

CONDUIRE UN CYCLOMOTEUR



CONDUIRE UN CYCLOMOTEUR

**Catalogage avant publication de
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
et Bibliothèque et Archives Canada**

Titre: Conduire un cyclomoteur.

Noms: Société de l'assurance automobile du Québec.

Identifiants: Canadiana 20058026193 | ISSN 1712-543X

Vedettes-matière: RVM: Cyclomoteurs. | RVM: Scooters. | RVM:
Motocyclettes- conduite.

Classification: LCC TL443.C66 | CDD 629.28/475—dc23

Cette édition a été produite par
la Société de l'assurance automobile
du Québec.

**Charge de projet, direction artistique,
infographie et charge de production**
Direction générale
des communications

Conception graphique
Direction générale
des communications

Cette publication a été réalisée par
la Société de l'assurance
automobile du Québec.

**Recherche et rédaction
de la mise à jour 2025**
Direction des normes
et partenariats d'affaires

Collaboration
Vice-présidences de la Société

Coordination du projet
Direction générale
des communications

Correction linguistique
Direction générale
des communications

Dépôt légal – 2026
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN : 978-2-555-03310-8 (PDF)

© Gouvernement du Québec – 2026

Tous droits réservés pour tous pays.
La reproduction, par quelque procédé que ce soit,
et la traduction, même partielles, sont interdites sans
l'autorisation de la Société de l'assurance automobile du Québec.

INTRODUCTION

Ce guide vise à rendre la conduite de votre cyclomoteur agréable et sécuritaire et à vous aider à diminuer les risques d'accident. Il comprend huit chapitres couvrant différents aspects de la conduite d'un cyclomoteur. Toute l'activité est conçue pour vous permettre de travailler à votre rythme, seul ou avec un ami si vous préférez le travail en équipe.

Chaque début de chapitre présente une liste d'objectifs à atteindre. Lisez-les attentivement, car ils concernent les aspects les plus risqués de la conduite d'un cyclomoteur.

Préparez-vous à l'examen

Procurez-vous également le *Guide de la route*, qui résume les principales règles du *Code de la sécurité routière* et qui est essentiel à l'apprentissage. Il peut être téléchargé gratuitement à partir du site Web de la Société.

TABLE DES MATIÈRES

DÉFINITION DU CYCLOMOTEUR 13

Le permis requis	15
▶ Les conditions d'obtention	15
▶ Pour le conserver	16
▶ La durée du permis	16
▶ L'examen théorique et le test visuel	17

Les pièces requises lorsque vous circulez en cyclomoteur	18
---	----

L'équipement	19
---------------------------	----

Le casque et les vêtements de protection	20
---	----

Savoir se conduire sur la route	21
--	----

Les règles de circulation	21
--	----

Des exercices d'apprentissage	23
--	----

CHAPITRE 1 AVANT DE CONDUIRE 25

Le manuel du propriétaire	27
--	----

La vérification avant le départ	27
--	----

Le matériel de dépannage	28
---------------------------------------	----

Les pièces de rechange	29
-------------------------------------	----

Autre matériel	29
-----------------------------	----

Le choix d'un trajet	30
-----------------------------------	----

▶ Les caractéristiques d'un trajet sécuritaire	30
--	----

Des exercices d'apprentissage	31
--	----

La conduite en ligne droite	39
La position des pieds	39
▶ La position la plus stable.....	39
▶ Les positions instables.....	40
Le ralentissement et l'arrêt.....	40
Le freinage.....	41
▶ Savoir freiner en situation normale.....	44
▶ Savoir freiner en situation d'urgence.....	46
▶ Savoir freiner sur une surface mouillée	48
Comment prendre les virages	50
▶ L'inclinaison	50
La position du corps.....	51
▶ L'inclinaison varie selon :.....	52
L'adhérence à la route.....	53
▶ Qu'est-ce qui diminue l'adhérence ?.....	53
▶ Quand ralentir ?	53
Comment éviter les accidents dans les virages ...	55
▶ Regarder loin en avant	55
Des exercices d'apprentissage.....	56

CHAPITRE 3

LA COMMUNICATION

61

Signaler votre présence 63

- ▶ Le phare avant..... 63
- ▶ Le feu arrière et le feu de freinage..... 64
- ▶ Les réflecteurs 64
- ▶ Les équipements de protection 65
- ▶ Le casque 65
- ▶ Les vêtements..... 66

Communiquer vos intentions 67

- ▶ Toujours signaler ses intentions..... 67
- ▶ Signaler clairement ses intentions..... 67
- ▶ Signaler ses intentions au bon moment..... 68

Des exercices d'apprentissage 69

CHAPITRE 4

L'OBSERVATION

73

Les indices de danger 75

- ▶ Regarder devant vous 81
- ▶ Regarder derrière vous 82
- ▶ Regarder à côté de vous 83

Tout voir, bien voir 84

Panneaux de signalisation 84

- ▶ Prescription..... 85
- ▶ Danger..... 85
- ▶ Travaux 86
- ▶ Indication..... 87
- ▶ Pictogrammes..... 88

Des exercices d'apprentissage 89

CHAPITRE 5

L'USAGE DE LA CHAUSSÉE

93

Choisir la meilleure voie 95

Changer de voie 95

Choisir la meilleure position

à l'intérieur de la voie 96

- ▶ La position au centre de la voie 96
- ▶ La position à gauche dans la voie 97
- ▶ La position à droite de la voie 99

Les positions à éviter 100

- ▶ Au centre des voies sur une chaussée mouillée 100
- ▶ Sur l'accotement 100
- ▶ Dans les angles morts des autres véhicules 100

Manœuvres interdites 101

Conduire en groupe 101

Circuler lorsque la visibilité est réduite 102

Des exercices d'apprentissage 103

CHAPITRE 6

GARDEZ VOS DISTANCES

111

La bonne distance 113

- ▶ La distance d'arrêt 115
- ▶ Maintenir une marge de sécurité 116

Des exercices d'apprentissage 119

CHAPITRE 7

LE CONTRÔLE DE L'ADHÉRENCE **123**

Les surfaces glissantes **125**

- ▶ Les particularités saisonnières 125
- ▶ Les particularités de certaines surfaces 126

Les surfaces mouillées **126**

- ▶ Conduire sur une chaussée mouillée 126

Repérer les surfaces dangereuses **127**

- ▶ Panneaux indiquant un danger 128
- ▶ Gestes préventifs 129

Les côtes **129**

- ▶ Vitesse en montée 129
- ▶ Vitesse en descente 129
- ▶ Maintenir une vitesse réduite dans une côte 129

Des exercices d'apprentissage **130**

CHAPITRE 8

LES INTERSECTIONS **135**







Les feux de circulation **137**

- ▶ Face à un feu jaune 137
- ▶ Face à un feu jaune clignotant 137
- ▶ Face à un feu rouge 137
- ▶ Face à un feu rouge clignotant 138
- ▶ Face à un feu vert 138
- ▶ Face à un feu vert clignotant 138
- ▶ Face à une flèche verte 138

Les panneaux de signalisation	139
▶ Face à un panneau d'arrêt	139
▶ Face à un panneau « Cédez le passage »	139
Où s'immobiliser?	140
Traverser une intersection	140
▶ La séquence d'observation des véhicules venant de différents côtés	141
Quand la vision est obstruée	143
Bien se placer pour traverser	143
Se placer au centre de la voie	145
Le trajet pour traverser une intersection	145
Tourner à droite	146
▶ Signaler son intention	146
▶ Bien se placer pour tourner à droite	146
▶ Le trajet pour tourner à droite	148
Tourner à gauche	149
▶ Le virage à gauche	149
▶ Le moment sécuritaire pour changer de voie	149
▶ Bien se placer pour tourner à gauche	150
▶ Le trajet pour tourner à gauche	152
Des exercices d'apprentissage	155
ANNEXE	165
Corrigé des exercices d'apprentissage	166

COMMENT UTILISER LE GUIDE

Pour utiliser le guide de façon efficace, voici les icônes à retenir.

icône	Signification
	LE SAVIEZ-VOUS ? Compléments d'information sur les sujets traités
	ATTENTION ! Informations importantes concernant la sécurité
	PENSEZ-Y ! Réflexions pour devenir un conducteur compétent
	TRUCS ET CONSEILS À retenir pour conduire de façon sécuritaire, coopérative et responsable
	EXERCICE THÉORIQUE Pour vérifier les connaissances acquises.
	EXERCICE PRATIQUE Pour vérifier les connaissances acquises.

DÉFINITION DU CYCLOMOTEUR

The background features a large, faint gear icon in the upper left quadrant. A stylized road with a white center line curves from the bottom left towards the top right, set against a gradient of light red and white. The bottom half of the page is a solid, darker red color.

Un véhicule de promenade à deux ou trois roues, dont la vitesse maximale est de 70 km/h, muni d'un moteur électrique ou d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 50 cm³ et équipé d'une transmission automatique.

LE PERMIS REQUIS

Le permis de la classe 6D autorise le titulaire à conduire un cyclomoteur uniquement.

Toute personne autorisée à conduire un véhicule de promenade (permis de conduire de la classe 5) ou une motocyclette (permis de conduire de la classe 6A, 6B ou 6C) peut conduire un cyclomoteur sans avoir à remplir les conditions d'obtention du permis décrites dans le chapitre ci-dessous.

Attention, les deux documents suivants ne permettent pas de conduire un cyclomoteur :

- ▶ un permis d'apprenti conducteur ;
- ▶ un certificat autorisant un conducteur âgé de moins de 16 ans à conduire un véhicule hors route (VTT) ou une motoneige.

Les conditions d'obtention

Pour obtenir un premier permis de la classe 6D, une personne doit :

- ▶ avoir au moins 14 ans ; si la personne est mineure (moins de 18 ans), elle doit présenter le formulaire *Consentement du titulaire de l'autorité parentale* rempli et signé par son père, sa mère ou son tuteur ;
- ▶ avoir suivi avec succès le *Programme d'éducation à la sécurité routière – Conduite d'un cyclomoteur* dans une école de conduite agréée ;
- ▶ réussir le test visuel et l'examen théorique de la Société ;
- ▶ acquitter les frais requis.

Pour le conserver

Les personnes qui possèdent leur permis de conduire un cyclomoteur depuis moins de cinq ans doivent se soumettre à la règle du zéro alcool. Cette règle s'applique également à toutes les personnes âgées de 21 ans et moins. En outre, si ces personnes accumulent quatre points d'inaptitude ou plus, leur permis sera révoqué pour une période minimale de trois mois. En ce qui concerne la règle du zéro drogue, celle-ci s'applique à tous les conducteurs, peu importe leur âge et leur expérience de conduite.

La durée du permis

La validité du permis varie en fonction de l'âge du titulaire au moment de la délivrance du permis.

Exemple

Permis délivré à une personne âgée de 14 ans :

- ▶ Expiration à son 16^e anniversaire.
- ▶ Renouvellement pour une période de 8 ans à compter de cette date.
- ▶ Les droits annuels doivent être acquittés chaque année, quelle que soit la période de validité inscrite sur le document.

À retenir

- ▶ Aucun permis d'apprenti n'est délivré pour la classe 6D.
- ▶ Le permis est produit uniquement sur support plastifié.

L'examen théorique et le test visuel

L'examen théorique et le test visuel doivent être passés dans un point de service de la Société. Vous devez prendre rendez-vous et apporter les pièces suivantes :

- 1) **si vous êtes né au Québec** : original du certificat de naissance délivré après le 1^{er} janvier 1994 par le Directeur de l'état civil (l'acte de naissance délivré par une paroisse ou par le ministère de la Justice n'est pas accepté) ;

si vous êtes né à l'extérieur du Québec : original du certificat de naissance délivré par l'autorité civile canadienne compétente ou passeport canadien ou certificat de citoyenneté canadienne avec photo ou attestation légale de présence connue au Canada ou carte de résident permanent ;

- 2) carte d'assurance maladie ;
- 3) attestation de réussite du cours de conduite dûment remplie ;
- 4) le formulaire *Consentement du titulaire de l'autorité parentale* rempli et signé par votre père, votre mère ou votre tuteur, s'il y a lieu.



L'examen théorique comporte 32 questions à choix multiples portant sur le *Code de la sécurité routière*, la signalisation routière ainsi que sur les principes et les techniques de conduite du cyclomoteur. La note de passage est de 24/32, soit 75 %.

En cas d'échec à l'examen

- ▶ Vous devez reprendre l'examen, sur rendez-vous ;
- ▶ Vous devez attendre 28 jours entre la date de l'échec et celle de la reprise.

LES PIÈCES REQUISES LORSQUE VOUS CIRCULEZ EN CYCLOMOTEUR

Lorsque vous conduisez votre cyclomoteur, vous devez avoir en votre possession les documents suivants :

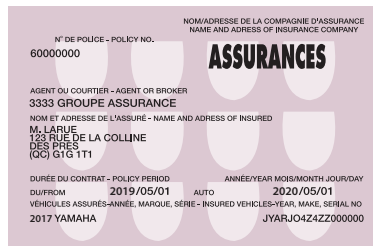
Permis de conduire



Certificat d'immatriculation



Certificat d'assurance



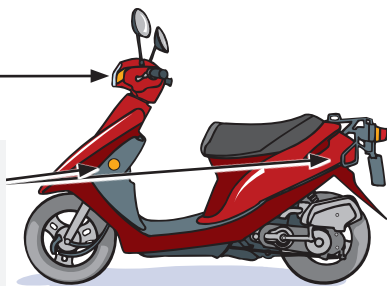
Le cyclomotoriste est soumis aux mêmes obligations que le motocycliste.

L'ÉQUIPEMENT

Tout cyclomoteur doit être muni des équipements et accessoires suivants :

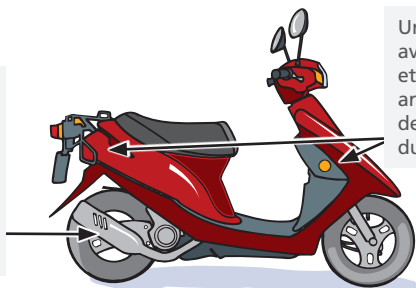
Un phare
avant blanc

Un réflecteur
avant jaune
et un réflecteur
arrière rouge,
de chaque côté
du cyclomoteur

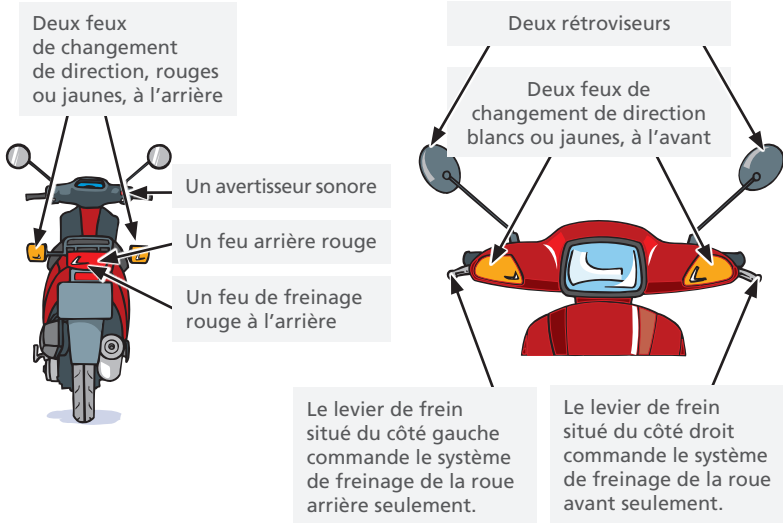


Un silencieux
et un système
d'échappement
en bon état
et conformes
à la réglementation
sur l'intensité
du bruit

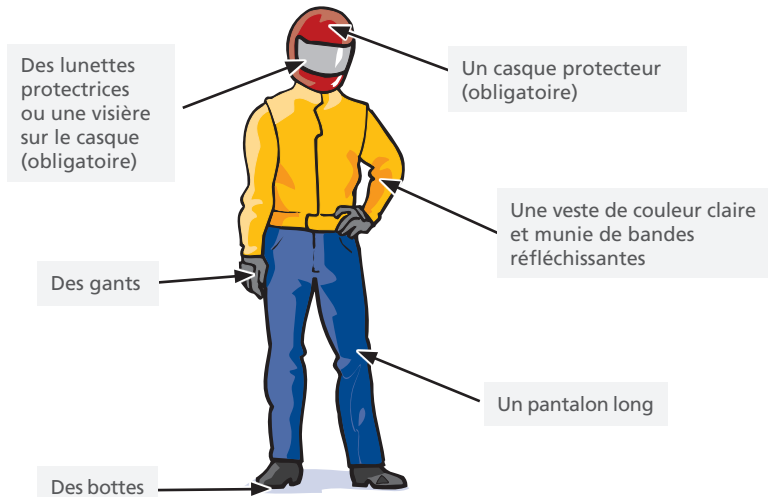
Un réflecteur
avant jaune
et un réflecteur
arrière rouge,
de chaque côté
du cyclomoteur



Notez qu'il est interdit de vendre, de louer ou de mettre à la disposition de quiconque un équipement conçu pour accroître la puissance ou la vitesse maximale d'un cyclomoteur.



LE CASQUE ET LES VÊTEMENTS DE PROTECTION



SAVOIR SE CONDUIRE SUR LA ROUTE

Le respect des règles de circulation et la courtoisie sont à la base du partage de la route. La courtoisie fait appel à la politesse et au savoir-vivre de tous les utilisateurs du réseau routier.

La loi oblige chaque usager de la route à faire preuve de prudence et de respect en présence des plus vulnérables que lui lorsqu'il circule sur le réseau routier. Les usagers vulnérables, pour leur part, sont tenus d'adopter des comportements favorisant leur propre sécurité.

LES RÈGLES DE CIRCULATION

Le conducteur d'un cyclomoteur doit respecter les lois et règlements, comme tous les usagers de la route. Le *Code de la sécurité routière* l'oblige également à respecter les règles suivantes :

- ▶ porter un casque protecteur conforme aux normes en vigueur ;
- ▶ porter des lunettes protectrices si le casque n'est pas muni d'une visière ;
- ▶ maintenir le phare avant allumé en tout temps ;
- ▶ maintenir le phare avant, le feu arrière et les réflecteurs propres afin d'optimiser la visibilité ;
- ▶ transporter un passager seulement si le cyclomoteur est muni d'un siège fixe et permanent conçu à cet usage et de repose-pieds fixés de chaque côté ;
- ▶ demeurer assis sur son siège et tenir constamment le guidon ;
- ▶ adopter la formation en zigzag lors de déplacements en groupe de deux ou plus ;
- ▶ ne pas circuler sur une autoroute ;

- ▶ ne pas circuler :
 - ▷ entre des rangées de véhicules circulant sur des voies contiguës (circulation interfiles);
 - ▷ entre le bord de la chaussée et un autre véhicule circulant dans la même voie;
 - ▷ entre une rangée de véhicules en circulation et une rangée de véhicules stationnés à l'intérieur de cette même voie de circulation.



De plus, il est interdit au conducteur d'un cyclomoteur de moins de 16 ans de transporter un passager.

DES EXERCICES D'APPRENTISSAGE



Exercices théoriques

- 1. Quels documents devez-vous avoir en votre possession quand vous conduisez un cyclomoteur ?**
 - a) Certificat d'immatriculation et diplôme d'études secondaires
 - b) Manuel du propriétaire et acte de naissance
 - c) Permis de conduire et certificat d'immatriculation
 - d) Permis de conduire et passeport
- 2. Quels sont les équipements obligatoires d'un cyclomoteur ?**
 - a) ▶ Feux de recul
▶ Avertisseur sonore
▶ Porte-bagages
▶ Pare-brise
 - b) ▶ Phare
▶ Feux de changement de direction
▶ Système d'antidémarrage électronique
▶ Radio
 - c) ▶ Phare avant blanc
▶ Feu arrière rouge
▶ Feu de freinage rouge à l'arrière
▶ Deux rétroviseurs
 - d) ▶ Silencieux
▶ Feu de freinage rouge à l'arrière
▶ Lecteur de disque compact
▶ Porte-bagages

3. Quels vêtements et accessoires de protection doit-on porter en tout temps pour circuler à cyclomoteur ?

- a) ▶ Veste de couleur pâle
 - ▶ Bottes
 - ▶ Gants
 - ▶ Lunettes protectrices

- b) ▶ Pantalon long
 - ▶ Foulard
 - ▶ Sandales
 - ▶ Gants

- c) ▶ Veste de couleur pâle
 - ▶ Gants
 - ▶ Sandales
 - ▶ Bermuda

- d) ▶ Bottes
 - ▶ Pantalon long
 - ▶ Casquette
 - ▶ Foulard

AVANT DE CONDUIRE

1

À la fin de ce chapitre, vous devez connaître :

- 1) les points à vérifier sur votre cyclomoteur avant chaque départ;
- 2) le matériel de dépannage à apporter lorsque vous circulez;
- 3) le trajet le plus sécuritaire pour vous rendre d'un endroit à un autre;
- 4) les principales caractéristiques d'un trajet sécuritaire.

