de droite.

1. La moto 1 (**leader**) demande un changement de voie et actionne son clignotant.
3. La moto 2 (**balayeur droite**) actionne son clignotant.
3. La moto 3 vérifie son angle mort et si la voie est libre, actionne son clignotant.
3. La moto 2 vérifie son angle mort et si la voie est libre, effectue le changement de voie.
4. La moto 1 et 3 vérifient leur angle mort, puis effectuent leur changement de voie.

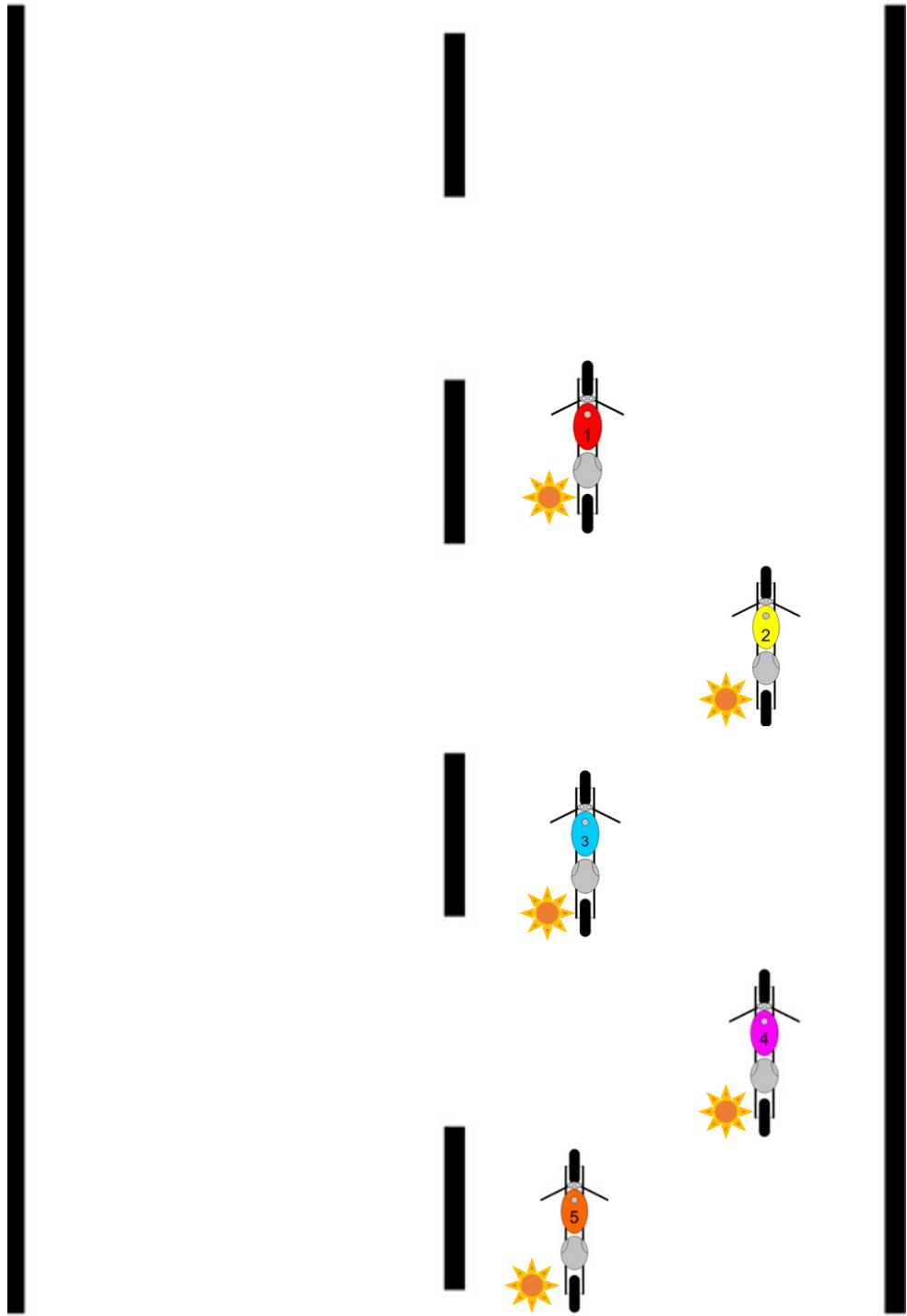


# Autoroute:

## Formation de 5 motos

De la droite vers la voie de gauche.

1. La moto 1 (**leader**) demande un changement de voie et actionne son clignotant.
2. Les motos 2, 3, 4 actionnent leur clignotant.
3. La moto 5 (**balayeur gauche**) vérifie son angle mort et si la voie est libre, actionne son clignotant et débute le changement de voie.
4. La moto 1, 2, 3 et 4 vérifient leur angle mort, puis débutent leur changement de voie.