LE MANUEL DU PROPRIÉTAIRE

Le manuel du propriétaire fournit l'information nécessaire pour maintenir le véhicule en bon état de fonctionnement. Il précise les travaux d'entretien que vous pouvez effectuer vous-même et ceux qu'il est préférable de confier à un spécialiste.

Respecter les recommandations du fabricant vous permettra de prévenir bien des ennuis mécaniques et ainsi de profiter au maximum de votre cyclomoteur.

LA VÉRIFICATION AVANT LE DÉPART

Pour éviter les ennuis, voici les points à vérifier avant chaque randonnée :

- ▶ le fonctionnement de l'avertisseur sonore (klaxon) ;
- ▶ le bon état et le réglage des rétroviseurs ;
- ▶ le fonctionnement des feux :
 - avant
 - arrière
 - de changement de direction (clignotant)
 - de frein
- ▶ le gonflage, l'usure et l'état des pneus ;
- ▶ le fonctionnement de la commande des gaz ;
- ▶ le fonctionnement et le réglage des leviers de frein et la vérification des câbles de frein ;
- ▶ le niveau d'essence et d'huile et les fuites possibles ;
- ▶ le serrage et le remplacement des boulons et des écrous.

LE MATÉRIEL DE DÉPANNAGE

Lorsque vous partez en randonnée, ayez toujours sous la main un matériel de dépannage en cas de bris mécanique.

Certains concessionnaires remettent une trousse d'outils à l'achat d'un cyclomoteur. Sinon, procurez-vous un ensemble d'outils qui permettent de résoudre la plupart des problèmes des cyclomoteurs.

Des pinces



Une clé à molette



Tournevis à plusieurs embouts



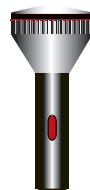
Un couteau de poche



Une ou deux clés plates



Une lampe de poche



Une clé à bougie

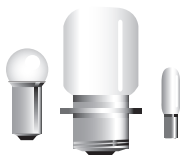


LES PIÈCES DE RECHANGE

1

Les pièces les plus susceptibles de faire défaut sont les ampoules et la bougie. Comme elles se remplacent sans difficulté, assurez-vous d'en avoir à portée de main en cas de besoin. Consultez le manuel du propriétaire pour effectuer correctement le changement. Ces pièces sont très délicates. Placez-les dans un contenant de protection étanche pour qu'elles soient en bon état jusqu'au moment où vous devrez les utiliser.

Des ampoules
pour les
différents
feux et phares



Une bougie



AUTRE MATÉRIEL

Pour effectuer d'autres types de réparations, complétez votre trousse avec le matériel suivant :

- ▶ une bouteille incassable d'huile à moteur ;
- ▶ un chiffon ;
- ▶ du ruban adhésif d'électricien ;
- ▶ le manuel du propriétaire.

Avant d'entreprendre une réparation, consultez le manuel du propriétaire. Vous éviterez ainsi de causer des dommages encore plus graves à votre cyclomoteur.

LE CHOIX D'UN TRAJET

Le cyclomoteur n'est pas tellement puissant et offre peu de protection en cas de chute ou d'accident. Pour éviter un accident, choisissez un itinéraire approprié.

Planifier son itinéraire avant chaque départ rend la conduite plus sécuritaire et les randonnées plus agréables.

Les caractéristiques d'un trajet sécuritaire

- ▶ **Tous les véhicules circulent à peu près à la même vitesse**
Les conducteurs ne deviennent pas impatients parce qu'ils se sentent retardés.
- ▶ **Les voies sont larges**
Les conducteurs impatients peuvent dépasser sans mettre votre vie en péril.
- ▶ **Il y a un accotement**
Si une situation dangereuse se présente, vous pouvez quitter la route sans trop de risques.
- ▶ **Il y a peu de circulation**
La conduite est plus facile, car il y a moins d'encombrement. Comme vous n'êtes pas toujours arrêté, vous économisez aussi du carburant.
- ▶ **Il y a peu ou pas de camions**
Les camions ont de nombreux angles morts et occupent plus d'espace sur la chaussée. Ils provoquent des déplacements d'air qui peuvent nuire à la stabilité de votre cyclomoteur.
- ▶ **Il y a peu ou pas d'obstacles**
Des obstacles peuvent vous obliger à effectuer des manœuvres de contournement ou à vous déplacer sur une autre voie.

DES EXERCICES D'APPRENTISSAGE

1

Exercices pratiques



Les exercices pratiques suggérés ci-dessous doivent être exécutés seulement après l'obtention du permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur.

1. Faites une vérification avant départ en huit points.
2. Vérifiez si la trousse de dépannage est complète. Ajoutez le matériel manquant, s'il y a lieu.
3. Préparez un trajet sécuritaire.



Exercices théoriques

1. Quel serait le trajet le plus sécuritaire pour vous rendre au restaurant indiqué sur le plan? Faites le tracé au crayon en tenant compte des renseignements contenus dans le tableau des caractéristiques des rues et avenues.

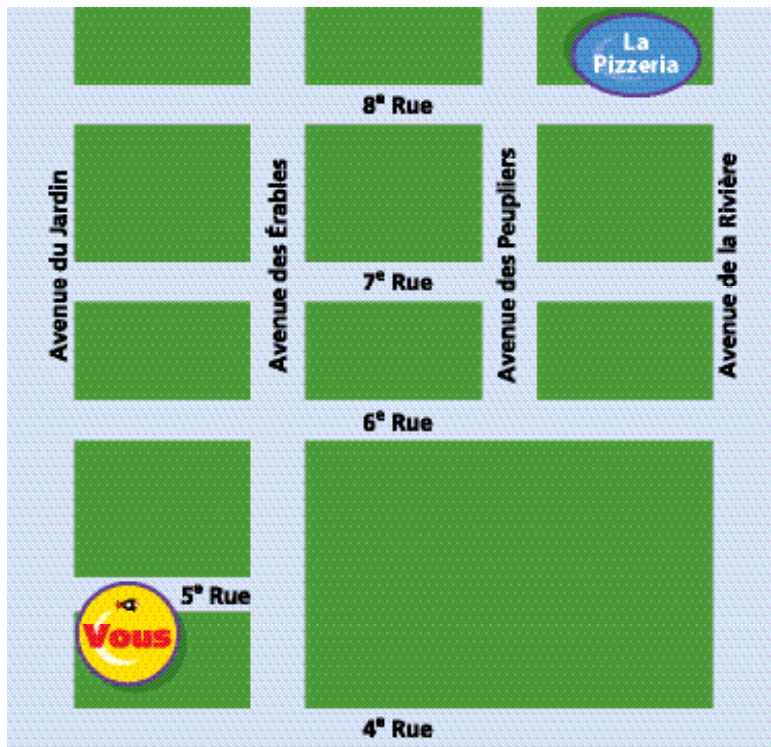






Tableau des caractéristiques

a) 4 ^e Rue		Large	Pas d'accotement	Très achalandée	
b) 5 ^e Rue		Étroite	Peu d'accotement	Peu achalandée	
c) 6 ^e Rue		Très étroite	Pas d'accotement	Achalandée	
d) 7 ^e Rue		Large	Accotement	Peu achalandée	
e) 8 ^e Rue		Étroite	Pas d'accotement	Très achalandée	
f) av. du Jardin		Large	Accotement	Achalandée	
g) av. des Érables		Étroite	Pas d'accotement	Achalandée	
h) av. des Peupliers		Large	Pas d'accotement	Achalandée	
i) av. de la Rivière		Large	Accotement	Peu achalandée	

2. À l'achat d'un cyclomoteur, quel document devez-vous exiger pour vérifier et entretenir convenablement votre véhicule ?

- a) Le guide *Conduire un cyclomoteur*
- b) Le certificat d'immatriculation du véhicule
- c) Le manuel du propriétaire
- d) Le *Guide de la route*

3. Quels sont les huit points importants à vérifier avant une randonnée ?

- a)
 - ▶ La clé de contact
 - ▶ L'indicateur de vitesse
 - ▶ Le totaliseur de kilomètres
 - ▶ Les pneus
 - ▶ La poignée des gaz
 - ▶ Les repose-pieds
 - ▶ L'essence
 - ▶ L'huile à transmission
- b)
 - ▶ L'avertisseur sonore
 - ▶ Les rétroviseurs
 - ▶ Les feux
 - ▶ Les pneus
 - ▶ La commande des gaz
 - ▶ Les freins
 - ▶ L'essence et l'huile à transmission
 - ▶ Les boulons et écrous
- c)
 - ▶ Le tuyau d'échappement
 - ▶ La béquille centrale
 - ▶ Les freins
 - ▶ Le guidon
 - ▶ L'étrangleur
 - ▶ Le porte-bagages
 - ▶ L'huile à transmission
 - ▶ Les rayons des roues

- d) ▶ Les feux de changement de direction
- ▶ La chaîne d'entraînement
- ▶ Les câbles de frein
- ▶ Les pneus
- ▶ Le carburateur
- ▶ Les amortisseurs
- ▶ La bougie
- ▶ La batterie

4. Que devrait contenir votre trousse de dépannage ?

- a) Ampoules de rechange pour les feux et phares, bougie
- b) Pneu de rechange, indicateur de pression d'air
- c) Filtre à essence, filtre à air
- d) Câbles de frein, chaînes d'entraînement

5. Quel est le trajet le plus sécuritaire pour vous rendre d'un point à l'autre ?

- a) Route large, pas d'accotement, très achalandée, panneaux de signalisation suivants :



- b) Route étroite, pas d'accotement, achalandée, panneaux de signalisation suivants :



- c) Route très étroite, pas d'accotement, peu achalandée, panneaux de signalisation suivants :



- d) Route à deux voies de circulation dans les deux sens, accotement, peu achalandée, panneaux de signalisation suivants :



6. Quelles sont les caractéristiques d'un itinéraire sécuritaire ?

- a) ▶ Route où tous les véhicules circulent à peu près à la même vitesse
 - ▶ Voies de circulation larges
 - ▶ Chaussée avec accotement
 - ▶ Peu de circulation
 - ▶ Peu ou pas de camions
 - ▶ Peu ou pas d'obstacles

- b) ▶ Route où la vitesse est supérieure à 50 km/h
 - ▶ Voie de circulation large
 - ▶ Chaussée séparée par un terre-plein
 - ▶ Achalandée
 - ▶ Pas de camions
 - ▶ Pas d'obstacles

- c) ▶ Route où les véhicules circulent à peu près à la même vitesse
 - ▶ Voies à sens unique
 - ▶ Pas d'accotement
 - ▶ Moyennement achalandée
 - ▶ Circulation de camions autorisée
 - ▶ Pont à chaussée étroite

- d) ▶ Route où la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h
 - ▶ Voie de circulation très étroite
 - ▶ Pas d'accotement
 - ▶ Peu de circulation
 - ▶ Peu ou pas de camions
 - ▶ Route sinueuse

LES CONTRÔLES DE BASE

2

À la fin de ce chapitre, vous devez connaître :

- 1) la position correcte des pieds pour conduire ;
- 2) la roue sur laquelle agit chacun des freins ;
- 3) la pression à mettre sur chacun des freins pour arrêter de façon sécuritaire en situation normale ;
- 4) la pression à mettre sur chacun des freins pour arrêter de façon sécuritaire en situation d'urgence ;
- 5) la position correcte des pieds à l'arrêt ;
- 6) un moyen d'incliner le véhicule et de garder l'équilibre au moment d'un virage ;
- 7) la position du corps pendant un virage ;
- 8) deux facteurs qui diminuent l'adhérence à la route ;
- 9) le moment approprié pour commencer à freiner à l'approche d'un virage ;
- 10) l'endroit où regarder quand on effectue un virage ;
- 11) les façons d'éviter les accidents dans les virages.

On a vu l'importance de choisir une route peu achalandée, lorsque c'est possible. Cependant, il arrive que les accidents de cyclomoteurs ne mettent pas en cause d'autres usagers de la route. Les cyclomoteuristes sont les personnes les mieux placées pour éviter les accidents où seul leur véhicule est concerné. Comme ces accidents surviennent généralement à la suite d'une perte de contrôle, voici ce qu'il est possible de faire pour éviter ce genre de situation.

2

LA CONDUITE EN LIGNE DROITE

En cyclomoteur, toute position instable contribue à déséquilibrer le véhicule. De plus, un trou ou une bosse sur la chaussée, un déplacement d'air occasionné par un autre véhicule ou encore une commande trop brusque sur le guidon augmentent les risques de chute.

LA POSITION DES PIEDS

La perte de contrôle peut être provoquée par une mauvaise position des pieds.

La position la plus stable

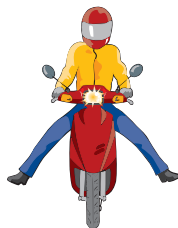
Les pieds sont placés sur les repose-pieds, les genoux près du véhicule et collés ensemble.



Les positions instables

Les jambes sorties

Les pieds peuvent heurter le sol et faire perdre l'équilibre.



Les genoux écartés

L'équilibre est plus difficile à maintenir lorsque les genoux sont écartés.



Les pieds du même côté

Le poids n'est pas réparti également de chaque côté du cyclomoteur. Le moindre choc menace l'équilibre, sans compter l'inconfort de la position et l'instabilité qu'elle entraîne.



LE RALENTISSEMENT ET L'ARRÊT

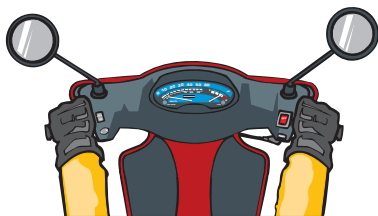
Le contrôle du cyclomoteur et de sa vitesse dépend largement de la façon dont vous maniez la commande des gaz et les leviers de frein. Pour parvenir à une bonne coordination, il faut bien sûr de la pratique, mais aussi posséder les connaissances appropriées.

LE FREINAGE

Freiner constitue l'un des éléments essentiels de la conduite d'un cyclomoteur. La maîtrise de cette manœuvre est une compétence fondamentale, étroitement liée à la conduite sécuritaire. Il est donc impératif pour tout cyclomotoriste de perfectionner cette compétence clé.

Pour assurer sa sécurité personnelle et celle des autres usagers de la route, le cyclomotoriste doit s'adapter aux différentes situations. En voici quelques-unes où il doit envisager de ralentir ou de s'immobiliser complètement :

- ▶ à un panneau d'arrêt ou à un feu rouge;
- ▶ à l'approche d'une intersection, d'un passage pour piétons, d'une zone scolaire ou d'un milieu de vie;
- ▶ en présence ou à l'approche d'usagers vulnérables;
- ▶ lorsque la circulation est dense;
- ▶ à l'approche d'une zone de travaux ou dans celle-ci;
- ▶ à la vue d'un obstacle sur la route, etc.



Certains comportements sont étroitement liés à la conduite sécuritaire d'un cyclomoteur, favorisant ainsi la réduction des risques. En revanche, d'autres comportements vont à l'encontre de cette démarche et tendent à accroître les risques.

Comportements à favoriser pour une conduite sécuritaire :

- ▶ **Garder une distance sécuritaire** : maintenir des marges de sécurité entre les autres véhicules et le vôtre permet d'atténuer certains risques, notamment le risque de collision.
- ▶ **Anticiper les situations à risque** : anticiper les dangers vous permet d'augmenter votre temps de réaction, ce qui vous laisse suffisamment de temps pour ralentir ou freiner efficacement au moment opportun.
- ▶ **Adapter votre conduite** : rouler à une vitesse sécuritaire en fonction de l'état de la chaussée, de la densité de la circulation, des conditions météorologiques, du moment de la journée, etc., permet de mieux gérer les aléas de la route.

Comportements à éviter pour une conduite sécuritaire :

- ▶ **Attendre au dernier moment pour freiner peut compromettre votre sécurité** : éviter les manœuvres de freinage brusques et tardives (qui ont pour effet de surprendre les usagers qui vous suivent), anticiper les arrêts et freiner de manière progressive permet de prévenir les situations dangereuses.
- ▶ **Traîner les pieds pour ralentir ou arrêter est assurément une méthode à proscrire** : éviter de freiner en traînant les pieds au sol et privilégier l'utilisation des freins du cyclomoteur pour vous assurer un meilleur contrôle.
- ▶ **Freiner systématiquement dans les courbes** : amorcer la manœuvre de freinage avant d'entrer dans une courbe plutôt qu'au moment de négocier la courbe aura pour effet d'assurer un meilleur contrôle du cyclomoteur.

- ▶ **Immobiliser votre cyclomoteur en transgressant des règles de circulation** : aux intersections, il est impératif de prêter une attention particulière aux lignes d'arrêt, aux passages pour piétons et aux aménagements cyclables. Vous arrêter à l'endroit approprié permet aux usagers vulnérables de ne pas être contraints de quitter le passage qui leur est réservé pour traverser une intersection, ce qui préserve leur sécurité.
- ▶ **Franchir les intersections en transgressant des règles de circulation** : il est nécessaire de vous arrêter complètement à l'intersection au lieu de vous y engager au ralenti. Cela s'applique particulièrement aux intersections où il y a des panneaux d'arrêt, des feux rouges, des feux jaunes ou des passages pour piétons.
- ▶ **Ralentir de manière imprévisible** : à l'approche d'une intersection, il faut éviter de circuler au ralenti sans raison apparente, de ralentir de manière trop soudaine ou de faire des zigzags. Ces comportements imprévisibles représentent un danger, tant pour vous que pour les autres usagers de la route. Il est essentiel de conduire de façon stable et prévisible pour circuler en toute sécurité sur la route.



Lorsque vous ralentissez, les feux de freinage ne s'allument pas automatiquement. Pensez à appuyer légèrement sur l'un des leviers de freinage pour communiquer aux autres usagers de la route que vous êtes en train de ralentir.

Savoir freiner en situation normale

Il est important de rappeler que le levier de frein situé du côté droit d'un cyclomoteur commande le système de freinage de la roue avant, tandis que le levier de frein situé du côté gauche commande le système de freinage de la roue arrière.

Bien que les freins avant et arrière puissent être actionnés séparément, une utilisation efficace et sécuritaire nécessite **une manipulation simultanée du frein avant et du frein arrière**. Cette pratique permet d'optimiser le ralentissement du cyclomoteur tout en maintenant sa stabilité. Elle améliore également la sécurité du cyclomotoriste.

Pour assurer une manœuvre de freinage équilibrée en situation de conduite normale, il faut :

1. relâcher progressivement la poignée des gaz pour réduire la vitesse du cyclomoteur;
2. appuyer progressivement et simultanément sur les leviers de freins avant et arrière en appliquant une pression proportionnelle en adéquation avec la situation de conduite;
3. relâcher progressivement la pression sur les leviers de freins à la fin du ralentissement afin d'éviter le blocage des roues;
4. maintenir les pieds sur les repose-pieds jusqu'à l'arrêt complet du cyclomoteur.

Suivre ces étapes permet un freinage efficace et équilibré, assurant ainsi le ralentissement ou l'immobilisation du cyclomoteur en toute sécurité.



Un entretien régulier de votre cyclomoteur garantit, un fonctionnement optimal de votre système de freinage, contribuant ainsi à assurer votre sécurité sur la route. Par conséquent, assurez-vous de vérifier régulièrement l'état et la pression d'air de vos pneus et veillez à ce que les composantes essentielles du système de freinage, comme les plaquettes, les étriers, les leviers et les câbles, soient en bon état.

Prévenir le blocage des roues

Exécuter une manœuvre de freinage sécuritaire est loin d'être banal, même si, en apparence, cela semble simple. Bien réussir une telle manœuvre exige un savoir-faire qui s'acquiert principalement par la pratique.

Il faut absolument éviter d'appuyer brusquement sur les leviers de freins afin de prévenir le blocage de la roue avant ou de la roue arrière. Celui-ci résulte d'une fausse manœuvre de freinage. Le blocage des roues, que ce soit, la roue avant ou la roue arrière, représente l'un des principaux risques auxquels les cyclomotoristes sont exposés.

Il est important de retenir que le frein avant d'un cyclomoteur est plus efficace que le frein arrière, puisqu'il fournit une force de freinage supérieure. Cela est attribuable au transfert de poids vers l'avant qui s'opère lors du freinage. Une manœuvre de freinage brusque a pour effet d'accentuer ce transfert de poids, rendant la roue avant plus lourde et la roue arrière plus légère. Ce phénomène, combiné au blocage de l'une des roues, peut entraîner un déséquilibre, un dérapage, une perte de contrôle ou même une chute, ce qui peut causer des blessures graves ou mortelles au cyclomotoriste. La compréhension de ce phénomène est essentielle pour utiliser les freins de façon sécuritaire et efficace.