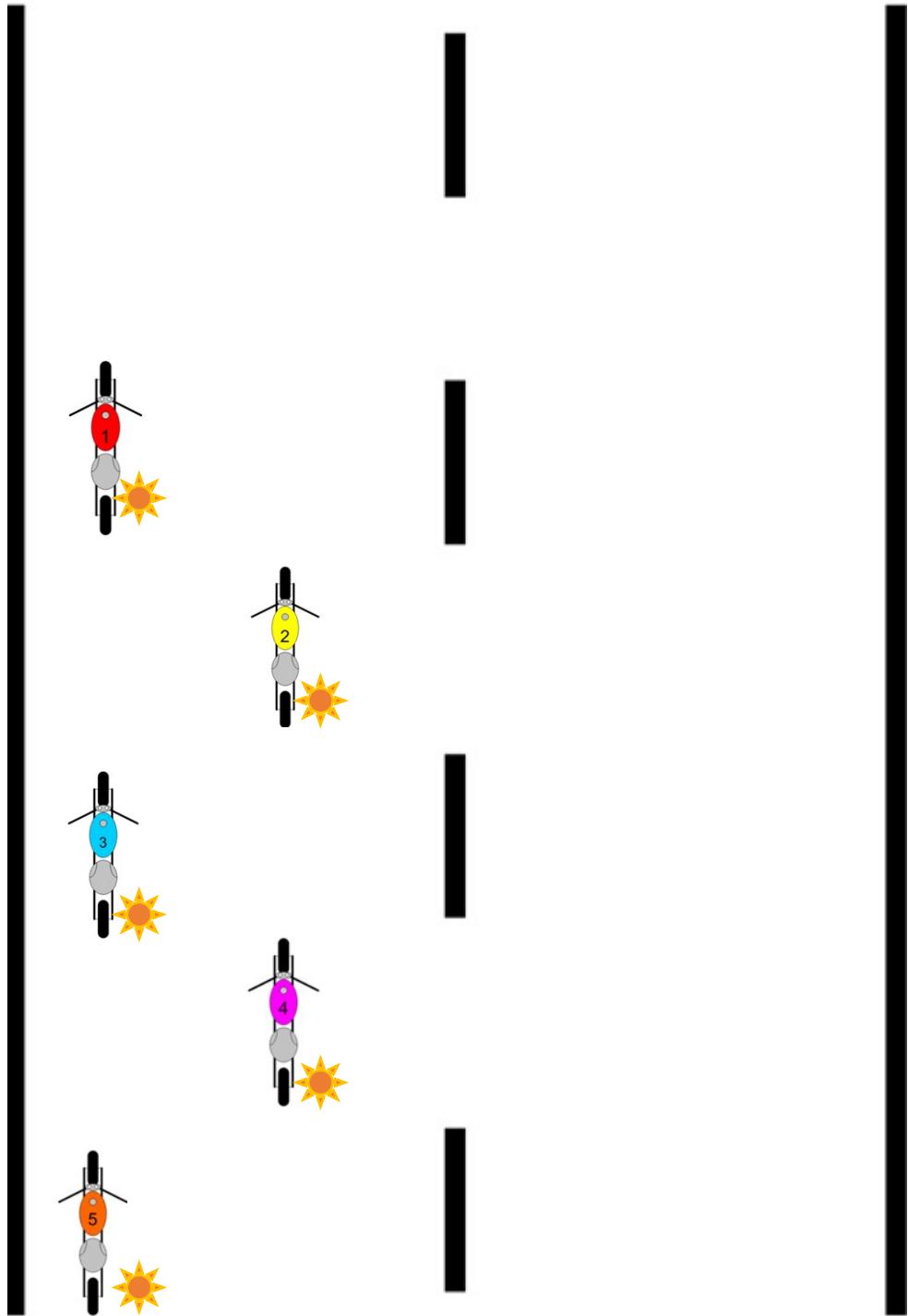


# Autoroute:

De la gauche vers la voie de droite.

**Formation de 5 motos**

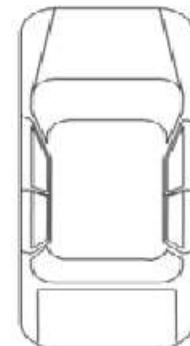
1. La moto 1 (**leader**) demande un changement de voie et actionne son clignotant.
2. Les motos 2, 3, 4 actionnent leur clignotant.
3. La moto 5 vérifie son angle mort et si la voie est libre, actionne son clignotant.
4. La moto 4 (**balayeur droite**) vérifie son angle mort et si la voie est libre, débute le changement de voie
5. La moto 1, 2, 3 et 5 vérifient leur angle mort, puis débutent leur changement de voie.



# Route à contresens:

# Dépassement

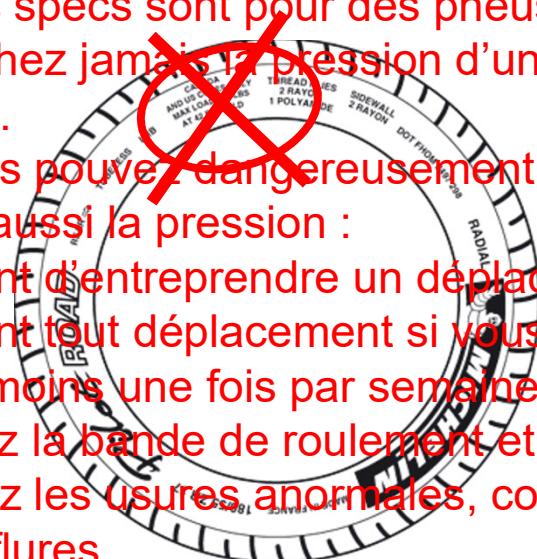
1. La moto 1 (**leader**) demande la file indienne et actionne son clignotant.
2. Toutes les motos actionnent leur clignotant.
3. Toutes les motos augmentent leur distance et se placent en file.
4. Chaque moto, une à une, lorsque la voie est libre, dépasse le véhicule lent et reprennent leur position dans la formation.
5. Les motos qui ont dépassé le véhicule lent, devraient toujours garder une bonne vitesse afin de laisser assez d'espace libre pour celui qui effectue son dépassement.



# Les pneus

# Les pneus:

- Vérifier la pression et leur usure;
- Vérifiez la pression à « froid »;
  - Moto est stationnaire depuis au-moins trois heures;
  - Moins d'un mille à une vitesse modérée, considérés encore froids.
- Vérifiez les spécifications du fabricant de la motocyclette sur la plaque-étiquette ou dans le Guide du propriétaire pour connaître la pression de gonflage recommandée
  - Ces specs sont pour des pneus froids;
- Ne relâchez jamais la pression d'un pneu « chaud » pour atteindre la pression de gonflage.
  - Vous pouvez dangereusement sous-gonfler le pneu.
- Vérifiez aussi la pression :
  - avant d'entreprendre un déplacement prolongé
  - avant tout déplacement si vous ne conduisez pas fréquemment
  - au moins une fois par semaine si vous conduisez régulièrement
- Inspectez la bande de roulement et les flancs;
- Surveillez les usures anormales, coupures, abrasions, bosses, renflements ou boursouflures.
- Assurez-vous que la profondeur de sculpture est adéquate;



# L'usure des pneus

- 1/16 (1,6 mm) de profondeur de sculpture minium
- Indicateurs d'usure 1/32 (0,8 mm) d'une profondeur de sculpture\*
- « Aucun pneu ne doit avoir atteint un degré d'usure tel qu'un indicateur d'usure touche la chaussée »
- Ne jamais réparer un pneu avec une perforation excédant 1/4 po (6,4 mm) de diamètre.