L'expérience joue nécessairement un rôle clé. Chaque cyclomotoriste apprend, par la pratique, à doser correctement la pression applicable sur les freins. Idéalement, la répartition devrait se situer entre 60 % et 70 % pour le frein avant et entre 30 % et 40 % pour le frein arrière. Cela permet, selon les circonstances, d'optimiser la puissance de freinage tout en maintenant le contrôle du cyclomoteur.

2

Savoir freiner en situation d'urgence

Un cyclomotoriste n'est jamais à l'abri de situations inattendues sur la route. Malheureusement, certaines situations dangereuses surviennent sans avertissement, laissant peu de temps pour réagir. C'est dans ces circonstances qu'un freinage d'urgence peut s'avérer nécessaire.

La prévention

La prévention demeure assurément l'une des stratégies les plus pertinentes et les plus efficaces pour faire face à ces situations dangereuses. Il faut retenir que **le meilleur freinage d'urgence est celui que le cyclomotoriste parvient à éviter.**

En respectant les limites de vitesse, en maintenant des distances sécuritaires entre lui et les autres véhicules et en observant attentivement son environnement, le cyclomotoriste s'engage activement à éviter les situations de conduite imprévisibles nécessitant un freinage d'urgence.

Le freinage d'urgence

Le freinage d'urgence en cyclomoteur est une compétence essentielle qui demande anticipation, coordination et pratique. En suivant ces conseils, vous augmentez significativement votre capacité à réagir efficacement aux situations de conduite imprévisibles.

Voici les étapes à suivre pour effectuer un freinage d'urgence sûr et efficace :

1. Anticipez les situations dangereuses en surveillant activement la route et les autres usagers. Cela permet d'identifier les signes précurseurs de dangers.
2. Relâchez la poignée des gaz dès que vous identifiez un danger. En réduisant votre vitesse, vous aurez un meilleur contrôle lors du freinage d'urgence.

3. Appuyez simultanément, progressivement et fermement sur les leviers des freins avant et arrière. L'application d'une pression graduelle et contrôlée sur les leviers des freins préviendra le blocage des roues (Note : Consultez la section « Prévenir le blocage des roues » plus haut dans le présent chapitre.).
4. Maintenez votre équilibre en gardant votre corps centré sur le cyclomoteur tout en laissant vos pieds sur les repose-pieds. Cela permet de stabiliser le véhicule et d'éviter le risque de basculement.
5. Regardez droit devant en évaluant constamment la situation afin d'identifier les risques de collisions. Si la situation le permet, déviez de votre trajectoire pour éviter tout obstacle sur la route. Il est important de ne pas fixer un obstacle en particulier, car vous vous dirigerez vers ce que vous regardez.
6. Relâchez progressivement la pression sur les leviers de freins à la fin du ralentissement, afin de prévenir le blocage des roues. Évitez tout relâchement brusque pour maintenir une trajectoire stable et empêcher les rebondissements.
7. Maintenez vos pieds sur les repose-pieds jusqu'à l'arrêt complet.
8. Restez vigilant et soyez prêt à vous remettre en mouvement lorsque la situation l'exige.

En suivant ces étapes, vous améliorez vos chances de réagir efficacement en cas d'urgence, assurant ainsi votre sécurité et celle des autres usagers de la route.

La pratique régulière du freinage d'urgence dans un environnement contrôlé vous permettra de développer votre savoir-faire.

Savoir freiner sur une surface mouillée

Effectuer une manœuvre de freinage sur une surface mouillée pose un défi supplémentaire par rapport à une manœuvre de freinage exécutée sur une surface sèche. Lorsque la surface est mouillée, vous devez privilégier une méthode de freinage plus douce que celle utilisée en situation normale. Il est important de freiner modérément et graduellement.

Ainsi, lorsque les conditions routières sont difficiles, adaptez avant tout votre conduite. Ensuite, observez attentivement votre environnement de conduite afin d'anticiper les risques. Vous aurez ainsi plus de temps pour réagir et plus d'espace pour immobiliser votre cyclomoteur, ce qui réduira notamment le risque de glisser sur une surface mouillée.

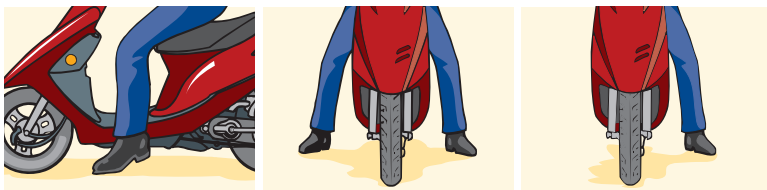
Par ailleurs, lorsque vous circulez sur une route dont la chaussée est mouillée, il est conseillé d'éviter les freinages soudains, les accélérations rapides ou les manœuvres brusques. De plus, il est essentiel de prendre en considération que la réduction d'adhérence sur une surface mouillée entraîne une distance d'immobilisation plus grande qu'en temps normal. À cela s'ajoute le risque accru de blocage des roues dans de telles conditions. Soyez également attentif aux surfaces peintes ou métalliques, qui deviennent particulièrement glissantes lorsque la chaussée est mouillée.



La présence d'eau sur la chaussée a pour effet de diminuer l'efficacité du freinage. Dans cette situation, il est important d'assécher le système de freinage, en particulier après être passé dans une flaque d'eau. Pour y parvenir, vous devez appuyer légèrement et simultanément sur les leviers de freins en roulant à une vitesse raisonnable et constante. Cette action permet d'éliminer l'eau présente sur les composantes de freinage, améliorant ainsi la capacité de freinage.

La position d'arrêt

Vous pouvez perdre l'équilibre non seulement en circulant, mais également lorsque vous êtes arrêté. Parmi les trois positions d'arrêt suivantes, laquelle semble la plus stable ?



2

Voici un exercice qui vous démontrera la position idéale.

1. Restez debout sur la pointe des pieds pendant une minute.
2. Pendant la minute suivante, appuyez-vous sur les deux pieds.
3. Pour la dernière minute, restez debout sur un seul pied.

Vous avez constaté que le fait d'être appuyé sur les deux pieds procure une bien meilleure stabilité. C'est la même chose quand on est arrêté avec un cyclomoteur.

COMMENT PRENDRE LES VIRAGES

Pour prendre les virages de façon sécuritaire, vous devez savoir où vous vous dirigez, connaître la vitesse à laquelle vous devez circuler ainsi que la façon de manœuvrer le cyclomoteur.

L'inclinaison

Pour tourner, vous devez faire pencher le cyclomoteur dans la direction du virage. La méthode la plus efficace pour produire cette inclinaison s'appelle le *contre-braquage*. Après l'avoir expérimentée à quelques reprises dans un endroit tranquille, vous constaterez qu'il est plus facile de produire l'inclinaison de cette façon qu'en transférant le poids de votre corps du côté du virage.

Pendant la conduite en ligne droite, deux éléments affectent l'équilibre : la position du corps et la vision au loin. Au cours d'un virage, c'est un peu la même chose.

- ▶ À l'entrée d'un virage, il faut amorcer l'inclinaison du cyclomoteur en poussant légèrement sur le guidon du côté où vous souhaitez tourner (poussez à droite pour virer à droite, et à gauche pour virer à gauche).
- ▶ Au moment où le cyclomoteur prend la direction désirée, relâchez la pression.



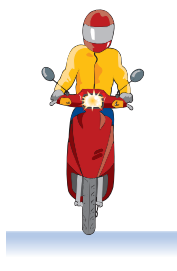
LA POSITION DU CORPS

Dans un virage, pour maintenir l'équilibre et conserver une trajectoire uniforme, vous devez garder la position du corps en harmonie avec celle du cyclomoteur et regarder au loin. Ne craignez pas de pencher votre corps autant que votre cyclomoteur. Cette façon de faire ne présente aucun danger lorsque le véhicule est incliné raisonnablement.

Pour contrôler l'inclinaison du cyclomoteur, vous devez tenir compte de la forme de la courbe dans laquelle vous vous engagez et de la vitesse du véhicule.

2

Le corps suit l'inclinaison du cyclomoteur.



Le corps augmente l'inclinaison du cyclomoteur.
Le risque de dérapage augmente aussi.



Le corps s'oppose à l'inclinaison du cyclomoteur.



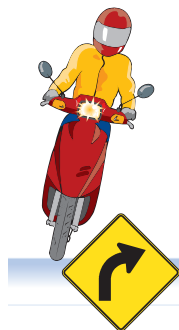
L'inclinaison varie selon :

La forme de la courbe

Courbe plus prononcée, cyclomoteur plus incliné



Courbe moins prononcée, cyclomoteur moins incliné



La vitesse du véhicule

Vitesse plus rapide, cyclomoteur plus incliné



Vitesse moins rapide, cyclomoteur moins incliné



L'ADHÉRENCE À LA ROUTE

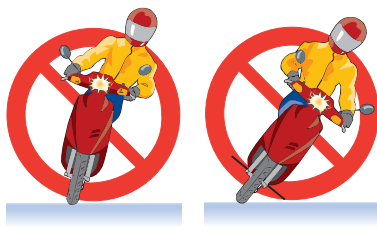
Pour réussir un virage, le cyclomoteur doit absolument adhérer à la route, ce qui veut dire que les deux pneus s'agrippent bien à la chaussée.

Il est très difficile de contrôler un véhicule qui n'adhère plus à la route, car même si vous tentez de lui imposer une trajectoire, il ne la suivra pas.

2

Qu'est-ce qui diminue l'adhérence ?

À vitesse élevée, le véhicule est plus léger et les pneus ont moins d'adhérence. L'adhérence est meilleure si vous ne prenez pas les virages trop rapidement. Vous devez donc diminuer votre vitesse avant de vous engager dans le virage. Plus le cyclomoteur est penché, plus vous vous approchez de la limite d'adhérence ; c'est à ce moment que le dérapage peut survenir. Du sable, du gravier ou de la pluie sur la chaussée contribuent également à diminuer l'adhérence.



Quand ralentir ?

Il y a une nette différence entre freiner avant et pendant un virage.

Freiner AVANT le virage

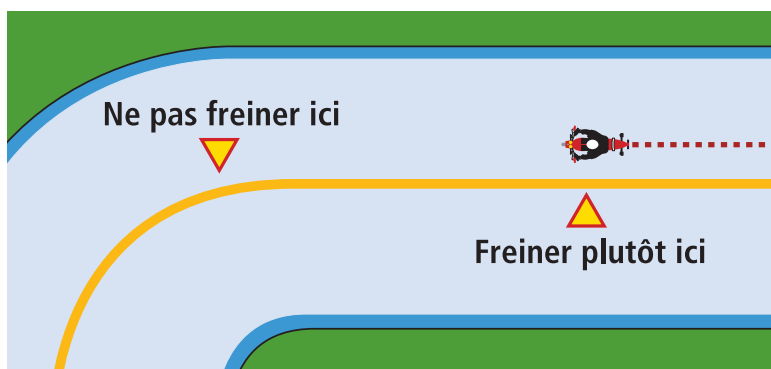
- ▶ Le cyclomoteur est vertical ; l'adhérence est au maximum et le freinage est efficace.
- ▶ Les roues sont droites et risquent moins de se bloquer.

Freiner PENDANT le virage

- ▶ Le cyclomoteur est incliné; l'adhérence et l'efficacité du freinage sont réduites.
- ▶ La roue avant est tournée et se bloque plus facilement.

Éviter de freiner au moment de tourner vous permettra d'effectuer un meilleur virage.

Qu'il s'agisse d'un cyclomoteur ou d'une automobile, les lois de la physique sont les mêmes. Le conducteur qui s'engage dans une courbe trop rapidement voit diminuer l'adhérence de son véhicule à la route et risque de ne pas pouvoir effectuer son virage.



Qu'arrive-t-il si un véhicule déborde sur votre voie? La petite taille de votre cyclomoteur peut jouer en votre faveur, à la condition de voir le danger à temps.

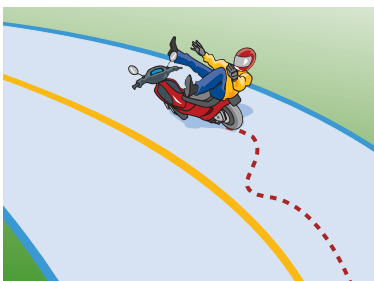
COMMENT ÉVITER LES ACCIDENTS DANS LES VIRAGES

Regarder loin en avant

2

En abordant une courbe, certains cyclomotoristes ont tendance à regarder trop près de la roue avant. Ce faisant, ils peuvent difficilement repérer les véhicules venant en sens inverse. Par contre, regarder loin devant permet de déceler le danger et surtout de prévoir la manœuvre qui permettra d'éviter les véhicules sans brusquerie.

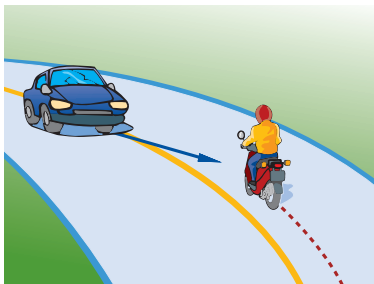
Accidents de cyclomoteurs dans les virages



Déraper



Passer tout droit



Entrer en collision avec un véhicule venant en sens inverse



DES EXERCICES D'APPRENTISSAGE

Exercices pratiques



Les exercices pratiques suggérés ci-dessous doivent être exécutés seulement après l'obtention du permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur.

1. Exercez-vous à manipuler, sans les regarder, les manettes, les boutons et les dispositifs sur le guidon.
2. Placez-vous à côté du cyclomoteur et penchez-le de façon à pouvoir vérifier l'inclinaison maximale possible avant que le repose-pied ne heurte le sol.
3. Placez le cyclomoteur sur la béquille et exercez-vous à repérer rapidement les leviers de frein agissant sur la roue avant et arrière.
4. Éteignez le moteur et, dans une légère côte ou en vous faisant pousser, appuyez seulement sur le frein avant, puis seulement sur le frein arrière et ensuite sur les deux freins en même temps. Remarquez les avantages à utiliser les deux freins en même temps.
5. À vitesse réduite et dans un lieu libre de toute circulation :
 - ▶ entraînez-vous à immobiliser votre cyclomoteur à un endroit précis sur le pavé ;
 - ▶ exercez votre habileté à appliquer la force nécessaire sur chacun des leviers de frein ;
 - ▶ effectuer les virages selon la méthode du contre-braquage ;
 - ▶ exercez-vous à ralentir et à freiner avant de vous engager dans une courbe.



Exercices théoriques

1. Remplissez les champs vides avec les mots « plus » ou « moins ».

Dans un virage, plus le cyclomoteur va vite _____ il est penché et _____ il a de l'adhérence.

Dans un virage, moins le cyclomoteur va vite _____ il est penché et _____ il a de l'adhérence.

2. Quelle doit être la bonne position des jambes, des genoux et des pieds quand vous circulez ?

- a) Jambes pendantes, genoux près du véhicule, pieds parallèles au sol
- b) Jambes pliées, genoux près du véhicule, pieds sur les repose-pieds
- c) Jambes pliées, genoux écartés, pieds sur le tableau avant
- d) Jambes pliées, pieds du même côté.

3. Lequel des énoncés suivants est vrai ?

- a) Le levier de frein situé à droite du guidon agit sur la roue avant.
- b) Le levier de frein situé à gauche du guidon agit sur la roue avant.
- c) Le levier de frein situé à droite du guidon agit sur les roues avant et arrière.
- d) Le levier de frein situé à gauche du guidon agit sur les roues avant et arrière.

4. Comment freiner de façon sécuritaire en situation normale ?

- a) Appuyer sur le frein avant seulement et éviter de bloquer la roue.
- b) Appuyer sur le frein arrière seulement et éviter de bloquer la roue.
- c) Appuyer sur le frein avant ou le frein arrière et éviter de bloquer les roues.
- d) Appuyer sur les deux freins et éviter de bloquer les roues.

5. Comment freiner de façon sécuritaire en situation d'urgence?

- a) Appuyer au maximum sur les deux freins sans bloquer les roues.
- b) Appuyer au maximum sur les deux freins et bloquer les deux roues.
- c) Appuyer au maximum sur les deux freins et au besoin bloquer seulement la roue arrière.
- d) Appuyer au maximum sur les deux freins et au besoin bloquer seulement la roue avant.

6. Quelle position des pieds est la plus stable lorsque vous êtes immobilisé?

- a) La pointe des deux pieds appuyée au sol
- b) Le pied droit au sol et le pied gauche sur le repose-pied
- c) Le pied gauche au sol et le pied droit sur le repose-pied
- d) Les deux pieds à plat sur le sol

7. Comment incliner votre cyclomoteur et garder l'équilibre dans un virage?

- a) Pousser d'abord sur le guidon du côté du virage.
Quand le cyclomoteur a atteint l'inclinaison désirée, diminuer la pression et maîtriser le guidon.
- b) Pousser d'abord sur le guidon du côté opposé au virage.
Quand le cyclomoteur commence à pencher, pousser sur le guidon du côté du virage.
- c) Pousser d'abord sur le guidon du côté du virage.
Quand le cyclomoteur commence à pencher, maintenir le guidon dans cette position.
- d) Pousser d'abord sur le guidon du côté du virage.
Quand le cyclomoteur commence à pencher, ramener le guidon en ligne droite.

8. Quelle doit être la position du corps dans un virage?

- a) Le corps doit être moins penché que le cyclomoteur.
- b) Le corps doit être penché autant que le cyclomoteur.
- c) Le corps doit être plus penché que le cyclomoteur.
- d) Le corps doit demeurer à la verticale.

9. Quels facteurs diminuent l'adhérence à la route?

- a) La vitesse et l'efficacité des freins
- b) Le niveau d'essence et l'inclinaison
- c) La vitesse et l'inclinaison
- d) L'efficacité des freins et le niveau d'essence

10. À quel moment devez-vous freiner pour amorcer un virage?

- a) Avant de vous engager dans le virage
- b) Au moment de vous engager dans le virage
- c) Au milieu du virage
- d) À la fin du virage

11. Où devez-vous regarder quand vous vous engagez dans une courbe?

- a) Vers la roue avant
- b) À environ un mètre devant le cyclomoteur
- c) Le plus loin possible dans la direction de la courbe
- d) Vers l'autre voie

LA COMMUNICATION

3

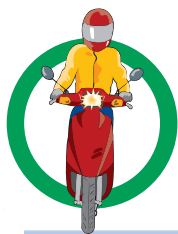
À la fin de ce chapitre, vous devez connaître :

- 1) les quatre moyens de signaler votre présence ;
- 2) des façons d'améliorer vos chances d'être vu si vous portez un casque et des vêtements sombres ;
- 3) les trois conditions pour bien signaler vos intentions.

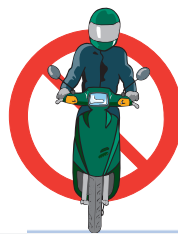
SIGNALER VOTRE PRÉSENCE

Dans la nature, certains animaux prennent la couleur de leur environnement afin de se protéger. Sur la route, la survie prend un sens tout à fait différent. Vous devez faire l'impossible pour être vu, surtout quand votre véhicule est de petite taille.

Les accidents entre un cyclomoteur et une automobile surviennent généralement lorsque l'automobiliste ne respecte pas le droit de passage du cyclomoteur. Voilà une constatation bien peu rassurante. Cependant, dans la majorité des cas, les automobilistes n'ont pas vu le cyclomoteur avant la collision. **Il existe plus d'un moyen de vous rendre visible.**



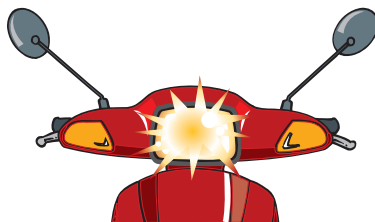
Certains cyclomoteuristes sont très visibles.



D'autres sont beaucoup plus difficiles à voir.

Le phare avant

Le phare avant permet de signaler votre présence en tout temps. Voilà pourquoi, avant chaque départ, vous devez vous assurer qu'il est propre, qu'il n'est pas caché par des bagages et que l'ampoule fonctionne toujours.



Afin d'assurer davantage votre sécurité, vous pouvez utiliser les phares de route (les « hautes ») le jour sans avoir à en diminuer l'intensité, en particulier dans les zones urbaines, où la surcharge d'information visuelle est importante.