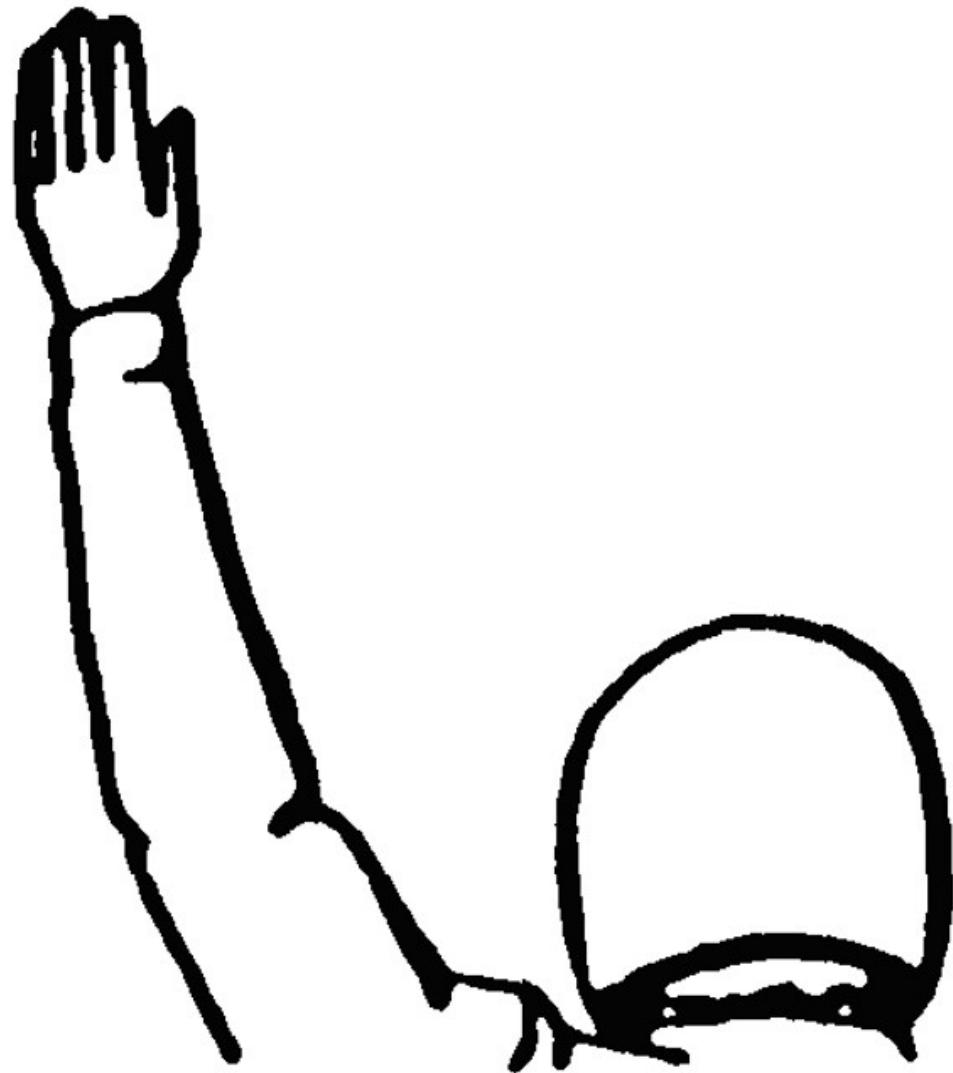


<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/version/rc/C-24.2,%20r.%2032?code=se:159&historique=20210318>

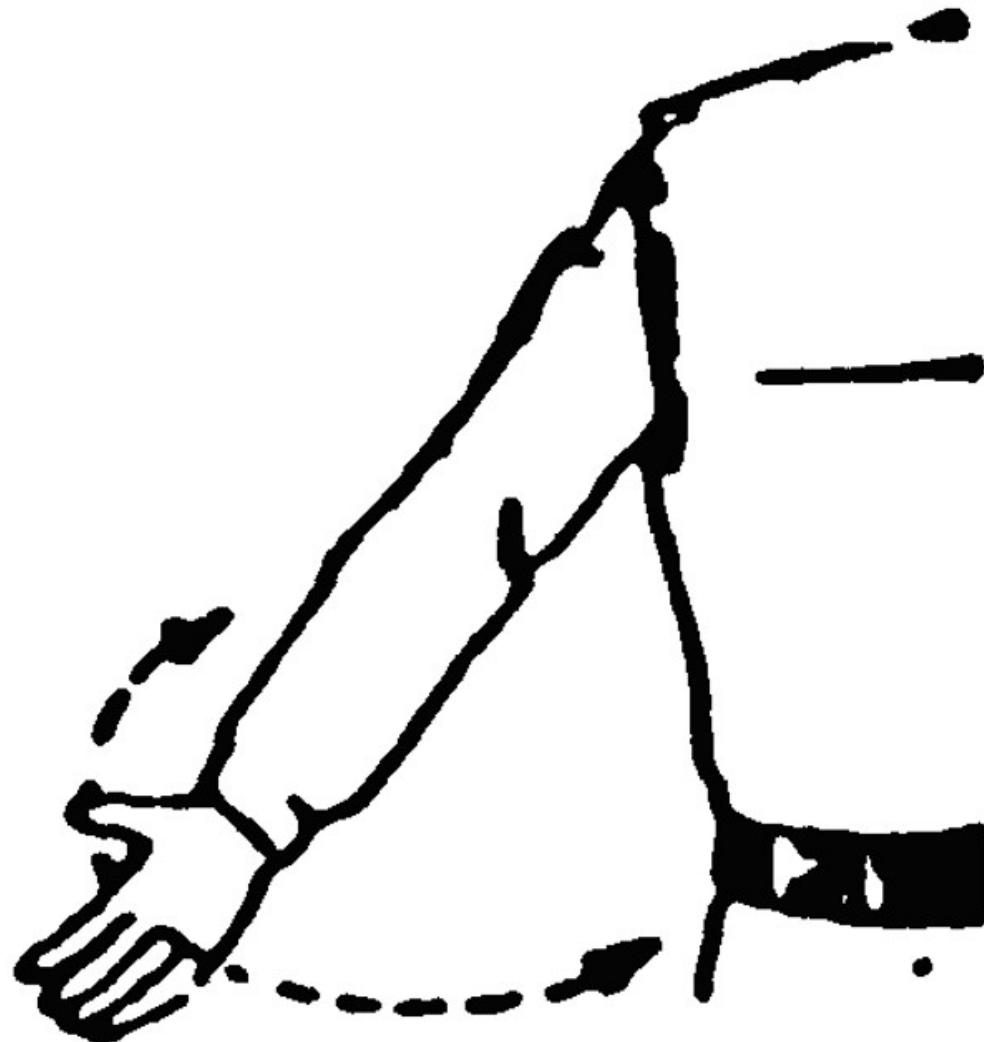
<https://www.bridgestonemotorcyclertires.com/fr-ca/tips-and-support/motorcycle-tire-safety-and-maintenance-manual>

# Les signaux

**Suivez-moi!**



## Passe à l'avant



## File indienne

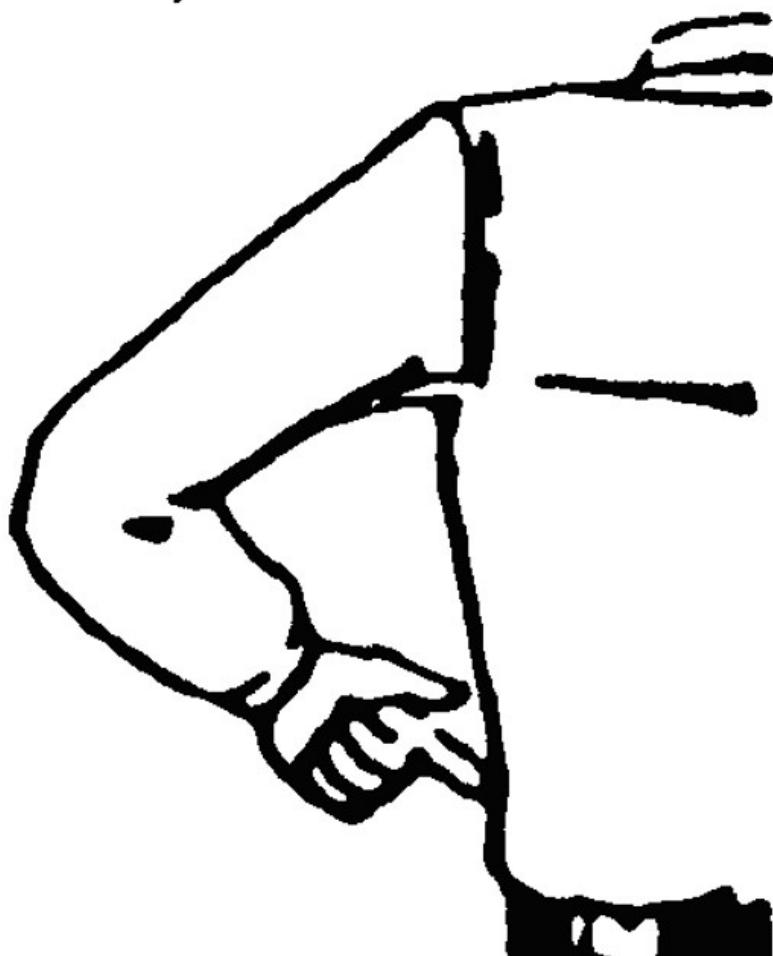


## Reformé la formation

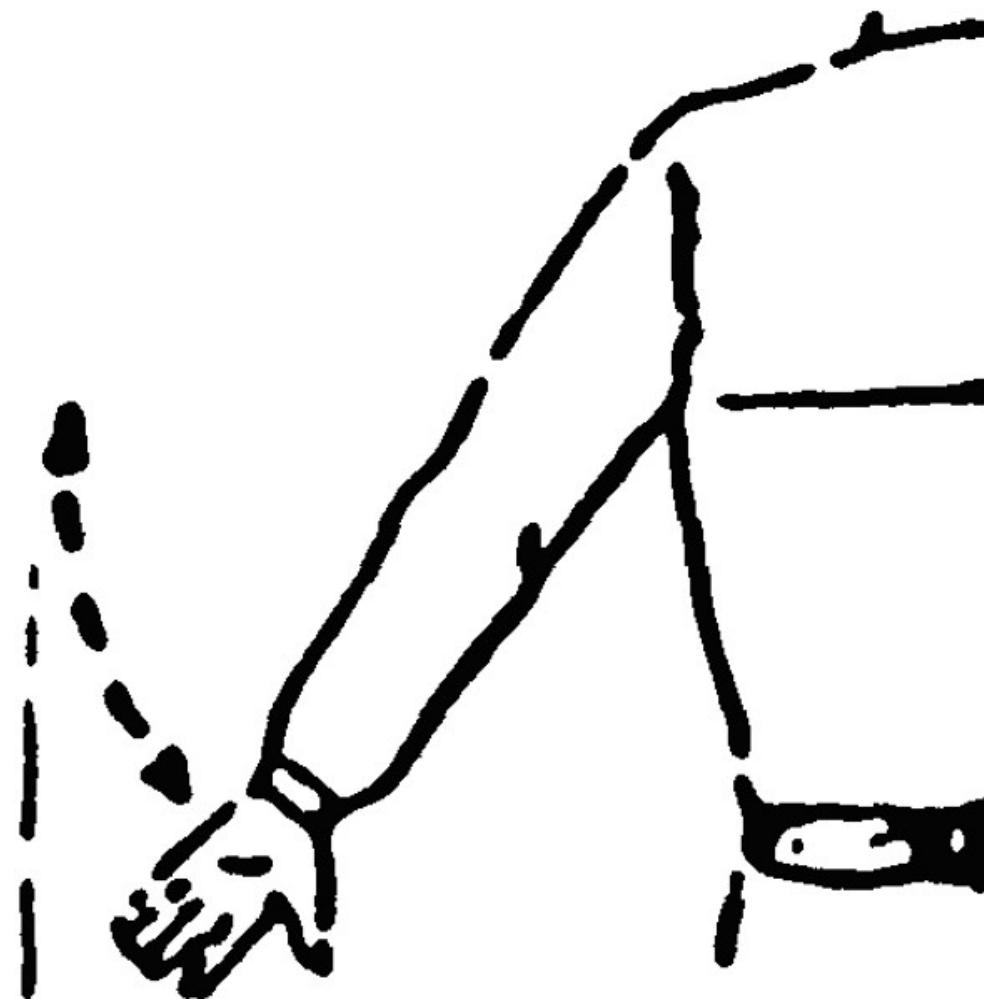


## Arrêt de service

Pointez le  
réservoir



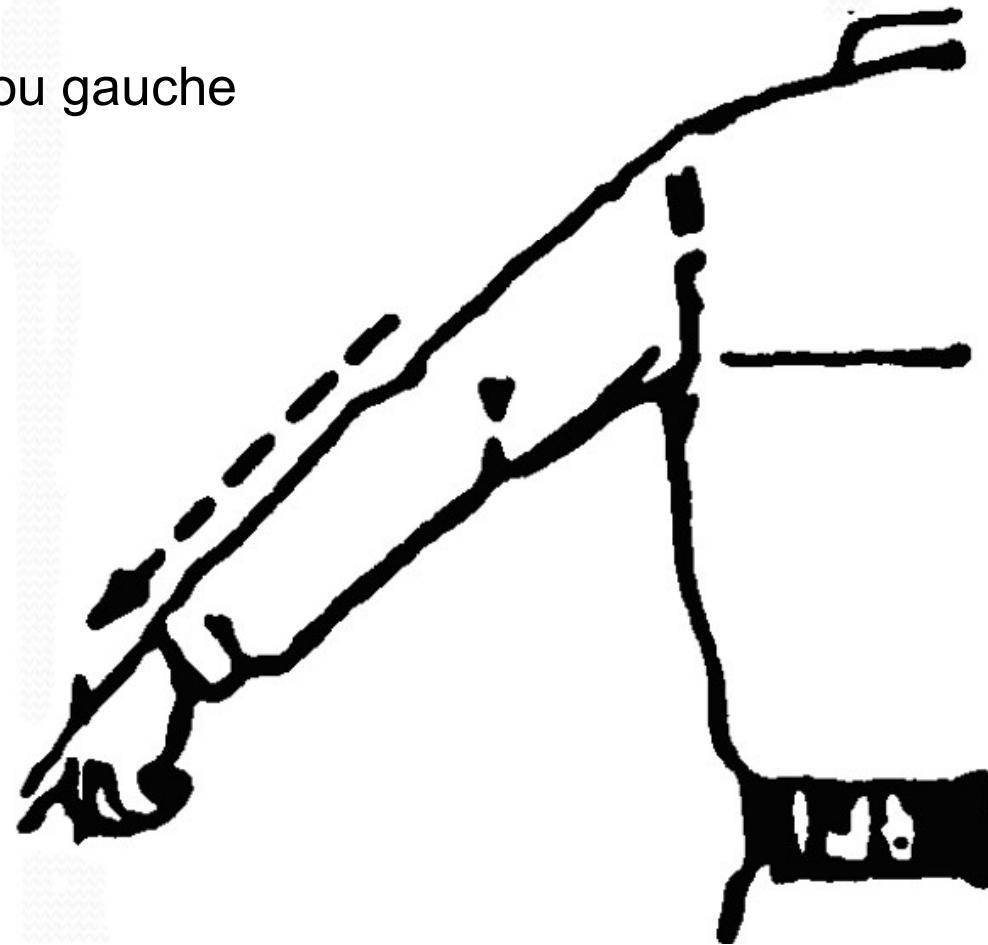
## Ralentir



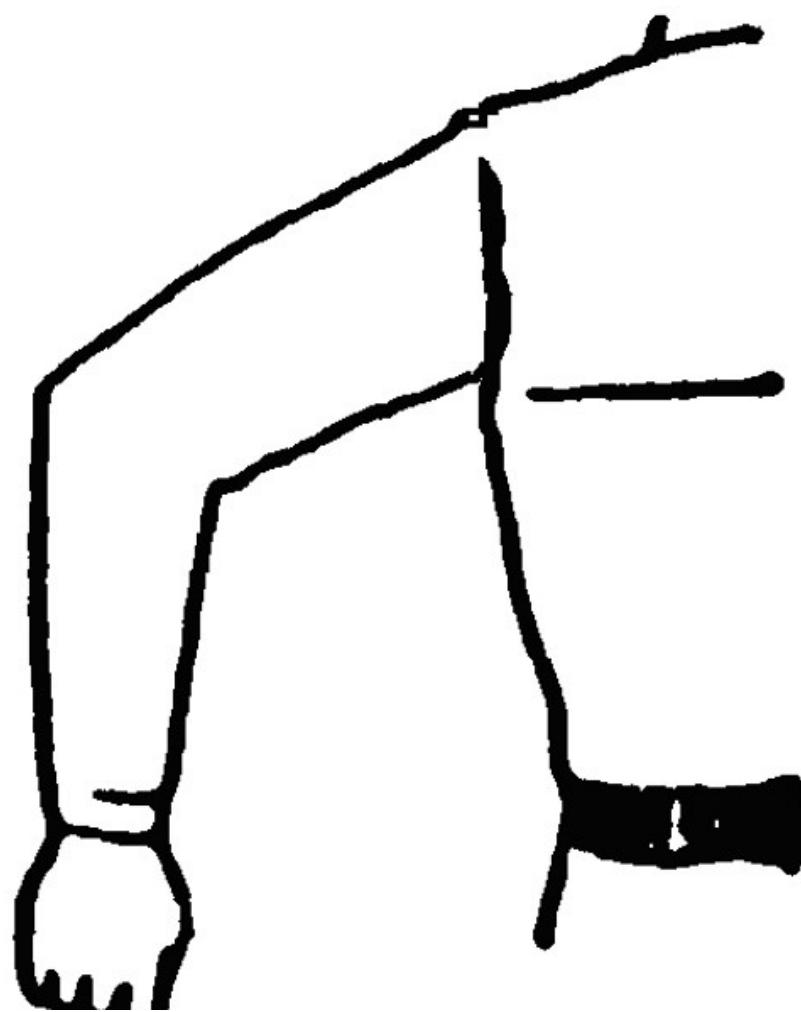
## Objet, Obstacle

**Bras:** gauche

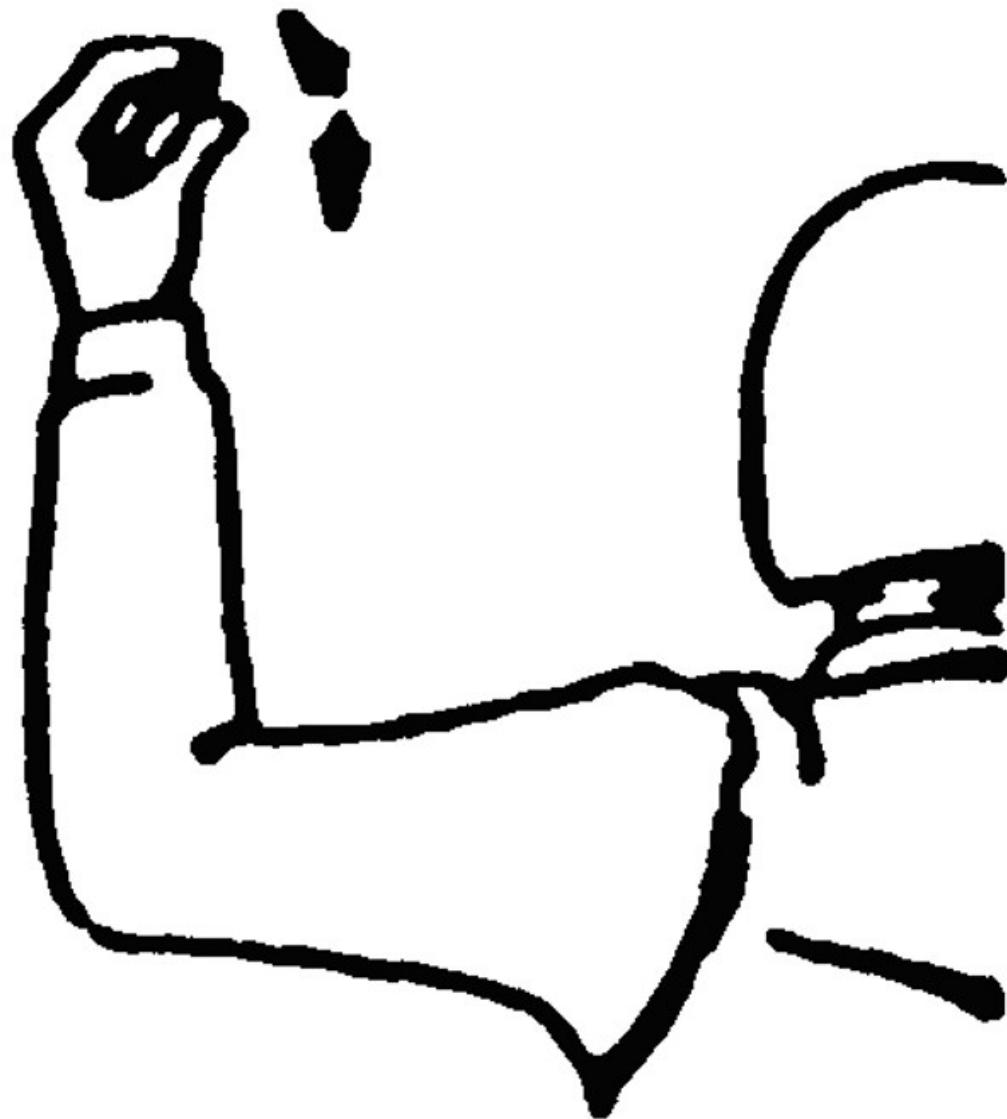
**Jambe:** droite ou gauche



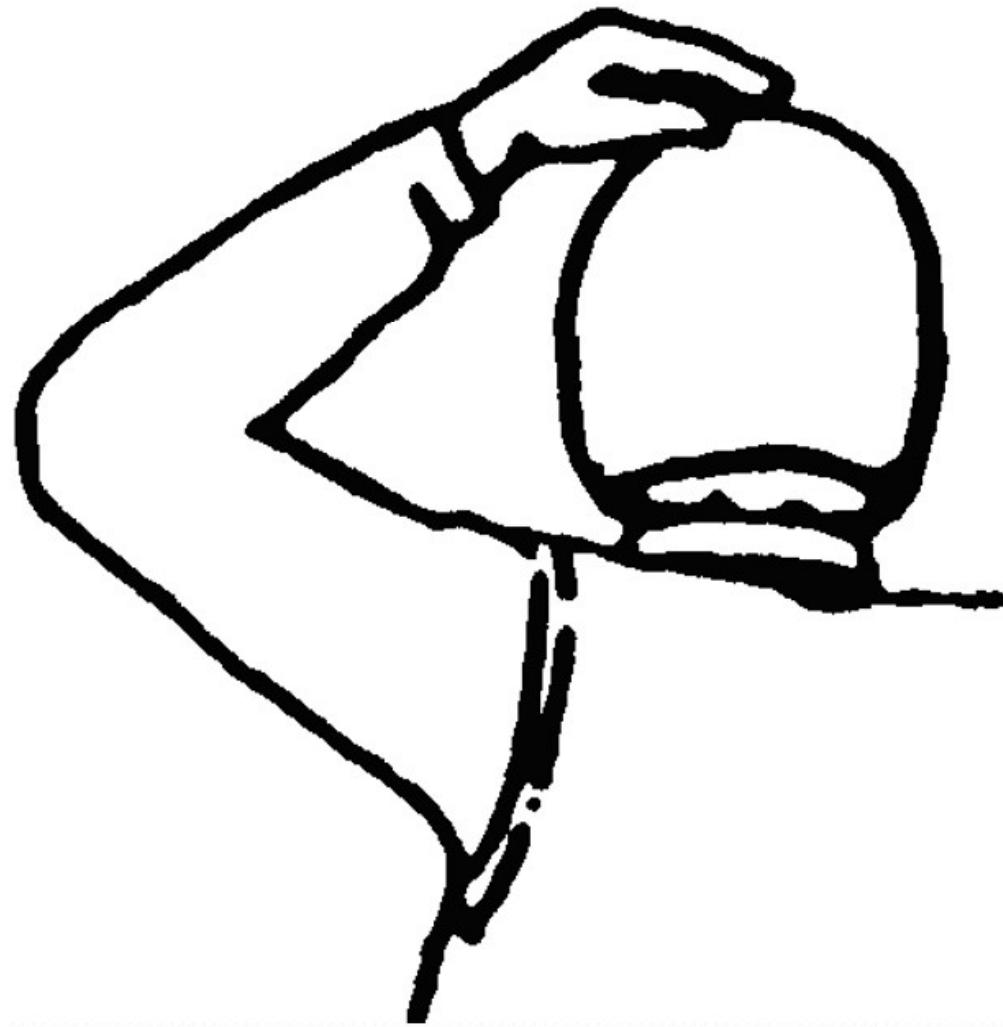
Arrêt



## Clignotant oublié



## Phare haute intensité



# Tenue vestimentaire

- Casque conforme
- Lunettes (fumées - claires)