Le feu arrière et le feu de freinage

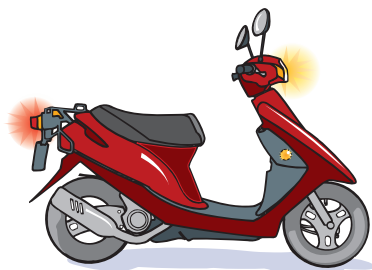


Un moyen simple et efficace de signaler votre présence aux automobilistes derrière vous est d'appuyer sur les leviers de frein, même quand votre cyclomoteur est immobilisé. Cette manœuvre rend le feu rouge plus brillant et permet de mieux signaler votre présence aux véhicules éloignés.

Les réflecteurs

Ils sont obligatoires et ils augmentent vos chances d'être vu lorsque vous circulez dans l'obscurité. Assurez-vous de les garder propres. Les réflecteurs sont également importants pour que le cyclomoteur soit aperçu de côté.

Vous pouvez aussi augmenter l'effet des réflecteurs en apposant des bandes adhésives rétro réfléchissantes à divers endroits.



Il est difficile d'apercevoir un cyclomoteur de côté, car on n'y trouve pas de feu comme à l'avant et à l'arrière, d'où l'importance des réflecteurs.

Les équipements de protection

L'importance pour un cyclomotoriste de revêtir des équipements de protection, idéalement bien adaptés aux conditions environnementales, est essentiel pour assurer sa sécurité et son confort. En cas d'accident ou de chute, le casque et les vêtements de protection représentent la principale ligne de défense sur laquelle le cyclomotoriste peut compter pour prévenir les blessures ou en réduire la gravité.

Le casque

Il est **obligatoire de porter un casque protecteur** conforme aux normes en vigueur. Le casque intégral est à privilégier, puisqu'il offre une meilleure protection. Si le casque n'est pas muni d'une visière, il est **obligatoire de porter des lunettes protectrices**.

À la tombée du jour, **le port d'une visière claire et transparente** améliore grandement la visibilité et atténue les risques liés à la circulation en soirée.

3

Les vêtements

Il est préférable de choisir des vêtements confectionnés dans des matières qui offrent une protection efficace contre l'abrasion et le déchirement, comme les tissus en Kevlar et en Cordura.

Par ailleurs, pour tenir compte de votre présence, les automobilistes doivent d'abord vous voir. Les vêtements sombres produisent un effet semblable à celui d'un camouflage. Il est donc recommandé de porter des vêtements aux couleurs éclatantes si vous voulez éviter d'être confondu avec l'asphalte.

Les couleurs les plus faciles à apercevoir sont, par ordre d'importance :

- 1) le jaune fluorescent ;
- 2) l'orange fluorescent ;
- 3) le vert fluorescent ;
- 4) le blanc ;
- 5) le jaune ;
- 6) le rouge.

Être bien vu peut vous éviter bien des ennuis. Le soir et par mauvais temps, il est particulièrement difficile de voir les cyclomotoristes. Si vous portez un casque et des vêtements sombres, améliorez vos chances d'être vu en leur ajoutant du ruban adhésif rétroréfléchissant. Vous pouvez également porter, par-dessus vos vêtements habituels, un dossard haute visibilité muni de bandes rétroréfléchissantes, qui vous rendra nettement plus visible aux yeux des autres usagers de la route.

COMMUNIQUER VOS INTENTIONS

Chaque fois qu'un automobiliste omet de signaler son intention de tourner ou de changer de voie, la situation peut devenir critique. C'est la même chose pour vous.

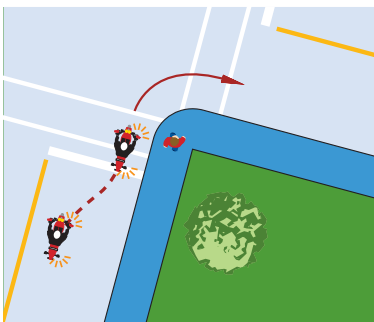
Puisque personne ne peut deviner les intentions des autres, il est essentiel de respecter les trois consignes suivantes.

Toujours signaler ses intentions

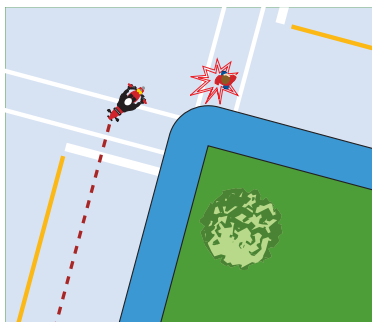
L'utilisation du feu de changement de direction doit devenir un geste automatique même quand vous ne voyez pas d'autres personnes sur la route. Vous pourriez ne pas les avoir remarquées.

Signaler clairement ses intentions

Les autres usagers de la route prennent leurs décisions à partir de ce qu'ils voient. C'est pourquoi vous devez signaler clairement vos intentions.



Le message est clair.
Le piéton ne s'engage pas sur la chaussée.



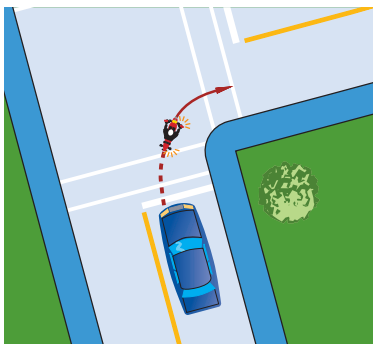
Le message n'a pas été clair.
Le piéton ne pouvait pas prévoir que le cyclomoteur allait tourner à droite.

Signaler ses intentions au bon moment

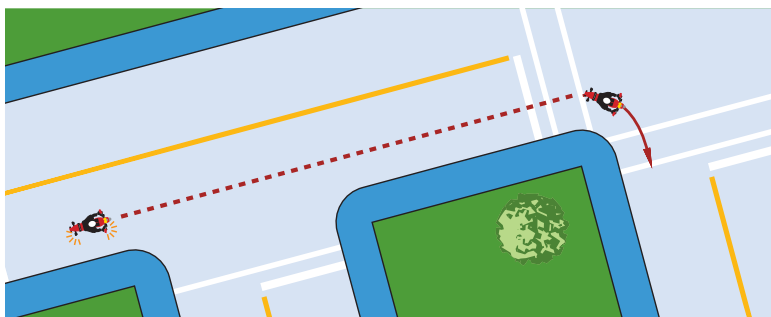
En signalant vos intentions trop tard, vous risquez de surprendre les autres usagers.

En le faisant trop tôt, vous risquez de semer la confusion et de laisser croire que vous avez oublié d'arrêter votre feu de changement de direction.

Dans un cas comme dans l'autre, votre message est beaucoup moins efficace.



Le signalement a lieu trop tard.



Le signalement a lieu trop tôt.

DES EXERCICES D'APPRENTISSAGE

Exercices pratiques



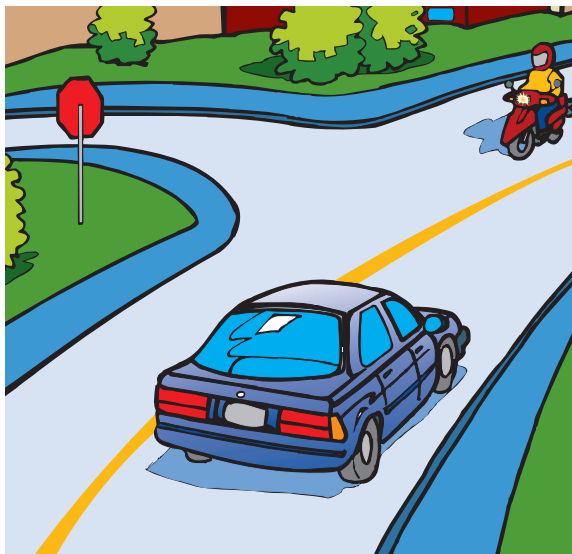
- 1) Exercez-vous à remplacer les ampoules des différents feux et phares. Vous éviterez d'être pris au dépourvu si vous deviez les changer en cours de randonnée. Le manuel du propriétaire indique comment procéder.
- 2) Placez des bandes adhésives rétro réfléchissantes à l'avant, à l'arrière et sur les côtés de votre cyclomoteur.
- 3) Examinez votre casque et vos vêtements. Ajoutez-leur au besoin du ruban adhésif rétro réfléchissant.
- 4) Afin d'être plus visible, portez en tout temps un dossard haute visibilité muni de bandes rétro réfléchissantes.

3



Exercices théoriques

1. Regardez attentivement l'illustration ci-dessous.
Si vous conduisiez le cyclomoteur, quel serait votre choix à l'approche de l'automobile?



- a) Continuer à la même vitesse
- b) Ralentir
- c) Accélérer

2. Parmi les moyens énumérés, lesquels permettent de signaler votre présence et d'attirer l'attention des autres usagers de la route ?

- 1) Circuler entre deux rangées de véhicules
 - 2) Circuler dans l'angle mort des autres véhicules
 - 3) Éviter de ralentir aux intersections
 - 4) Appuyer sur les freins à l'arrêt
 - 5) Porter des vêtements de couleur claire
 - 6) Circuler au centre de la chaussée quand la circulation est dense
 - 7) Éviter de se placer dans le champ de vision des autres conducteurs
 - 8) Tenir les réflecteurs propres et placer des bandes rétro réfléchissantes à l'avant, à l'arrière et sur les côtés du cyclomoteur
- a) 3-5-6-7
b) 4-5-6-8
c) 1-3-6-7
d) 2-4-6-8

3. Si vous portez un casque et des vêtements sombres, comment pouvez-vous améliorer vos chances d'être vu par les autres usagers de la route ?

- a) En circulant seulement par temps clair
- b) En circulant seulement sur les voies secondaires
- c) En y apposant du ruban adhésif rétro réfléchissant
- d) En circulant seulement sur des routes bien éclairées

4. Comment bien signaler ses intentions ?

- a) Toujours signaler ses intentions, clairement et au bon moment
- b) Signaler ses intentions avec les clignotants, longtemps à l'avance et uniquement s'il y a un véhicule derrière soi
- c) Signaler clairement ses intentions, seulement lorsqu'il y a d'autres usagers sur la route, et éviter de signaler trop tôt
- d) Signaler chaque fois qu'un autre usager ne nous a pas vu et seulement aux intersections; arrêter à au moins cinq mètres d'une intersection

5. Comment signaler son intention de tourner à droite à une intersection ?

- a) Klaxonner
- b) Utiliser le clignotant
- c) Faire un geste de la main
- d) Sortir le genou droit

L'OBSERVATION

4

À la fin de ce chapitre, vous devez connaître :

- 1) la façon de prendre une bonne décision quand un indice de danger a été repéré ;
- 2) certains éléments de risque pour les cyclomotoristes (obstacles, configuration de la route, autres usagers de la route) ;
- 3) le champ de vision que doit refléter un rétroviseur bien réglé ;
- 4) ce à quoi correspondent les angles morts des cyclomotoristes ;
- 5) la façon de vérifier les angles morts ;
- 6) la meilleure protection pour la vue ;
- 7) le sens de différents panneaux de signalisation routière (voir le chapitre sur la signalisation dans le *Guide de la route* pour bien comprendre leur signification).

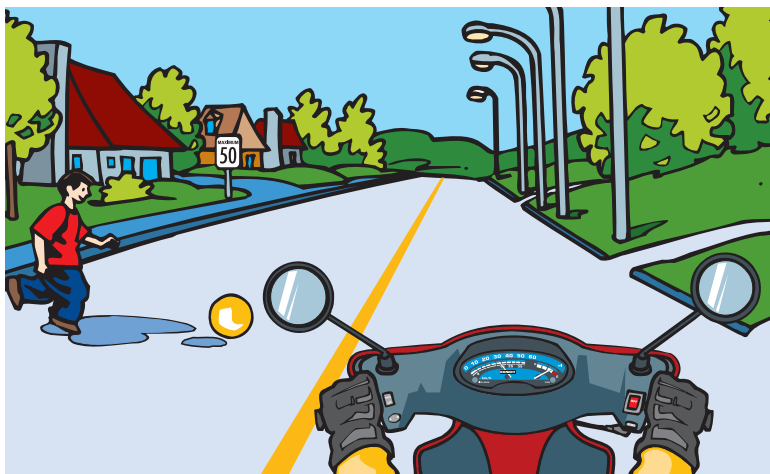
LES INDICES DE DANGER

Dans le chapitre précédent, on a démontré l'importance de se faire voir par les autres usagers de la route. Cependant, il peut arriver que, dans un moment d'inattention, une personne ne se rende pas compte de votre présence ou que les conditions de la circulation changent rapidement. Si une personne ne vous voit pas, il est dans votre intérêt de la garder dans votre champ de vision pour anticiper ce qu'elle va faire et adapter votre manœuvre en conséquence.



Pour vous adapter à tous ces changements, surveillez attentivement ce qui se passe autour de vous. Seule une observation globale et continue permet de déceler tous les indices de danger, qui sont parfois clairs, parfois plus subtils.

Les illustrations suivantes ont pour but d'exercer votre habileté à déceler les indices de danger. Essayez de les repérer le plus rapidement possible et encerclez-les. En situation de conduite, vous aurez ainsi davantage de temps pour réagir.



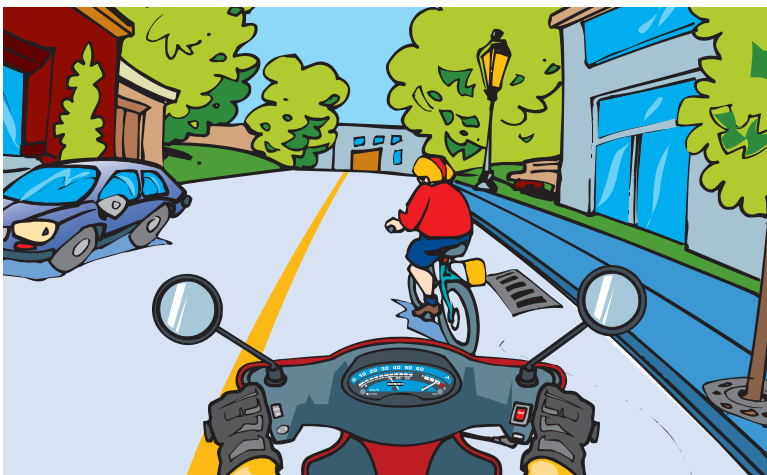
- 1) L'enfant qui veut récupérer son ballon pourrait bien s'engager sur la voie du cyclomoteur.



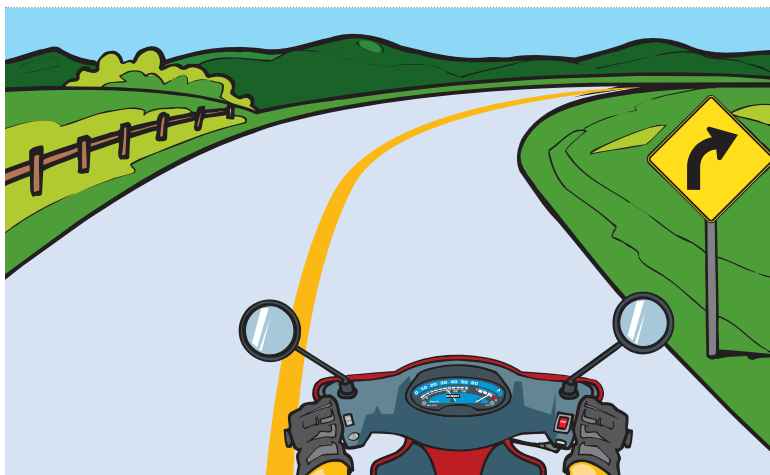
- 2) Un panneau de signalisation annonce un passage pour camions, plein de débris jonchent la chaussée.



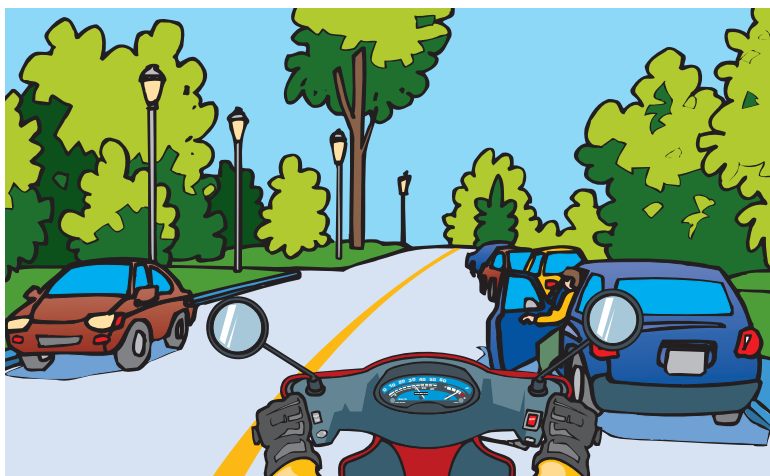
- 3) La position de la voiture à droite laisse croire que l'automobiliste se prépare à reculer. La présence du cyclomoteur n'a peut-être pas été remarquée.



- 4) La grille d'égout présente un risque pour le cycliste. Il est possible qu'il bifurque juste devant le cyclomoteur.



- 5) Un panneau de signalisation indique l'approche d'un virage prononcé. Mieux vaut ralentir avant de s'y engager.



- 6) L'automobiliste à droite ouvre sa portière sans tenir compte du cyclomoteur.



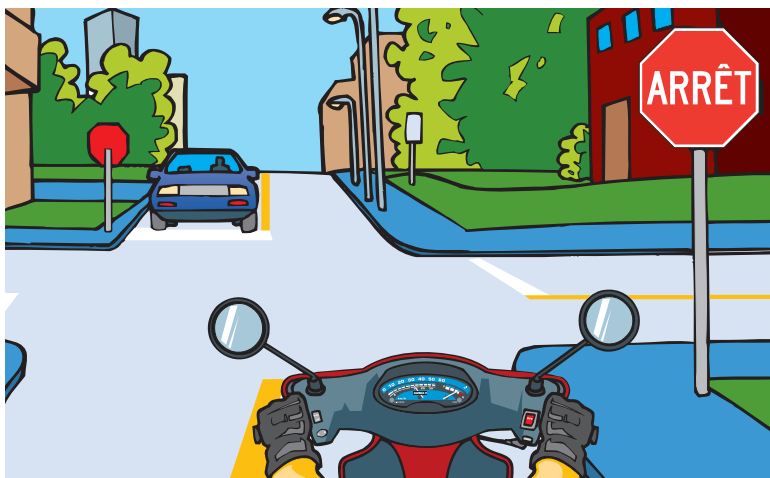
- 7) La position de l'automobile arrivant à l'intersection indique que le conducteur veut tourner. Même si le cyclomoteur a la priorité, ce n'est pas sûr qu'il la lui accordera.



- 8) La chaussée est en mauvais état. Comme un véhicule approche sur l'autre voie, il est impossible de se déplacer. Il faut ralentir.



- 9) Les feux intermittents rouges qui clignotent ou le panneau d'arrêt obligatoire exigent de s'immobiliser pour laisser passer les écoliers.



- 10) La circulation à l'intersection est contrôlée par des panneaux d'arrêt. Comme le véhicule en face du cyclomoteur est déjà immobilisé, il a priorité pour tourner à gauche.

Pour prendre la bonne décision quand on repère un indice de danger, il faut agir comme si on avait des yeux tout le tour de la tête. Selon le type de danger, on doit décider s'il vaut mieux le contourner, le surmonter ou s'arrêter. Quelle que soit la situation, vous devez :

- ▶ regarder devant vous ;
- ▶ regarder derrière vous ;
- ▶ regarder à côté de vous.

Regarder devant vous

La règle sur l'importance de regarder loin en avant dans un virage (voir chapitre 2) est valable en tout temps. En regardant le plus loin possible, vous vous donnez le temps de réagir à tout ce qui pourrait survenir subtilement. Vous pouvez ainsi éviter les situations incontrôlables.

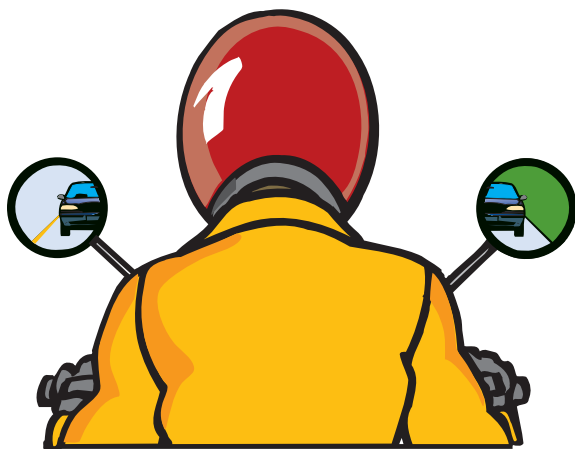
Une vigilance constante vous permet de recueillir plusieurs types de renseignements.