- Manteau (cuir - cordura)
- Gants
- Pantalons résistant (cuir – cordura - jeans)
- Bottes
- Imperméable
- **Avoir des éléments qui ont un impact sur notre visibilité**

Maintenant pour terminer

Qui est responsable de votre sécurité?

Yous-même!

Merci de votre attention, et soyez prudent

# ANNEXES

# La conduite urbaine ...

Anticiper, voir et être vu

La conduite d'une moto résulte d'une série d'actions:

- observation de la route;
- identification et prédition des problèmes potentiels;
- prise de décision;
- exécution de la manœuvre.

Une règle : ***anticipez l'inimaginable !***

# La conduite urbaine ...

## Les pièges!

### Les autres véhicules et usagers

- La voiture qui roule au ralenti
- Un véhicule qui ralentit est toujours suspect !
- La file de voitures stationnées
- La file de voitures en déplacement
- Dépassement de voitures par la droite
- Les piétons et les cyclistes
- Les camions et les bus
- Les camions et camionnettes garées
- Les taxis, ambulances, véhicules de police, véhicule d'intervention d'urgence
- La pluie

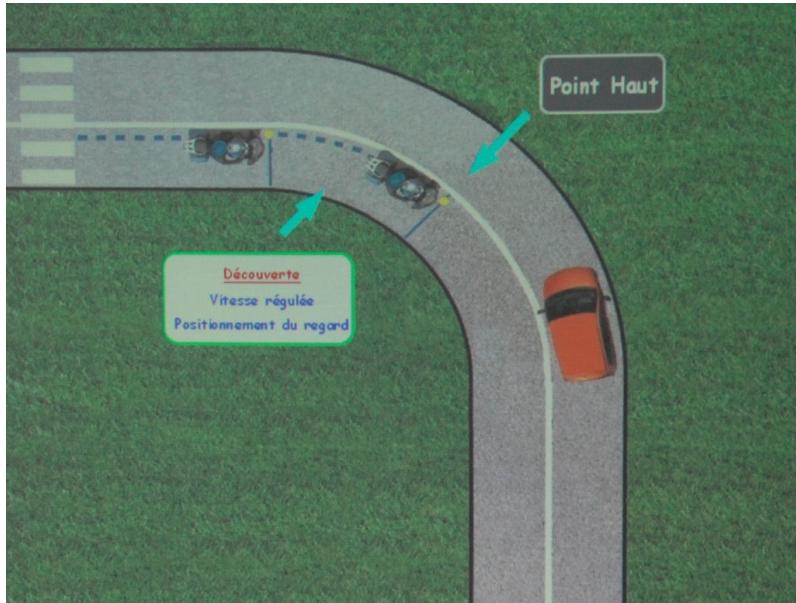
### Les zones de pièges

- Les priorités
- Les trottoirs
- Les carrefours
- Les grandes artères
- Au feu rouge
- Au feu vert

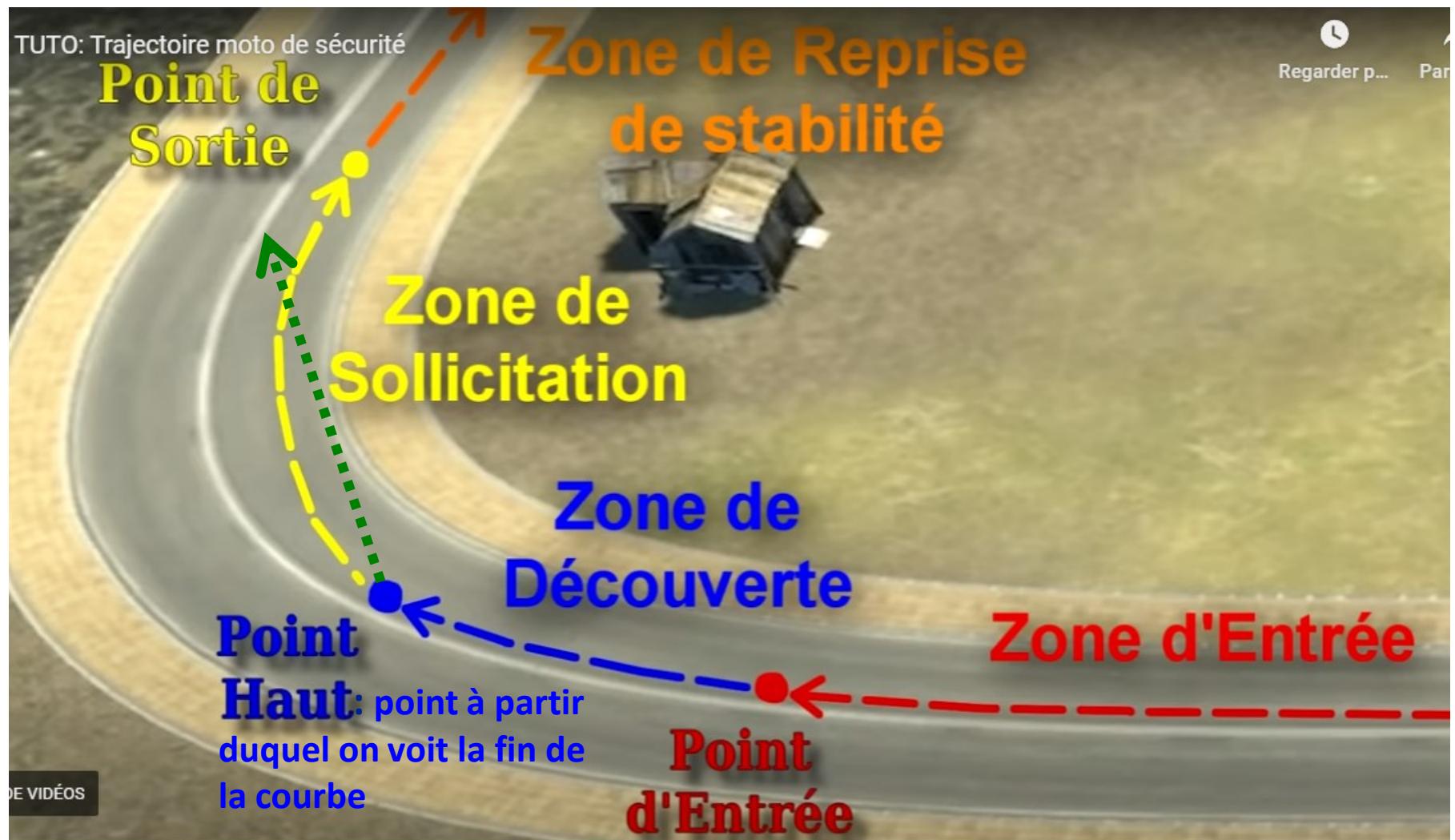
Une règle : ***anticipez l'inimaginable !***

**Le point de corde** détermine la vitesse idéale pour entrer dans le virage car c'est l'endroit où l'angle de la moto devra être maximal.

Dans une trajectoire de sécurité sur route ouverte, le point de corde est appelé « **point haut** » (pour bien marquer la différence et ne pas inciter à venir serrer l'intérieur) et est situé à l'extérieur du centre de votre voie de circulation, plus loin dans le virage et moins à l'intérieur que celui d'une trajectoire de vitesse sur circuit.  
Cela permet d'abord de conserver la tête à l'abri et ensuite de pouvoir choisir très vite et facilement votre trajectoire de sortie en cas d'obstacle imprévu.



Dans une trajectoire de vitesse sur circuit, le point de corde est sur le vibreur intérieur du virage. Sur route, on ne peut pas se le permettre.  
Dans un virage à droite, cela signifierait rouler près de ou sur la bande de rive. Le revêtement y est souvent dégradé et/ou sali, et surtout, cela ne laisse aucune marge de manœuvre si le virage se referme ou si un obstacle se présente.