- ▶ **Les obstacles**
Exemples 1, 6 et 8 des illustrations précédentes
- ▶ **Les sortes d'intersections et la forme de la route**
Exemples 5, 7 et 10 des illustrations précédentes
- ▶ **Les panneaux de signalisation routière**
Exemples 2, 5, 8 et 10 des illustrations précédentes
- ▶ **Les comportements des autres usagers**
Exemples 1, 3, 4, 9 et 10 des illustrations précédentes

Regarder derrière vous

En vérifiant régulièrement dans les rétroviseurs, vous éviterez d'être pris au dépourvu par les véhicules qui vous suivent. Des coups d'œil fréquents vous indiqueront si vous pouvez ralentir ou changer de voie de façon sécuritaire.

Des rétroviseurs bien réglés devraient vous permettre de voir la route de cette façon.



Rétroviseur gauche

Lorsque le rétroviseur gauche est correctement ajusté, on voit la partie gauche de la voie et une partie de l'autre voie.

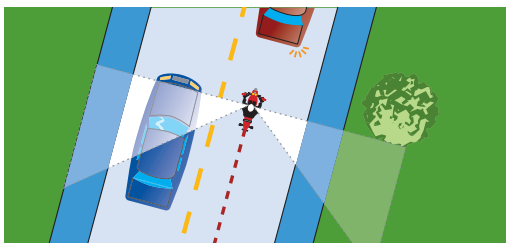
Rétroviseur droit

Lorsque le rétroviseur droit est correctement ajusté, on voit la partie droite de la voie et ce qu'il y a en bordure.

Regarder à côté de vous

Regarder loin devant et dans les rétroviseurs ne permet pas de tout voir.

Dans l'illustration suivante, les zones délimitées par des lignes pointillées donnent un aperçu des angles morts situés de chaque côté de votre cyclomoteur.



Un véhicule pourrait très bien se trouver sur une partie de la chaussée que vous ne voyez pas.

Vous pouvez facilement imaginer ce qui se produirait si le cyclomotoriste décidait de dépasser le véhicule devant lui sans se soucier de son angle mort.

Avant de dépasser ou de changer de voie, tournez rapidement la tête par-dessus l'épaule. C'est le meilleur moyen de vérifier si la voie est libre à côté de votre cyclomoteur.

Au début, vous aurez peut-être tendance à tourner aussi les épaules. Essayez de tourner seulement la tête. Vous éviterez ainsi les mouvements brusques sur le guidon.

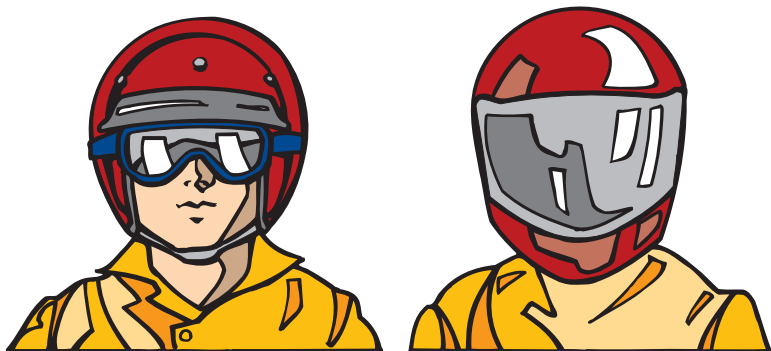
Prendre l'habitude de bien régler ses rétroviseurs permet de diminuer un peu l'étendue des angles morts.



4

TOUT VOIR, BIEN VOIR

Pour bien vous tirer d'affaire dans la circulation, rien ne doit vous échapper. Le vent, les insectes, la poussière et la pluie sont irritants pour les yeux et risquent de détourner votre attention. C'est pourquoi il est obligatoire de protéger vos yeux avec des lunettes protectrices ou une visière adaptée au casque.



PANNEAUX DE SIGNALISATION

La signalisation routière constitue un langage visuel que vous devez connaître et bien comprendre. Elle comporte des panneaux de signalisation, des signaux lumineux et des marques sur la chaussée qui ont pour but d'assurer la sécurité des usagers de la route, de les guider dans leurs déplacements ainsi que d'accroître l'efficacité de la circulation des véhicules.



Le réseau routier, les véhicules et les règles de conduite sont conçus pour les conditions idéales de circulation. Le conducteur doit donc continuellement ajuster son comportement en fonction des risques.

Prescription

La signalisation de prescription indique aux usagers de la route les obligations et les interdictions du *Code de la sécurité routière*.

Réservé
à l'arrêt



Réservé
au sens unique



Réservé
au panneau
« Cédez
le passage »



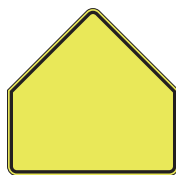
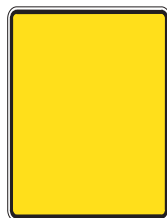
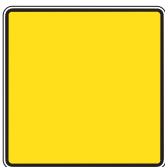
Réservé aux
panneaux placés
au-dessus
des voies



Danger

La signalisation de danger attire l'attention des usagers de la route aux endroits où ils doivent redoubler de prudence en raison d'obstacles ou de points dangereux sur la route ou à ses abords. Elle prévient le conducteur qu'il devra, le cas échéant, ralentir, immobiliser son véhicule ou changer de direction.

Réservé
au danger

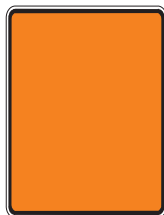
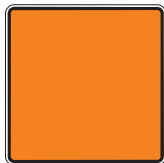


4

Travaux

La signalisation de travaux indique des travaux de construction ou d'entretien sur un chemin public ou à ses abords et donne les indications pour les franchir en sécurité. Elle englobe aussi les objectifs des trois catégories précédentes.

Réservé
aux travaux



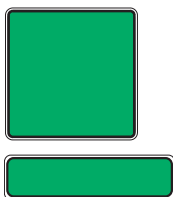
Réservé aux chevrons de direction



Indication

La signalisation d'indication donne des renseignements pour atteindre une destination: distance, direction, nom de rue, point d'intérêt, service ou information.

Autoroutes,
routes et voies
cyclables



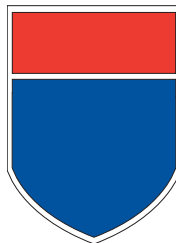
Information
et équipement
touristiques
privés
et services
sur autoroute



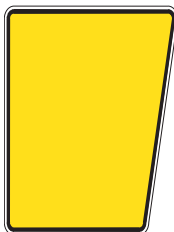
Attraits
touristiques
publics
et repères
géographiques



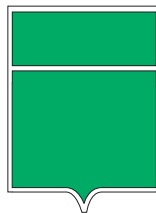
Réservé
aux autoroutes



Réservé
aux sorties
d'autoroutes



Réservé
aux routes



4

Pictogrammes

Pour faciliter la lecture et la compréhension des signaux routiers, on utilise des pictogrammes, dont les principaux sont la flèche, la silhouette et le symbole.

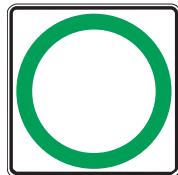
La flèche détermine les espaces touchés par la réglementation, annonce un prochain message et indique les hauteurs libres, les voies à suivre ou à utiliser, les changements de direction, les manœuvres et les destinations.

La silhouette signifie que les personnes et des choses sont touchées par la réglementation : elle indique la configuration des lieux, encourage l'usager à redoubler de vigilance et communique des renseignements.

Symbole
d'interdiction



Symbole
d'obligation



DES EXERCICES D'APPRENTISSAGE

Exercices pratiques



Les exercices pratiques suggérés ci-dessous doivent être exécutés seulement après l'obtention du permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur.

- 1) Au cours d'une randonnée, identifiez le type de renseignements fournis par la signalisation routière (panneaux, feux, marques sur la chaussée). Dans chacun des cas, mettez en pratique le comportement approprié.
- 2) Sur le trajet, exercez-vous à déceler le plus tôt possible les indices de danger. Au retour, dressez la liste des dangers que vous jugez avoir aperçus trop tard. Indiquez pour chacun comment vous auriez pu les repérer plus tôt.
- 3) En bordure d'une rue tranquille, après avoir réglé correctement vos rétroviseurs :
 - ▶ examinez la partie de la route reflétée dans chacun des rétroviseurs;
 - ▶ vérifiez la surface couverte par les angles morts en invitant un ami à se déplacer à côté du cyclomoteur. Remarquez la partie de la chaussée que vous n'apercevez ni dans votre champ de vision ni dans vos rétroviseurs;
 - ▶ au besoin, réglez de nouveau vos rétroviseurs afin de diminuer le plus possible l'étendue des angles morts.
- 4) Exercez-vous à maintenir votre trajectoire au moment où vous regardez par-dessus l'épaule pour vérifier dans l'angle mort.
- 5) Inspectez vos lunettes ou votre visière et nettoyez-les au besoin.



Exercices théoriques

1. Après avoir décelé un danger, de quels éléments devez-vous tenir compte pour choisir votre manœuvre d'évitement ?

- a) ▶ De ce qui se passe à l'intersection
 - ▶ De ce qu'il y a derrière
 - ▶ Des conditions climatiques
- b) ▶ De ce que fait le conducteur à côté
 - ▶ De ce qu'il y a dans l'angle mort
 - ▶ De la marque de l'automobile
- c) ▶ De ce qui se passe devant
 - ▶ De ce qui se passe derrière
 - ▶ De ce qui se passe à côté
- d) ▶ De ce qu'indiquent les panneaux de signalisation
 - ▶ Du comportement du conducteur qui précède
 - ▶ Du moment de la journée

2. Quels sont les avantages à regarder loin devant ?

- a) ▶ Décélérer les obstacles
 - ▶ Constater l'état mécanique des autres véhicules
 - ▶ Voir les conducteurs qui portent une ceinture de sécurité
- b) ▶ Décélérer les obstacles
 - ▶ Regarder la voiture qui suit
 - ▶ Vérifier les angles morts
- c) ▶ Décélérer les obstacles
 - ▶ Regarder la voiture qui suit
 - ▶ Remarquer la couleur des véhicules
- d) ▶ Décélérer les obstacles
 - ▶ Connaître les types d'intersection et l'état de la chaussée
 - ▶ Anticiper les agissements des autres usagers

3. Quel message associez-vous aux quatre catégories de panneaux de signalisation routière suivantes ?

Catégorie	Message
a) Panneaux de prescription	1) Rappellent d'être vigilant en raison de travaux de construction ou de réparation de la route
b) Panneaux de danger	2) Indiquent à l'avance la présence d'obstacles ou de points dangereux
c) Panneaux d'identification	3) Communiquent les obligations et interdictions associées à des mesures réglementaires
d) Panneaux de travaux de construction	4) Renseignent sur le réseau routier

a) a-2; b-4; c-1; d-3

b) a-4; b-1; c-3; d-2

c) a-1; b-3; c-2; d-4

d) a-3; b-2; c-4; d-1

4. Même en observant loin, devant et dans les rétroviseurs, on ne peut pas voir tout ce qui se passe sur les côtés et à l'arrière. Comment s'appellent ces zones que les rétroviseurs ne couvrent pas ?

a) Zones de visibilité

b) Zones interdites

c) Angles morts

d) Champs de vision

5. Quelle est la meilleure façon de vérifier ses angles morts?

- a) Jeter un coup d'œil en tournant rapidement la tête par-dessus l'épaule
- b) Regarder dans les rétroviseurs
- c) Regarder le plus loin possible les véhicules venant en sens inverse
- d) Jeter un bref coup d'œil de chaque côté d'une intersection avant de s'y engager

6. Choisissez la protection adéquate pour les yeux

- a) Les lunettes de soleil
- b) Les lunettes non teintées ou les verres de contact
- c) Les lunettes protectrices ou une visière adaptée au casque
- d) Aucune protection n'est nécessaire, puisque la vitesse d'un cyclomoteur n'est pas très élevée

L'USAGE DE LA CHAUSSÉE

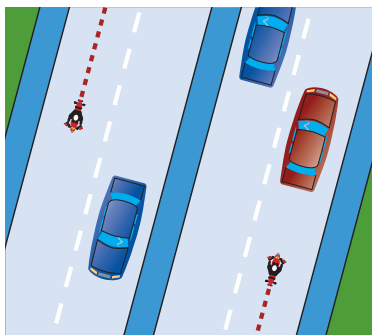
5

À la fin de ce chapitre, vous devez connaître :

- 1) la meilleure voie pour circuler lorsqu'il y a deux voies ou plus de circulation dans le même sens ;
- 2) dans l'ordre approprié, les cinq actions qui doivent précéder un changement de voie sécuritaire ;
- 3) la position la plus sécuritaire sur la voie en fonction de la route, de la circulation et des autres usagers ;
- 4) les positions à éviter en conduisant ;
- 5) à quoi correspond l'angle mort pour un conducteur ;
- 6) la formation pour circuler en groupe de deux cyclomoteurs ou plus ;
- 7) des moyens de déterminer sa position sur la route lorsque la visibilité est réduite.

CHOISIR LA MEILLEURE VOIE

Bien se placer dans la voie est un aspect important de la conduite préventive. Ainsi, vous pouvez mieux observer votre environnement, vous faire remarquer plus facilement par les autres usagers et enfin disposer d'un espace suffisant pour manœuvrer.



Sur une route à plus d'une voie de circulation dans le même sens, vous devez utiliser celle de droite ; celle de gauche sert uniquement à dépasser ou à effectuer un virage à gauche. Les cyclomoteuristes ne peuvent circuler à plus de 70 km/h. Il leur arrive donc plus souvent d'être dépassés par les autres que de les dépasser eux-mêmes. Aussi serez-vous plus à l'aise dans la voie de droite, à moins de vouloir tourner à gauche ou de devoir éviter un obstacle insurmontable.

CHANGER DE VOIE

Avant de changer de voie, assurez-vous toujours de pouvoir le faire sans danger. Il est important de respecter l'ordre des cinq actions qui précèdent un changement de voie sécuritaire :

- 1) vérifier dans les rétroviseurs ;
- 2) vérifier par-dessus votre épaule ;
- 3) signaler votre intention ;
- 4) vérifier de nouveau dans les rétroviseurs ;
- 5) vérifier de nouveau par-dessus votre épaule.

CHOISIR LA MEILLEURE POSITION À L'INTÉRIEUR DE LA VOIE

On ne peut pas déterminer une position qui convienne à toutes les situations. Parce que cette position varie selon les circonstances, voici les critères qui vous permettront de choisir la plus sécuritaire.

La position au centre de la voie

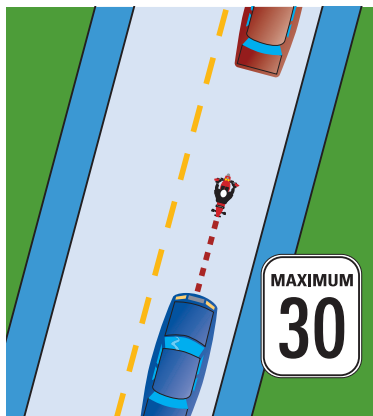
La position au centre de la voie n'encourage pas les véhicules à dépasser, car ils n'ont pas suffisamment d'espace pour le faire. Toutefois, le danger est grand qu'un automobiliste impatient risque un dépassement.

Il existe cependant trois circonstances où la position au centre est plus sécuritaire que toute autre. En observant les illustrations suivantes, vous pourrez les reconnaître.

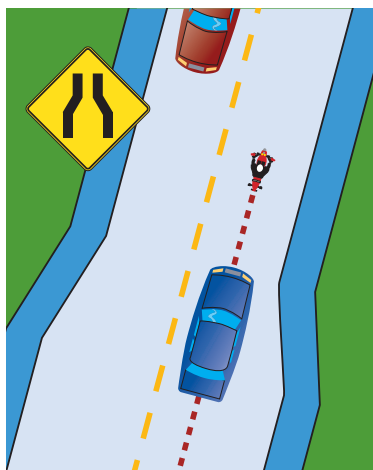
Lorsque la chaussée qui longe l'accotement est endommagée sur une bonne distance, la position au centre est la plus sécuritaire. Surmonter continuellement ces malformations risquerait de vous faire perdre le contrôle du cyclomoteur. Zigzaguer pour les éviter vous placerait dans une mauvaise position par rapport aux véhicules qui dépassent. Attention également à l'accumulation de matières granuleuses ou d'huile sur cette partie de la voie, surtout aux intersections.



Lorsque votre vitesse est semblable à celle des autres véhicules, vous pouvez également vous placer au centre, puisque les véhicules derrière n'ont pas de raison de dépasser, comme vous ne nuisez pas à la circulation. Demeurer au centre évite également qu'un autre véhicule vienne partager votre voie.



Chaque fois que vous circulez sur une route très étroite, occuper le centre d'une voie vous permet de garder une distance suffisante avec le bord de la chaussée.



La position à gauche dans la voie

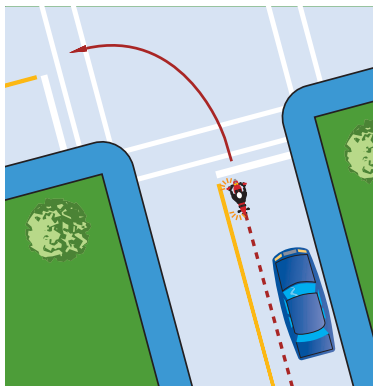
La position à gauche pourrait encourager les véhicules à vous dépasser du côté droit. Si cela se produit, vous risquez d'être coincé entre deux véhicules. S'ils ne vous dépassent pas, les véhicules à l'arrière peuvent vous forcer à circuler trop vite pour les capacités de votre cyclomoteur.

En observant les illustrations suivantes, constatez les deux circonstances où il est préférable de se placer à gauche dans la voie.

Lorsque les obstacles insurmontables se trouvent dans la partie droite de la voie où vous circulez, vous devez parfois vous déplacer vers la gauche. Aussitôt l'obstacle évité, reprenez la partie droite de la voie.



Avant d'entreprendre un virage à gauche, vous devez aussi vous placer dans la partie gauche de la voie. Cette position ne convient pas à tous les virages à gauche (voir chapitre 8). Il faut aussi tenir compte du type d'intersection et de la densité de la circulation.



Malgré les désavantages de cette position, vous devez parfois la choisir pour les raisons suivantes :

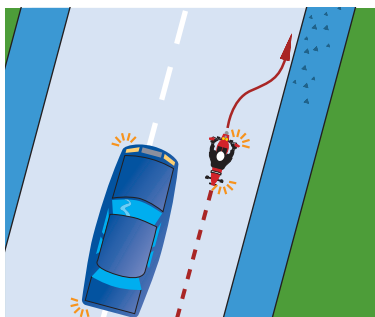
- ▶ Habituellement, il y a moins de matières granuleuses ou d'huile sur cette partie de la voie et moins d'eau quand il pleut.
- ▶ Le conducteur qui vous précède et celui qui arrive en sens inverse vous repéreront plus facilement.
- ▶ Cette position vous éloigne des véhicules stationnés.

La position à droite de la voie

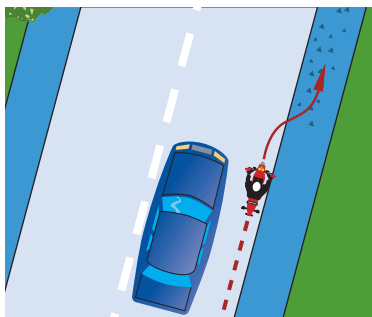
Cette position est la préférée des cyclomotoristes parce qu'elle leur évite d'être dépassés par la droite. Elle empêche également l'accumulation de plusieurs véhicules derrière le cyclomoteur.

Elle présente toutefois un inconvénient majeur, puisqu'elle incite les autres usagers à vous dépasser sans changer de voie. Il pourrait donc arriver qu'un véhicule passant très près de votre cyclomoteur vous oblige à modifier subitement votre trajectoire ou encore à quitter la route.

Pour éviter ce genre de problème, placez-vous assez loin du bord de la route (un mètre). Vous pourrez ainsi bifurquer sans vous retrouver sur une surface instable.



Bonne position



Mauvaise position

LES POSITIONS À ÉVITER

Au centre des voies sur une chaussée mouillée

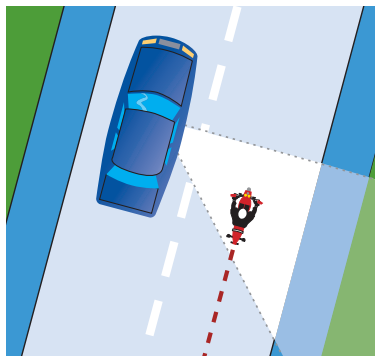
Il arrive fréquemment qu'une couche d'huile s'accumule au centre des voies. En se mélangeant, l'eau et l'huile rendent la surface glissante et empêchent votre cyclomoteur de bien adhérer à la route. Il vaut mieux éviter cette position dès que la chaussée devient mouillée.

Sur l'accotement

La surface de l'accotement est souvent irrégulière et parsemée d'éclats de verre, de cailloux ou de divers autres débris. Elle peut rendre la conduite instable. Évitez d'y circuler, à moins que ce ne soit la seule façon d'éviter une catastrophe.

Dans les angles morts des autres véhicules

Le conducteur d'un véhicule qui circule à côté de vous peut ne pas se rendre compte que vous vous trouvez dans son angle mort s'il ne vérifie pas par-dessus son épaule. Il pourrait donc se rabattre vers vous. Ne prenez pas de risque et ralentissez. C'est le meilleur moyen de vous sortir d'un angle mort.



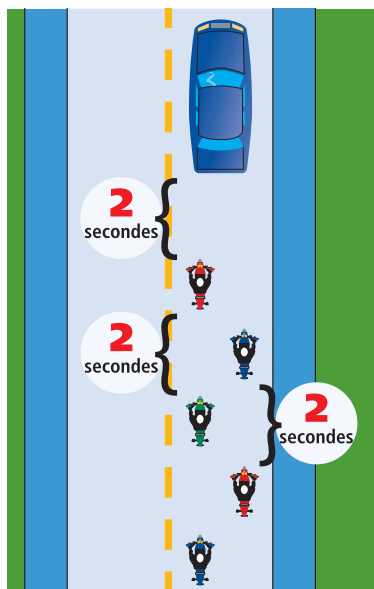
MANŒUVRES INTERDITES

Pour des raisons de sécurité, certaines manœuvres sont interdites lorsque l'on conduit un cyclomoteur, comme le fait de circuler :

- ▶ entre deux rangées de véhicules circulant sur des voies contiguës (circulation interfiles);
- ▶ entre le bord de la chaussée et un autre véhicule circulant dans la même voie;
- ▶ entre une rangée de véhicules en circulation et une rangée de véhicules stationnés à l'intérieur de cette même voie de circulation.

CONDUIRE EN GROUPE

Le *Code de la sécurité routière* oblige les cyclomotoristes à adopter la formation en zigzag lorsqu'ils circulent en groupe de deux ou plus. Cela permet à chacun de bien voir autour de son cyclomoteur. La position côte à côte n'offre pas cet avantage parce que chaque cyclomotoriste empêche l'autre de voir un côté de la route. Si le groupe est nombreux, on doit former des sous-groupes avec un nombre impair de conducteurs en s'assurant que le premier et le dernier sont à gauche dans la voie.



CIRCULER LORSQUE LA VISIBILITÉ EST RÉDUITE

Le soir ou par mauvais temps, assurez-vous que vous circulez bien sur la bonne voie et que vous n'êtes pas trop près du bord de la route. Voici quelques règles de prudence à respecter lorsque la visibilité est réduite :

- ▶ Gardez votre visière ou vos lunettes de protection propres et portez des vêtements clairs pour être visible.
- ▶ Réduisez votre vitesse.
- ▶ Augmenter vos marges de sécurité par rapport aux autres véhicules.
- ▶ Surveillez les lignes sur la chaussée.
- ▶ Surveillez les feux du véhicule qui vous précède. S'ils tressautent, cela signifie qu'il y a une bosse ou un obstacle devant vous.



Un cyclomotoriste compétent au comportement sécuritaire et responsable évitera de prendre la route par mauvais temps.

DES EXERCICES D'APPRENTISSAGE

Exercices pratiques



Les exercices pratiques suggérés ci-dessous doivent être exécutés seulement après l'obtention du permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur.

1. Dans une rue tranquille, circulez à droite dans la voie (à un mètre de la bordure) sur une distance d'environ 100 mètres. À vitesse constante, exercez-vous à parcourir cette distance en déviant le moins possible de votre trajectoire.
2. Invitez un parent ou un ami à vérifier la surface couverte par l'angle mort à la droite d'une automobile. À cette fin :
 - ▶ stationnez votre cyclomoteur du côté droit de l'automobile, vis-à-vis du pare-chocs arrière;
 - ▶ asseyez-vous dans l'automobile à la place du conducteur et réglez bien le rétroviseur intérieur;
 - ▶ constatez qu'il n'est pas possible d'apercevoir le cyclomoteur sans tourner la tête par-dessus l'épaule;
 - ▶ vérifiez les limites avant et arrière de l'angle mort en déplaçant le cyclomoteur.



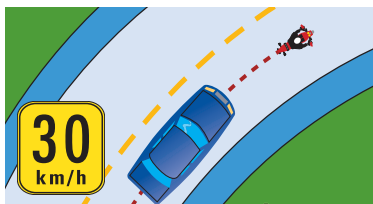
Exercices théoriques

1. Pour vérifier vos connaissances, complétez les phrases suivantes :

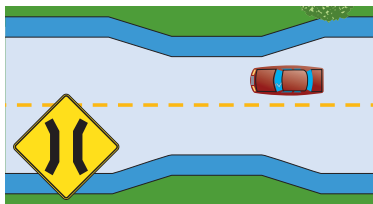
JE CHOISIS DE CIRCULER AU CENTRE DE LA VOIE

Quand ma vitesse est

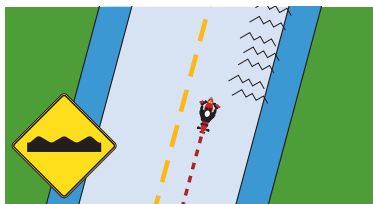
à celle des autres véhicules.



Quand la voie
de circulation est

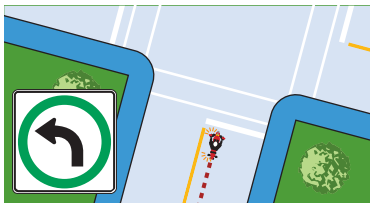


Quand la chaussée est



JE CHOISIS DE CIRCULER À GAUCHE DE LA VOIE

Pour certains _____



Pour certains _____



JE CHOISIS DE CIRCULER À DROITE DE LA VOIE

Quand les autres
véhicules circulent

_____ rapidement que
mon cyclomoteur.



Quand la voie
de circulation est



2. **Quelle est la voie sécuritaire pour circuler en ligne droite sur une chaussée à trois voies de circulation dans le même sens ?**
- a) La voie de droite
 - b) La voie de gauche
 - c) La voie du centre
 - d) L'accotement
3. **Énumérez, dans l'ordre, les actions à faire pour effectuer un changement de voie sécuritaire**
- a) Vérifier dans les rétroviseurs; signaler son intention; vérifier par-dessus son épaule
 - b) Signaler son intention; vérifier par-dessus son épaule; vérifier dans les rétroviseurs
 - c) Signaler son intention; vérifier dans les rétroviseurs; vérifier par-dessus son épaule; vérifier à nouveau dans les rétroviseurs
 - d) Vérifier dans les rétroviseurs; vérifier par-dessus son épaule; signaler son intention; vérifier à nouveau dans les rétroviseurs; vérifier à nouveau par-dessus son épaule

4. Pour chaque situation, quelle est la meilleure position à adopter à l'intérieur d'une voie de circulation ?

Caractéristiques de la route et conditions de la circulation	Positions à adopter
a) Vous circulez dans une rue à deux voies de circulation dans le même sens et les autres véhicules vont plus vite que votre cyclomoteur.	1. La position à droite dans la voie
b) Vous circulez dans une rue à deux voies de circulation en sens inverse et vous vous préparez à tourner à gauche à la prochaine intersection.	2. La position au centre de la voie
c) Vous circulez dans une rue à deux voies de circulation dans le même sens et les autres véhicules circulent à la même vitesse que votre cyclomoteur.	3. La position à gauche dans la voie
d) Vous circulez dans une rue à deux voies de circulation en sens inverse et la chaussée le long de l'accotement est endommagée sur une bonne distance.	4. La position sur l'accotement
e) Vous circulez dans une rue étroite à deux sens de circulation, la chaussée est mouillée et est endommagée à la limite de la voie et de l'accotement.	5. La position entre deux rangées de véhicules

a) a-1; b-2; c-3; d-4; e-5

b) a-1; b-3; c-2; d-2; e-3

c) a-5; b-2; c-3; d-3; e-4

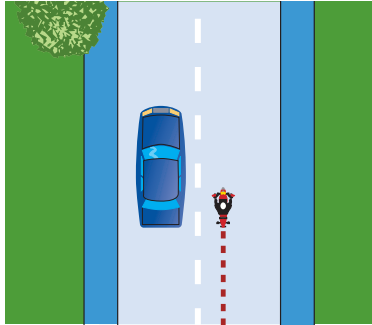
d) a-2; b-5; c-1; d-5; e-2

5. Quel ensemble regroupe uniquement des positions à éviter?

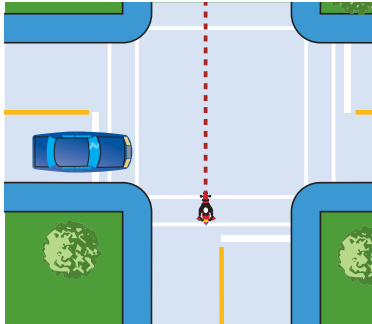
- a) Sur l'accotement ou le trottoir; entre deux rangées de véhicules; côte à côte dans une même voie de circulation quand vous circulez en groupe; dans l'angle mort d'un autre véhicule
- b) À la gauche d'une voie de circulation; dans une piste ou bande cyclable; en sens inverse d'une rue à sens unique; au centre d'une voie sur une chaussée mouillée
- c) À la droite d'une voie de circulation; à moins d'un mètre de l'accotement; en groupe de plus de trois cyclomotoristes; à la droite d'un véhicule circulant sur la voie d'à côté
- d) Au centre d'une voie de circulation; sur une autoroute; sur une route où la vitesse permise est de 50 km/h ou plus; sur les lignes de démarcation des voies

6. Dans quelle illustration y a-t-il un cyclomoteur placé dans l'angle mort d'un autre véhicule?

a)



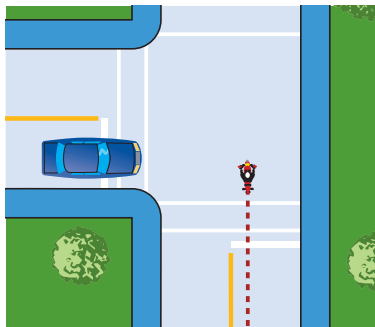
b)



c)



d)



7. Quelle formation devez-vous adopter lorsque vous circulez en groupe de deux ou plus ?

- a) À la file
- b) En zigzag
- c) Côte à côte par groupe de deux
- d) Toutes les formations sont acceptables à condition d'être tous dans la même voie

8. Comment vérifier si votre position est appropriée quand la visibilité est réduite ?

- a) En surveillant les feux des véhicules en sens inverse et en augmentant l'intensité du phare avant
- b) En suivant un autre véhicule le plus près possible et en augmentant l'intensité du phare avant
- c) En se déplaçant régulièrement de gauche à droite à l'intérieur de la voie et en surveillant les lignes sur la chaussée
- d) En surveillant les lignes sur la chaussée et en ajustant sa position à l'aide des feux des véhicules devant vous

**GARDEZ
VOS DISTANCES**

6

À la fin de ce chapitre, vous devez connaître :

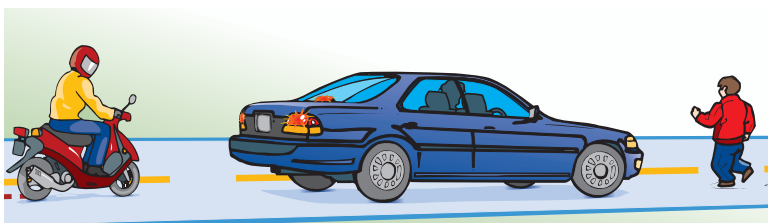
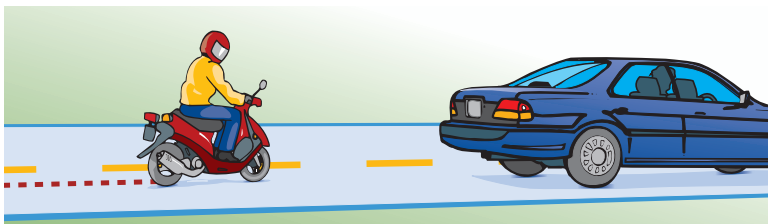
- 1) la distance à conserver entre votre véhicule et celui qui vous précède ;
- 2) les situations où la distance entre votre véhicule et celui qui vous précède doit être plus grande qu'en temps normal ;
- 3) la distance à conserver entre votre véhicule et celui qui vous suit ;
- 4) la marge de sécurité de chaque côté de votre cyclomoteur.

LA BONNE DISTANCE

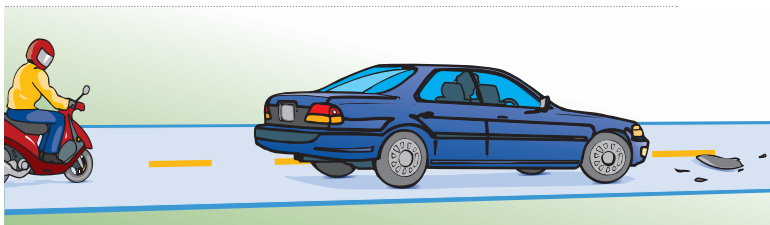
La petite taille de votre cyclomoteur est parfois un inconvénient, mais bien souvent un avantage. En effet, elle vous permet de contourner la plupart des obstacles sans avoir à déborder sur une autre voie.

Cependant, les obstacles ne sont pas toujours faciles à éviter, surtout quand ils surgissent soudainement. Par exemple, un véhicule peut freiner brusquement devant vous ou des débris dissimulés sous une voiture peuvent apparaître subitement.

Pour éviter qu'un obstacle vous prenne au dépourvu, conservez un espace tout autour de votre cyclomoteur. Vous avez ainsi une porte de sortie, quoi qu'il arrive. Cela vous évite de recourir aux arrêts d'urgence ou d'effectuer des mouvements brusques sur le guidon pour vous tirer d'embaras.



L'automobiliste doit freiner brusquement pour éviter un enfant. Le véhicule devient alors un obstacle difficile à contourner.



L'automobile cache un morceau de pneu. Ce genre d'obstacle repéré au dernier moment risque d'être difficile à franchir ou à éviter.

La distance d'arrêt

Pour arrêter, il faut avoir le temps de :

Percevoir

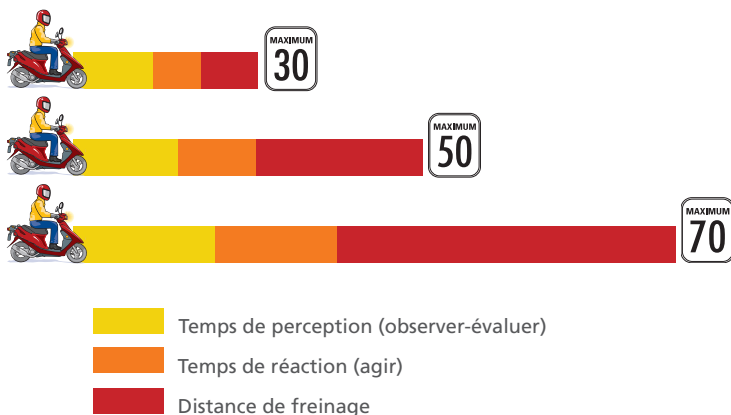
- ▶ percevoir le danger et décider d'arrêter.

Réagir

- ▶ lâcher la commande des gaz et appliquer les freins.

Freiner

- ▶ freiner jusqu'à l'immobilisation complète du cyclomoteur.



Tant que ces trois actions ne sont pas terminées, le cyclomoteur continue d'avancer. La distance parcourue pendant ce temps représente plusieurs mètres.



Dans des conditions normales, la distance d'arrêt est la même pour le cyclomoteur que pour l'automobile.

Maintenir une marge de sécurité

Une marge de sécurité autour de votre cyclomoteur :

- ▶ permet de mieux voir ;
- ▶ donne plus d'espace pour manœuvrer ;
- ▶ donne davantage de temps pour réagir.

À l'avant

Garder une bonne distance vous permet de voir loin devant et vous donne un temps de réflexion avant de freiner. Vous pourrez ainsi manœuvrer de façon calme et réfléchi si le conducteur devant vous freine brusquement. Cette précaution augmentera aussi vos chances de découvrir les obstacles avant de les atteindre.

Votre vision de la route devient beaucoup plus restreinte si vous suivez un véhicule de trop près. Pour vérifier à quel point la distance a une influence sur votre vision, prenez une feuille de papier et placez-la à environ 20 cm de vos yeux. Observez les objets de chaque côté de la feuille. Placez-la ensuite deux fois plus loin. Vous verrez alors des objets que vous n'aperceviez pas auparavant.

La règle des deux secondes

Voici une méthode simple pour vérifier si la distance entre votre cyclomoteur et le véhicule qui vous précède est suffisante, quelle que soit votre vitesse. C'est **la règle des deux secondes**.

Conditions idéales

Dans des conditions idéales, il est nécessaire de maintenir une marge de sécurité minimale **d'au moins deux secondes** à l'avant. Vous vous assurez ainsi d'être à une distance sécuritaire du véhicule qui se trouve devant vous.

Conditions difficiles

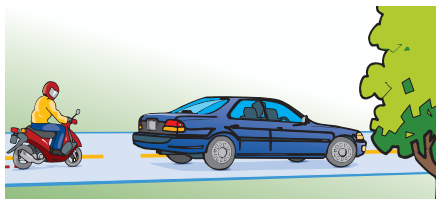
Dans des conditions difficiles, il est impératif d'augmenter la marge de sécurité à l'avant à **plus de deux secondes**. Cette règle s'applique notamment lorsque la visibilité est réduite en raison des conditions

climatiques défavorables ou à la tombée de la nuit. Elle s'applique également lorsque la chaussée est en mauvais état ou que la circulation augmente. Dans de telles circonstances, il est important d'avoir une marge de manœuvre avant **de trois ou quatre secondes et même plus** si cela est nécessaire.

Voici comment faire pour vérifier la distance.

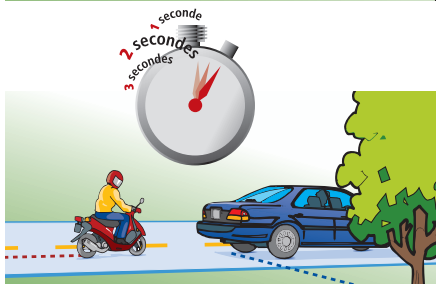
Étape 1

Choisissez un objet fixe sur le bord de la route, un peu plus loin que le véhicule devant vous.



Étape 2

Au moment où l'arrière du véhicule passe vis-à-vis de l'objet, commencez à compter « Et une seconde – et deux secondes ».



Étape 3

Si vous atteignez cet objet avant d'avoir fini de compter, la distance n'est pas suffisante. Ralentissez.



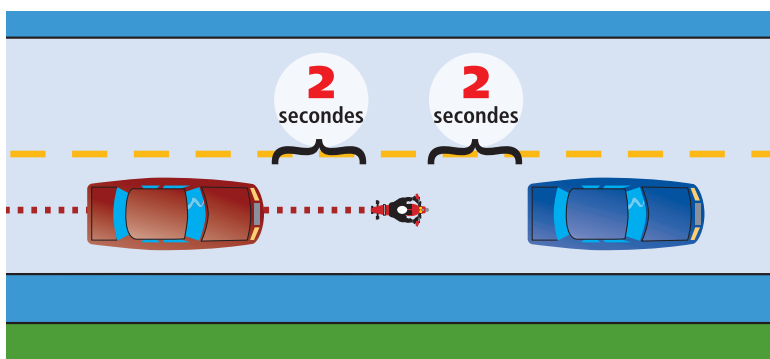
Pratiquez cette méthode avec d'autres cyclomotoristes dans un endroit peu achalandé. Vous découvrirez qu'à une même vitesse, par exemple à 30 km/h, la distance sécuritaire est toujours la même.

En circulant à des vitesses différentes, vous parviendrez à juger de la bonne distance à garder selon chaque vitesse. Cela vous évitera de compter chaque fois.

À l'arrière

Dans des conditions idéales, la marge de sécurité derrière votre cyclomoteur doit être la même que devant. La règle des deux secondes s'applique plus difficilement pour déterminer cette distance. La façon la plus rapide et la plus efficace consiste à regarder régulièrement dans vos rétroviseurs pour juger si l'espace libre derrière vous est semblable à celui de devant.