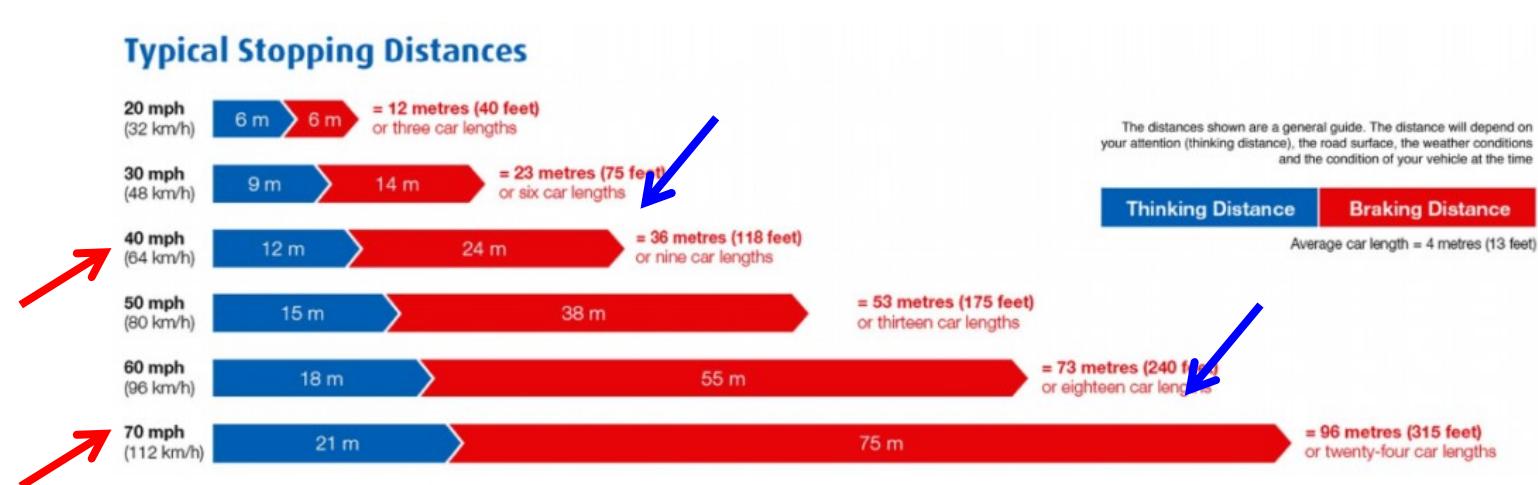


Lorsqu'un camion vous dépasse, vous êtes dans son angle mort

Noter que le conducteur du camion ne voit que le toit et le pare-brise du VUS devant lui



# Distance de freinage selon la vitesse



Paul Simpson, Braking – Stopping distances, begin-motorcycling.co.uk, 25 août 2020

<https://begin-motorcycling.co.uk/the-5-elements-of-cbt/element-c/braking/>

STOPPING DISTANCES				
MPH	Feet Per Second	Reaction distance	Stopping distance	Total distance to stop
55	80	60	125	185
65	96	72	174	246
75	110	83	232	315
85	125	94	298	392

MPH x 4 (quick estimate of stopping distance  
[Distance in Feet])

Source : RoadGuardians.org Intro à la gestion d'une scène d'accident de moto.

<https://www.youtube.com/watch?v=-wLXuycRJwg>

## 1. Temps de réaction

Le temps de réaction est le temps qui s'écoule entre la découverte d'un obstacle et la réaction du conducteur.

1. Oeil / oreille = événement
2. Cerveau = réception, analyse, transmission de l'ordre
3. Pied ou man = action (ex. freinage)

La durée du temps de réaction est de :

- 1 seconde si on est en reposé, frais et dispos
- 2 secondes si on est fatigué, si on a conduit plus de deux heures sans s'arrêter, si on cumule une dette de sommeil (ex : fatigue de la semaine au lycée + nuit blanche en discothèque le week-end)
- 2 à 3 secondes si on a consommé de l'alcool ou fumé un ou deux joints de cannabis

Durant ce temps de réaction, le véhicule continue de rouler toujours à la même vitesse.

- à 50 km/h, il parcourt 14 mètres environ en une seconde,
- **à 90 km/h, il parcourt 25 mètres en une seconde,**
- à 110 km/h, il parcourt 31 mètres en une seconde,
- à 130 km/h, il parcourt 36 mètres en une seconde.

Il est par ailleurs facile de calculer approximativement la distance parcourue en une seconde, en multipliant le chiffre des dizaines de la vitesse par 3, ce qui donne les résultats suivants :

- à 50 km/h,  $5 \times 3 = 15$  mètres/seconde,
- à 90 km/h,  $9 \times 3 = 27$  mètres/seconde,
- à 130 km/h,  $13 \times 3 = 39$  mètres/seconde.

## 2. Distance de freinage

A l'issue du temps de réaction, commence la distance de [freinage](#).

Elle est fonction :

- de la vitesse
- de l'état du véhicule (système de freinage, pneumatiques, suspension...)
- de l'état de la route (revêtement...)
- de la pente
- du coefficient d'adhérence de la chaussée (temps sec, humidité, pluie battante, neige ou verglas...)

La distance de freinage est proportionnelle au carré de la vitesse : quand la vitesse double, la distance de freinage est multipliée par 4.

Sur route mouillée, la distance de freinage est multipliée par 2.

## 3. Distance d'arrêt

Elle est égale à la distance parcourue pendant le temps de réaction + la distance de freinage

Pour les vitesses moyennes, la distance d'arrêt peut se calculer facilement, en multipliant par lui-même le chiffre des dizaines de la vitesse.

Exemple :

$$\text{à } 50 \text{ km/h} : 5 \times 5 = 25 \text{ mètres}$$

$$\text{à } 90 \text{ km/h} : 9 \times 9 = 81 \text{ mètres}$$

Cette règle ne s'applique pas pour les vitesses inférieures à 50 et supérieures à 100 km/h.

Ces chiffres doivent être multipliés par 1,5 sur route mouillée.

Prenons l'exemple d'un conducteur qui roule à 60 au lieu de 50 km/h en agglomération

A 60 km/h, la distance d'arrêt est de :  $6 \times 6 = 36$  mètres.

Ainsi, en roulant à 60 km/h en ville au lieu de 50 km/h, il faudra 11 mètres de distance d'arrêt supplémentaire ; ces 11 mètres font toute la différence entre un choc évité de justesse et un piéton heurté à 40 km/h. Un piéton heurté à 40 km/h par une voiture a 30% de risques d'être tué.

## 4. Distance de sécurité

Elle correspond à la [distance parcourue par le véhicule pendant au moins deux secondes](#).

Pour la calculer approximativement, il suffit de multiplier le chiffre des dizaines de la vitesse par 6 :

à 50 km/h,  $5 \times 6 = 30$  mètres par rapport au véhicule qui précède,

à 90 km/h,  $9 \times 6 = 54$  mètres, par rapport au véhicule qui précède,

à 110 km/h,  $11 \times 6 = 66$  mètres, par rapport au véhicule qui précède,

à 130 km/h,  $13 \times 6 = 78$  mètres. par rapport au véhicule qui précède.

Sur la route, le conducteur doit toujours maintenir une distance de sécurité suffisante par rapport au véhicule qui le précède, afin d'éviter toute collision. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est plus élevée.

Sur autoroute, il faut laisser impérativement 2 lignes de la bande d'arrêt d'urgence derrière le véhicule qui précède, soit environ 90 mètres.

38 m (ligne) + 14 m (espace) + 38 m (ligne) = 90 mètres

Hors agglomération, lorsque des véhicules ou ensembles de véhicules de plus de 3,5 tonnes ou plus de 7 mètres de long (ex : véhicules tractant une caravane) se suivent à la même vitesse, la [distance de sécurité](#) qu'ils doivent respecter est d'au moins 50 mètres.

Lorsque dans un tunnel, un panneau impose un intervalle minimum de sécurité ((B17), cette distance doit être respectée en circulation comme à l'arrêt.

**Textes officiels du code de la route**

Distances de sécurité : Articles L412-2 et R412-2->article20