- ▶ Appliquez la règle des deux secondes pour trouver la bonne distance à maintenir avec le véhicule qui est devant vous.
- ▶ Vérifiez dans les rétroviseurs si l'espace libre derrière vous est semblable à celui devant vous.



L'espace derrière vous est plus difficile à contrôler si un véhicule vous suit de près et vous empêche de garder votre marge de sécurité. Dans ce cas, laissez encore plus d'espace devant, ce qui amènera peut-être le conducteur à vous dépasser. S'il continue de vous suivre à une distance menaçante, quittez la route dès que vous pouvez le faire sans danger.

De chaque côté

Prévoir un espace d'un mètre de chaque côté de votre cyclomoteur vous donne la marge de manœuvre nécessaire au cas où vous devriez modifier subitement votre trajectoire. Vous pourrez ainsi bifurquer sans risquer d'entrer en collision avec des obstacles sur la route ou en bordure, tels des véhicules stationnés, un garde-fou ou un poteau de téléphone.

DES EXERCICES D'APPRENTISSAGE

Exercices pratiques



Les exercices pratiques suggérés ci-dessous doivent être exécutés seulement après l'obtention du permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur.

1. Maintenez une distance adéquate en appliquant la règle des deux secondes.
 - ▶ Faites l'exercice avec un autre cyclomotoriste ou en suivant un véhicule sur une route peu achalandée. Répétez l'expérience en variant la vitesse. Constatez les différences.
2. Maintenez une distance adéquate pour la conduite de nuit ou par mauvais temps en laissant un espace de trois ou quatre secondes devant vous.
 - ▶ Faites l'exercice avec un autre cyclomotoriste ou en suivant un autre véhicule sur une route peu achalandée. Constatez pour une même vitesse la différence entre une distance de deux ou de quatre secondes.
3. Déterminer la distance derrière un cyclomoteur.
 - ▶ Faites l'exercice avec un autre cyclomotoriste ou en conduisant devant un autre véhicule sur une route peu achalandée. Vérifiez à l'aide de vos rétroviseurs si la distance entre vous et le véhicule qui vous suit est d'au moins deux secondes.



Exercices théoriques

- 1. En conduisant à la même vitesse qu'une automobile, de quel espace aurez-vous besoin pour vous immobiliser?**
 - a) De presque deux fois plus d'espace que l'automobile
 - b) De presque deux fois moins d'espace que l'automobile
 - c) D'autant d'espace que l'automobile
 - d) D'autant d'espace si la vitesse est inférieure à 30 km/h et d'un peu plus d'espace si la vitesse est supérieure à 30 km/h
- 2. Quelle méthode permet de déterminer la distance minimale à garder avec le véhicule qui vous précède?**
 - a) La règle des deux secondes
 - b) La règle des trois secondes
 - c) La règle des trois mètres
 - d) La règle des quatre mètres
- 3. Quand devez-vous conserver une distance plus grande qu'en temps normal avec le véhicule qui vous précède?**
 - a) Quand vous conduisez à une vitesse supérieure à 45 km/h.
 - ▶ Quand vous conduisez la nuit.
 - b)
 - ▶ Quand vous conduisez sur une route sinueuse.
 - ▶ Quand vous conduisez par mauvais temps.
 - c)
 - ▶ Quand vous conduisez à une vitesse supérieure à 45 km/h.
 - ▶ Quand vous conduisez sur une route sinueuse.
 - d)
 - ▶ Quand vous conduisez la nuit.
 - ▶ Quand vous conduisez par mauvais temps.

4. Dans des conditions idéales, quelle marge minimale de sécurité devez-vous maintenir derrière votre cyclomoteur ?
- a) Deux secondes
 - b) Trois secondes
 - c) Quatre secondes
 - d) Cinq secondes
5. Quelle marge de sécurité minimale devez-vous prévoir de chaque côté de votre cyclomoteur ?
- a) ½ mètre
 - b) 1 mètre
 - c) 2 mètres
 - d) Ça n'a pas d'importance, il suffit de maintenir une distance adéquate devant et derrière.

LE CONTRÔLE DE L'ADHÉRENCE

7

À la fin de ce chapitre, vous devez connaître :

- 1) les types de surface qui diminuent l'adhérence du cyclomoteur ;
- 2) les dangers liés aux différents types de surface ;
- 3) les gestes préventifs à l'approche d'une surface offrant moins d'adhérence ;
- 4) la position la plus sécuritaire sur une chaussée mouillée ;
- 5) la manière de ralentir dans une côte.

Les conditions de conduite évoluent rapidement et nécessitent de constants ajustements de vitesse. Les ajustements à l'approche d'une courbe ou quand il y a indice de danger ont été traités précédemment. Le chapitre 7 porte sur les conditions qui influent sur la tenue de route et le freinage.

Contrôler son véhicule est toujours plus facile quand l'adhérence à la route est bonne. L'adhérence varie en fonction de la vitesse, de l'inclinaison du cyclomoteur et du type de surface.

Une surface dure, rugueuse et unie favorise un bon contact entre les pneus et la chaussée. Par contre, une surface molle, lisse ou inégale peut réduire considérablement l'adhérence. Ainsi, changer brusquement de vitesse ou de direction peut provoquer un dérapage sur une surface boueuse, métallique ou couverte de gravier, de pierres ou de sable.

LES SURFACES GLISSANTES

Les particularités saisonnières

Les particularités saisonnières exposent continuellement les cyclomotoristes aux risques liés aux surfaces glissantes. Au printemps, prenez garde à l'accumulation de poussière ou de résidus d'abrasifs tels que le sable ou le gravier sur la chaussée. En été, faites attention à la pluie diluvienne qui inonde la chaussée et aux résidus d'huile répandus sur celle-ci. À l'automne, méfiez-vous de l'accumulation de feuilles mortes ou du refroidissement du revêtement par temps très froid. Les surfaces glissantes représentent un danger de perte d'adhérence, particulièrement lors du freinage et de l'accélération, et au moment de négocier un virage.

Les particularités de certaines surfaces

De plus, ayez conscience que les surfaces métalliques de certains ponts, les surfaces peintes sur la chaussée, qu'elles soient sèches ou humides, ainsi que les routes dont les fissures ont été calfeutrées peuvent se révéler extrêmement glissantes. Vous devez faire preuve d'une vigilance accrue pour anticiper et repérer ces surfaces glissantes. Nécessairement, vous devez adapter votre conduite en conséquence.

LES SURFACES MOUILLÉES

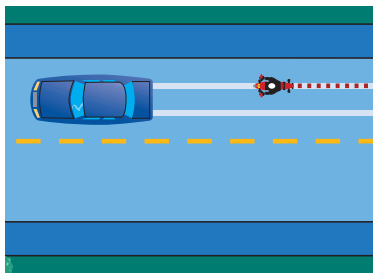
Les véhicules à deux roues sont beaucoup plus susceptibles de glisser sur la chaussée mouillée, contrairement aux automobiles dont les quatre roues assurent davantage de stabilité.

Conduire sur une chaussée mouillée

Dans des conditions défavorables, mieux vaut ne pas circuler. Si vous devez absolument le faire, suivez ces recommandations :

- ▶ Conduisez plus lentement pour mieux contrôler votre véhicule.
- ▶ Évitez le centre de la voie, où l'huile s'accumule.
- ▶ Évitez de circuler sur des feuilles mouillées, qui rendent la chaussée glissante.
- ▶ Évitez de circuler sur les lignes peintes, qui deviennent encore plus glissantes que l'asphalte.

- ▶ Évitez l'endroit où l'eau s'accumule, car il y a risque d'aquaplanage si le pneu flotte et perd contact avec la route.



REPÉRER LES SURFACES DANGEREUSES

Une bonne observation de la route ainsi que la lecture des panneaux de signalisation permettent de repérer à l'avance les surfaces dangereuses et de ralentir avant de s'y engager.

Panneaux indiquant un danger

Voici les principales surfaces dangereuses et les risques qu'elles comportent.

Présence possible de pierres et de sable sur la chaussée et sur l'accotement



Rails de chemin de fer glissants, irrégularités de la surface et angle d'incidence



Changement de type de revêtement (gravier), surface inégale



Gravier, sable sur la chaussée à la sortie du passage



Déformation de la chaussée (bosses, trous, etc.)



Chaussée glissante lorsque mouillée



Distance à parcourir avant d'atteindre l'aire de travail



Chaussée inondée



Homme au travail



Gestes préventifs

- ▶ Diminuez votre vitesse.
- ▶ Ralentissez avant d'atteindre le point de danger.
- ▶ Évitez les changements de direction brusques.
- ▶ Repérez la présence et la proximité d'autres usagers.
- ▶ Augmentez la distance qui vous sépare des autres véhicules.

LES CÔTES

Ajuster constamment la vitesse de son cyclomoteur permet de faire face aux conditions changeantes de la route. Maintenir sa vitesse est plus difficile dans les montées et les descentes en raison des capacités et des limites du véhicule.

Vitesse en montée

Pour maintenir votre vitesse dans une côte, accélérez, si cela est possible, avant le début de la montée.

Vitesse en descente

Descendre une côte abrupte entraîne une augmentation de la vitesse. N'attendez pas une situation d'urgence pour commencer à ralentir, car il est plus difficile d'arrêter son véhicule à haute vitesse. Rappelez-vous aussi que dépasser les limites du cyclomoteur peut provoquer des dommages, car la suspension, les roues et les freins supportent mal les excès de vitesse.

Maintenir une vitesse réduite dans une côte

Pour maintenir une vitesse réduite pendant la descente, utilisez les deux freins en même temps. Cela évite la surchauffe et conserve leur efficacité.

DES EXERCICES D'APPRENTISSAGE

Exercices pratiques



Les exercices pratiques suggérés ci-dessous doivent être exécutés seulement après l'obtention du permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur.

1. Profitez d'une randonnée pour observer les panneaux qui indiquent l'état de la chaussée. Exercez-vous, selon chaque cas, à conserver une bonne adhérence à la route en mettant en pratique les six gestes préventifs indiqués dans ce chapitre.
2. Dans un endroit tranquille, vérifiez le degré d'adhérence au sol quand vous appuyez sur les freins à basse vitesse sur une surface mouillée ou humide.
3. À l'approche d'une côte, accélérez au bon moment pour maintenir une vitesse constante jusqu'au sommet, tout en regardant régulièrement dans vos rétroviseurs. Pour vérifier les capacités et les limites de votre cyclomoteur, répétez l'exercice dans des côtes offrant des inclinaisons différentes.
4. Dans un endroit tranquille comportant une côte, diminuez votre vitesse de descente en appliquant la technique de freinage appropriée.







Exercices théoriques

7

- Quel type de surface offre la meilleure adhérence ?
 - Les surfaces dures, lisses et unies
 - Les surfaces dures, rugueuses et unies
 - Les surfaces dures, lisses et inégales
 - Les surfaces molles, rugueuses et unies
- Quel panneau de signalisation annonce les dangers suivants ?

Dangers	Panneaux
a) Déformation de la chaussée	 1.
b) Fin de revêtement	 2.
c) Chaussée glissante	 3.
d) Rails de chemin de fer	 4.
e) Eau recouvrant la chaussée	 5.
f) Réparation de la chaussée	 6.

Dangers	Panneaux
g) Sable sur la chaussée à la sortie d'un passage	7. 
h) Sable et pierres sur la chaussée	8. 
i) Chaussée étroite	9. 
j) Travaux de construction	10. 

- a) a-2; b-4; c-7; d-9; e-1;
 f-8; g-3; h-10; i-5; j-6
- b) a-8; b-10; c-7; d-5; e-1;
 f-2; g-4; h-6; i-9; j-3
- c) a-10; b-8; c-1; d-5; e-7;
 f-2; g-3; h-6; i-9; j-4
- d) a-10; b-4; c-1; d-5; e-7;
 f-3; g-8; h-2; i-9; j-6

3. À l'approche d'une chaussée offrant moins d'adhérence, les six gestes préventifs ont un rapport avec...

- a) ▶ La vitesse des autres usagers
 - ▶ L'itinéraire
 - ▶ La qualité des freins
 - ▶ L'habileté du conducteur
 - ▶ La qualité du revêtement
 - ▶ La grosseur du cyclomoteur
- b) ▶ Le risque décelé
 - ▶ Le ralentissement
 - ▶ La longueur du trajet
 - ▶ L'usure des freins
 - ▶ L'expérience des autres usagers
 - ▶ L'expérience du cyclomotoriste
- c) ▶ La vitesse
 - ▶ Le moment pour ralentir
 - ▶ La trajectoire
 - ▶ Le freinage
 - ▶ Les autres usagers
 - ▶ La distance à garder
- d) ▶ La limite de vitesse affichée
 - ▶ L'usure des pneus
 - ▶ Les conditions climatiques
 - ▶ La distance de freinage
 - ▶ L'âge du conducteur
 - ▶ L'état mécanique du cyclomoteur

4. Sur une chaussée mouillée, quelle est la position la plus sécuritaire ?

- a) À droite de la voie
- b) Au centre de la voie
- c) À gauche de la voie
- d) Sur l'accotement

5. Sur une surface mouillée, comment freiner efficacement?

- a) Appuyer doucement et graduellement sur le frein avant seulement
- b) Appuyer doucement et graduellement sur le frein arrière seulement
- c) Appuyer doucement et graduellement sur les deux freins
- d) Appuyer doucement sur le frein arrière et, après deux ou trois secondes, appuyer graduellement sur le frein avant

6. Dans une côte, comment maintenir une vitesse réduite?

- a) Appuyer simultanément sur les deux freins
- b) Appuyer par coups répétés sur les deux freins
- c) Appuyer continuellement sur le frein arrière et par coups répétés sur le frein avant
- d) Appuyer seulement sur le frein arrière continuellement ou par coups répétés

LES INTERSECTIONS

8

À la fin de ce chapitre, vous devez connaître :

- 1) les comportements à adopter selon la signalisation aux intersections ;
- 2) l'endroit où s'immobiliser en fonction de la signalisation ;
- 3) la séquence d'observation des véhicules venant des différents côtés ;
- 4) les étapes pour traverser une intersection quand la vision est obstruée ;
- 5) la position la plus sécuritaire pour traverser une intersection ;
- 6) le trajet pour traverser une intersection ;
- 7) la position la plus sécuritaire pour tourner à droite à une intersection ;
- 8) le trajet pour tourner à droite de façon sécuritaire ;
- 9) le moment de signaler un virage ;
- 10) le moment de changer de voie avant d'effectuer un virage à gauche ;
- 11) la position sécuritaire pour tourner à gauche dans une voie réservée pour ce type de virage ;
- 12) la position sécuritaire pour tourner à gauche en l'absence de voie réservée pour ce type de virage ;
- 13) le trajet pour effectuer le virage normal à gauche ;
- 14) le type de virage à gauche approprié selon la situation.

LES FEUX DE CIRCULATION

Les intersections sont des endroits généralement achalandés où divers usagers exécutent des manœuvres différentes. Il n'est donc pas étonnant que la majorité des accidents entre cyclomoteurs et automobiles s'y produisent. Les stratégies de conduite à adopter pour éviter ces accidents sont décrites ci-après.



Chaque feu de circulation exige un comportement bien précis.

8

Face à un feu jaune

- ▶ Immobilisez-vous avant l'intersection à moins d'y être engagé ou d'en être si près qu'il serait impossible de vous arrêter sans danger.
- ▶ Repartez lorsque le signal le permet et que la voie est libre.



Face à un feu jaune clignotant

- ▶ Réduisez votre vitesse.
- ▶ Poursuivez votre route après avoir cédé le passage aux usagers engagés dans l'intersection.



Face à un feu rouge

- ▶ Immobilisez votre cyclomoteur.
- ▶ Repartez lorsqu'un signal le permet et que la voie est libre.



Face à un feu rouge clignotant

- ▶ Immobilisez votre cyclomoteur.
- ▶ Cédez le passage aux usagers qui sont sur l'autre chaussée.
- ▶ Repartez quand la voie est libre.



Face à un feu vert

- ▶ Poursuivez votre route après avoir cédé le passage aux usagers déjà engagés dans l'intersection.



Face à un feu vert clignotant

- ▶ Poursuivez votre route après avoir cédé le passage aux usagers déjà engagés dans l'intersection.
- ▶ Ce feu accorde la priorité dans toutes les directions permises.



Face à une flèche verte

- ▶ Circulez dans le sens de la flèche après avoir cédé le passage aux usagers déjà engagés dans l'intersection.



LES PANNEAUX DE SIGNALISATION

Certaines intersections ont des panneaux de signalisation plutôt que des feux de circulation.

Face à un panneau d'arrêt

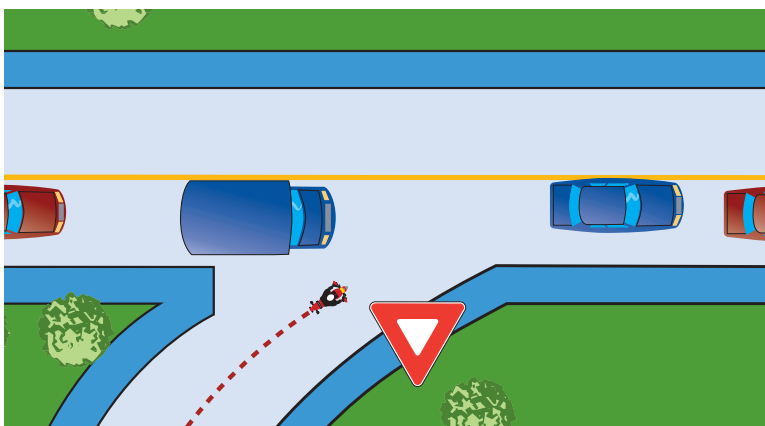
- ▶ Immobilisez votre cyclomoteur.
- ▶ Cédez le passage aux usagers qui sont sur l'autre chaussée.
- ▶ Repartez quand la voie est libre.



8

Face à un panneau «Cédez le passage»

- ▶ Accordez la priorité aux usagers qui circulent sur la voie où vous voulez vous engager.

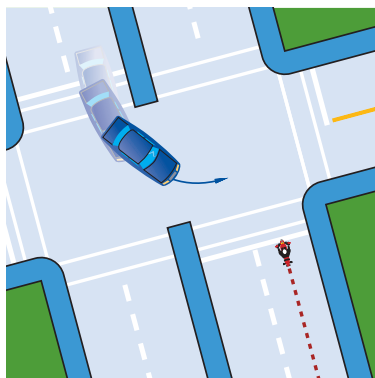


OÙ S'IMMOBILISER?

Le respect de la priorité des différents usagers de la route est essentiel pour la sécurité de tous. À l'approche d'une intersection, assurez-vous de vous arrêter avant la ligne d'arrêt. Cette pratique évite aux piétons d'être contraints de quitter le passage qui leur est réservé pour contourner votre cyclomoteur. La sécurité des piétons est ainsi préservée. Vous apprécierez vous-même ce comportement lorsque vous vous déplacerez à pied.

TRAVERSER UNE INTERSECTION

Repérer à l'avance les sources de danger vous permet d'éviter les accidents, particulièrement lorsqu'un véhicule venant en sens inverse tourne à gauche devant vous. Rappelez-vous que la petite taille du cyclomoteur vous rend difficile à repérer. En outre, sa faible vitesse peut vous empêcher d'effectuer une manœuvre d'évitement.



Même si vous avez la priorité, vous avez tout intérêt à laisser passer un conducteur qui n'a pas remarqué votre présence. Ainsi, le pire qui puisse arriver est un retard de quelques secondes.

La séquence d'observation des véhicules venant de différents côtés

Observez attentivement les voies que vous allez croiser pour repérer les usagers qui ne respectent pas la signalisation.

Séquence d'observation en trois étapes

1. Regardez d'abord du côté où les véhicules arrivent les premiers.
2. Regardez ensuite de l'autre côté.
3. Regardez de nouveau dans la première direction pour vous assurer que la situation n'a pas changé.

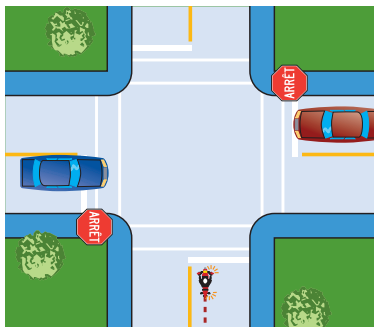
Surveillez également les véhicules venant sur les côtés avant de vous engager dans l'intersection. Certains conducteurs croient avoir la priorité dès qu'il n'y a pas de feux de circulation. Repérez-les le plus tôt possible.

Faites de même dans les rues à sens unique, au cas où un véhicule s'y serait engagé par erreur.

Dans chacune des illustrations ci-dessous, un cyclomoteur s'apprête à traverser une intersection où il a la priorité. Pour vérifier si les autres conducteurs respecteront cette priorité, quelle séquence suggérez-vous pour observer les véhicules qui viennent de chaque côté ?

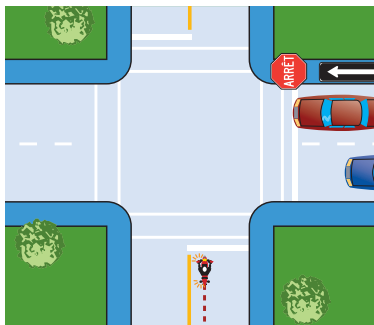
Les véhicules viennent dans les deux sens.

La meilleure séquence d'observation est : **gauche-droite-gauche**.



Les véhicules viennent uniquement du côté droit (sens unique).

La meilleure séquence d'observation est : **droite-gauche-droite**.



Les véhicules viennent uniquement du côté gauche (sens unique).

La meilleure séquence d'observation est : **gauche-droite-gauche**.



QUAND LA VISION EST OBSTRUÉE

Aux intersections, votre vision peut facilement être obstruée par des véhicules stationnés, des arbres ou des immeubles. Pour éviter une collision, approchez-vous lentement et assurez-vous de voir parfaitement de chaque côté de l'intersection avant de vous y engager.

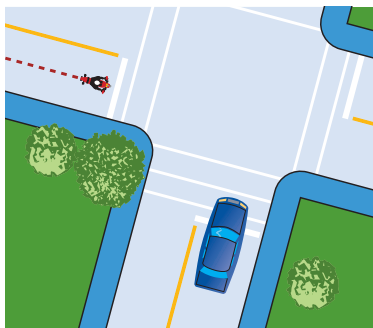
Respectez la séquence d'observation appropriée en regardant d'abord le côté d'où les véhicules arrivent en premier, ensuite du côté opposé et de nouveau dans la première direction.



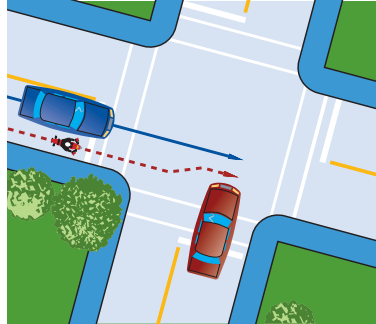
BIEN SE PLACER POUR TRAVERSER

Se placer à droite dans la voie procure généralement la meilleure protection au cyclomotoriste. Cependant, ce n'est pas le cas pour traverser une intersection. Voici les risques à considérer :

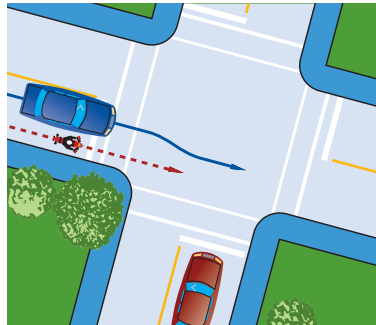
Vous êtes plus difficile à repérer parce que votre cyclomoteur n'est pas dans le champ de vision du véhicule à droite.



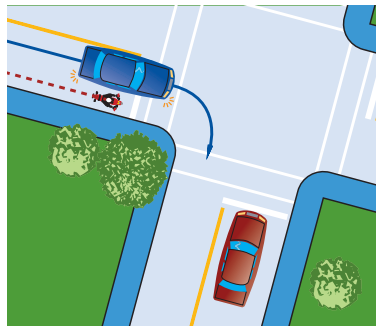
Un automobiliste vient partager votre voie. Si celui à votre droite dépasse la ligne d'arrêt, il vous restera peu de place pour manœuvrer.



Un automobiliste vient partager votre voie en croyant que vous vous préparez à tourner à droite. Au moment de traverser l'intersection, il risque de se rabattre sur vous.



Vous pouvez être dans l'angle mort d'un véhicule venu partager votre voie. Si le conducteur qui attend le feu vert oublie votre présence et décide de tourner à droite, vous risquez de vous faire couper la route.



SE PLACER AU CENTRE DE LA VOIE

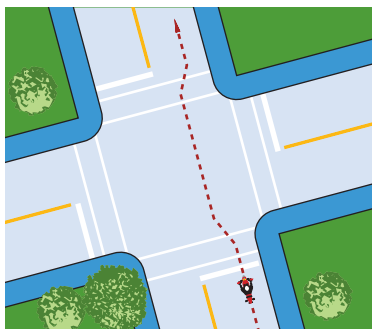
La position au centre de la voie permet d'éviter les situations précédentes. Elle force les véhicules à rester derrière vous et donne aux autres usagers de la route sur les côtés une meilleure chance de vous voir.

8

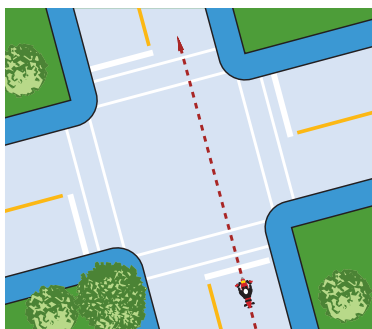
LE TRAJET POUR TRAVERSER UNE INTERSECTION

Avant et après une intersection, les conditions de la route et de la circulation ne vous permettent pas toujours de vous placer au centre de la voie. Si vous circulez à droite avant d'atteindre l'intersection, changez de position pour la traverser.

La position à droite était la plus sécuritaire avant d'atteindre l'intersection. Si les conditions de la circulation demeurent les mêmes après l'avoir traversée, replacez-vous à droite.



La position centrale était la plus sécuritaire avant d'atteindre l'intersection. Continuez votre trajet sans changer de position.



TOURNER À DROITE

Signaler son intention

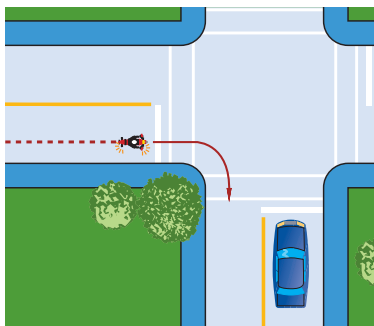
Signalez votre intention au moment approprié avant de tourner. Vous évitez ainsi de prendre d'autres usagers au dépourvu. En signalant environ 30 mètres avant l'intersection, vous leur accordez le temps de connaître votre intention et d'agir en conséquence.

Bien se placer pour tourner à droite

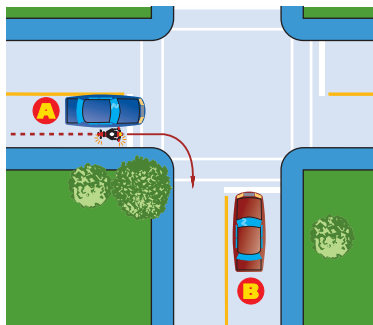
Le cyclomotoriste C donne davantage l'impression qu'il va tourner à droite.



Le cyclomotoriste veut tourner à droite. Le véhicule sur l'autre chaussée peut représenter une menace s'il tourne à gauche.



Le cyclomotoriste veut tourner à droite. Une automobile A vient de partager sa voie.



8

Pour tourner à droite, placez-vous à droite dans la voie. Portez une attention au véhicule qui pourrait venir partager votre voie; vous éviterez ainsi de vous faire couper la route si le conducteur décide de tourner à droite.

Si vous suivez un véhicule, placez-vous suffisamment loin derrière pour éviter d'être dans son angle mort et pour voir si le conducteur a activé l'un des feux de changement de direction.

Si l'automobiliste tourne sans avoir signalé son intention, vous aurez au moins le temps suffisant et l'espace nécessaire pour éviter une collision.

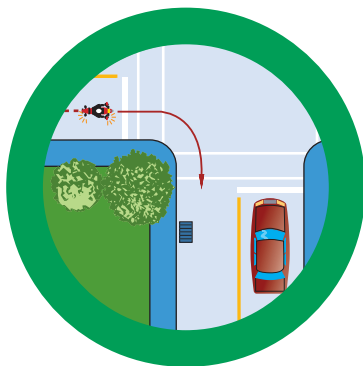


Le trajet pour tourner à droite

À vitesse élevée, les virages aux intersections sont difficiles à effectuer parce que l'adhérence se trouve réduite et que le véhicule devient plus difficile à contrôler. Pour suivre un trajet sécuritaire, ralentissez avant d'amorcer votre virage.

Trajet sécuritaire

- ▶ Vous ne débordez pas dans une autre voie.
- ▶ Vous gardez une distance suffisante du bord de la route pour ne rien heurter.



Trajet non sécuritaire

- ▶ Vous avez débordé dans une autre voie.
- ▶ Vous n'avez pas gardé une distance suffisante du bord de la route pour ne rien heurter.



TOURNER À GAUCHE

Le virage à gauche est une manœuvre très risquée pour le cyclomotoriste, pour deux raisons principales :

- ▶ La priorité qu'il doit accorder aux véhicules qui circulent en sens inverse et qui l'oblige à attendre.
- ▶ La densité de la circulation qui empêche une manœuvre rapide.

8

Deux types de virages permettent de bien se tirer d'affaire selon les conditions de circulation. L'observation des feux de circulation et de l'achalandage permet de déterminer à l'avance le virage le plus rapide et le plus sécuritaire.

Le virage à gauche

Pour effectuer un virage à gauche, placez-vous sur la voie de gauche et attendez un espace suffisant entre les véhicules venant en sens inverse. Sur une chaussée à plus d'une voie de circulation dans le même sens, déplacez-vous vers la voie la plus à gauche.

Le moment sécuritaire pour changer de voie

Pour faire connaître son intention à temps, rappelons qu'il faut signaler un virage à droite au moins 30 mètres avant l'intersection. Le même principe s'applique au virage à gauche, mais en prenant soin de se déplacer vers la voie de gauche avant d'atteindre la distance requise de 30 mètres.

Changer de voie lorsque la circulation est rapide n'est pas toujours facile. Si vous le faites trop à l'avance, vous risquez de subir la pression des automobilistes qui vous suivent et, si vous attendez trop tard, vous pourriez avoir de la difficulté à vous déplacer vers la voie de gauche.



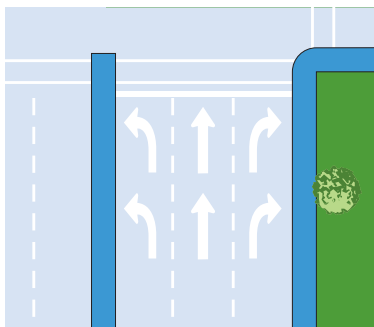
Un changement de voie à environ 60 mètres de l'intersection vous évitera ce genre de situation.

Bien se placer pour tourner à gauche

Arrivé à l'intersection, il faut parfois attendre avant de tourner. Choisissez alors une position sécuritaire selon le type d'intersection et la densité de la circulation.

À certaines intersections, on trouve une voie réservée aux véhicules qui tournent à gauche. Elle est indiquée à l'avance par des flèches sur la chaussée.

La voie de gauche est réservée aux virages à gauche.



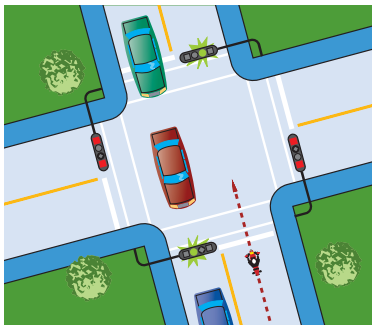
En présence d'une voie réservée aux virages à gauche, placez-vous au centre de la voie pour :

- ▶ rester éloigné des véhicules qui circulent de chaque côté ;
- ▶ éviter de partager votre voie avec le véhicule qui vous suit.



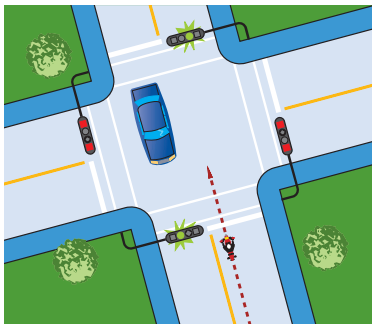
En l'absence de voie réservée aux virages à gauche, la meilleure position dépend de la densité de la circulation en sens inverse.

Pour être plus visible, placez-vous au centre de la voie si de nombreux véhicules circulent en sens inverse.



8

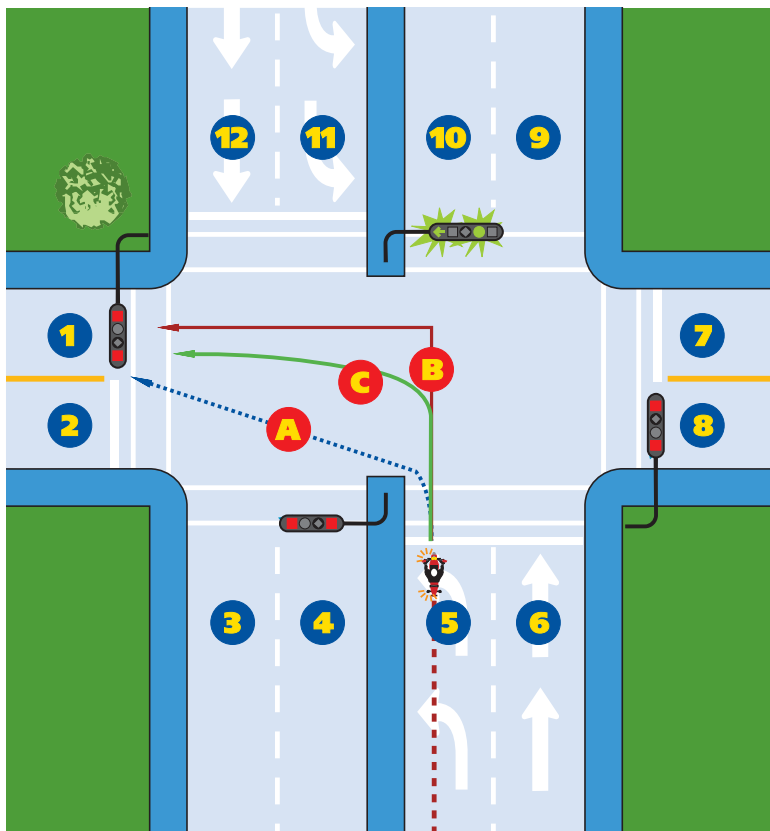
Si peu de véhicules circulent en sens inverse, placez-vous au centre ou à gauche.



Pour vous placer correctement avant d'arriver à l'intersection, observez de loin le type d'intersection et la densité de la circulation en sens inverse.

Le trajet pour tourner à gauche

L'illustration ci-dessous présente trois trajets fréquemment empruntés dont un seul est sécuritaire.



Trajet A

Le feu de circulation indique que le cyclomoteur a la priorité pour tourner à gauche. Un feu peut également permettre aux véhicules sur la voie numéro 2 de tourner à droite. Un véhicule qui arrive rapidement sur cette voie risque de prendre plus d'espace pour effectuer son virage et d'entrer en collision avec le cyclomoteur.

Trajet B

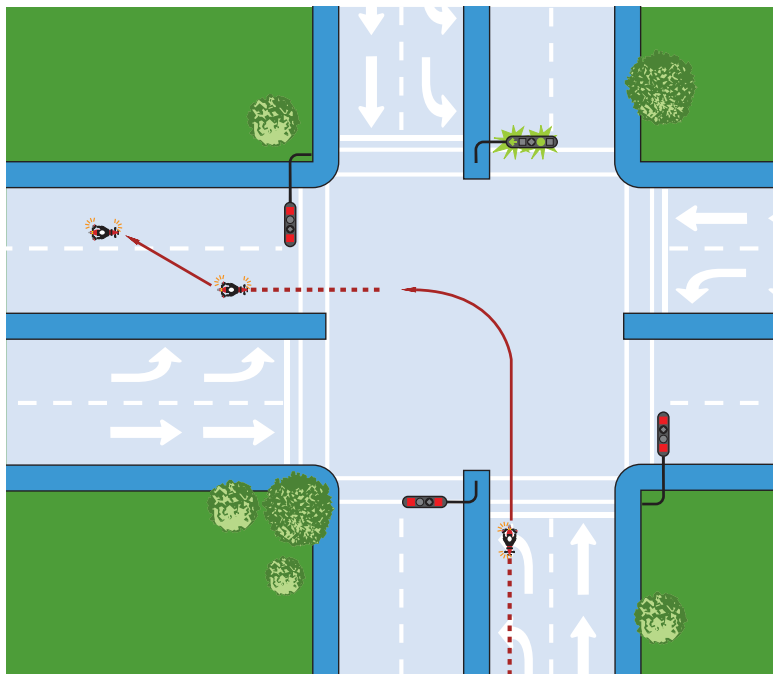
Un virage protégé à gauche peut également être présent sur la voie numéro 11. Le cyclomoteur qui emprunte le trajet B se trouve alors sur le parcours des véhicules qui tournent à gauche à partir de cette voie.

Trajet C

C'est le trajet le plus sécuritaire, car il évite les conflits avec les véhicules qui pourraient tourner dans un sens ou dans l'autre.

S'il n'y a pas de virage protégé mais un feu vert, le trajet C est plus sécuritaire que le trajet A, car il permet de rester moins longtemps dans les voies des véhicules venant en sens inverse (voies 11 et 12). Contrairement au trajet B, il évite de bloquer le passage aux véhicules en sens inverse qui veulent tourner à gauche (voie 11).

Sur le trajet C, le cyclomoteur termine son virage à gauche dans la voie. En effet, il est préférable d'arriver à gauche et de se déplacer à droite ou au centre de la nouvelle voie une fois sorti de l'intersection. L'arrivée par la gauche permet de rester éloigné des véhicules en sens inverse et de prendre moins de temps pour croiser les voies des véhicules en sens inverse.



Sur une chaussée à deux voies, placez-vous d'abord sur la voie d'extrême gauche et changez de voie dès que vous pouvez le faire de façon sécuritaire.

DES EXERCICES D'APPRENTISSAGE

Exercices pratiques



Les exercices pratiques suggérés ci-dessous doivent être exécutés seulement après l'obtention du permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur.

8

1. Immobilisez complètement votre cyclomoteur à toutes les intersections qui exigent un arrêt obligatoire.
 - ▶ Entraînez-vous aux arrêts en douceur.
 - ▶ Exercez-vous à vous immobiliser avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt.
2. Effectuez des virages à droite qui ne nécessitent pas d'immobilisation avant de vous engager dans une intersection.
 - ▶ Réglez votre vitesse pour effectuer un virage sécuritaire.
 - ▶ Maintenez une trajectoire régulière et occupez la position appropriée.
3. Parcourez un trajet où il n'y a pas de circulation et qui comprend des intersections de largeurs diverses.
 - ▶ Faites des virages à gauche à partir d'une position d'arrêt.
 - ▶ Évaluez le temps nécessaire pour effectuer chacun des virages.



Exercices théoriques

1. Associez les actions requises par les feux et les panneaux de circulation.

Actions exigées	Feux et signaux
a) Immobiliser le cyclomoteur à moins d'être engagé dans l'intersection ou d'en être si près qu'il serait impossible d'arrêter sans danger; repartir lorsqu'un signal le permet et que la voie est libre	1. Le feu rouge
b) Immobiliser le cyclomoteur; céder le passage aux usagers sur l'autre chaussée; repartir quand la voie est libre	2. Le feu rouge clignotant
c) Continuer après avoir cédé le passage aux usagers déjà engagés dans l'intersection	3. Le feu jaune
d) Continuer après avoir cédé le passage aux usagers déjà engagés dans l'intersection. Il y a priorité dans toutes les directions permises	4. Le feu jaune clignotant
e) Immobiliser le cyclomoteur; céder le passage aux usagers sur l'autre chaussée; repartir quand la voie est libre	5. Le feu vert
f) Accorder la priorité aux usagers qui circulent sur la voie où l'on veut s'engager	6. Le feu vert clignotant
g) Ralentir; continuer seulement après avoir cédé le passage aux usagers engagés dans l'intersection	7. La flèche verte

-
- h) Immobiliser le cyclomoteur; repartir lorsqu'un signal le permet et que la voie est libre
8. Le signal d'arrêt
-
- i) Circuler dans le sens de la flèche après avoir cédé le passage aux usagers déjà engagés dans l'intersection
9. Le signal « Cédez le passage »
-

QUEL GROUPE CORRESPOND AUX ASSOCIATIONS CORRECTES ?

- a) a-1; b-2; c-3; d-4; e-5; f-6; g-7; h-8; i-9
b) a-3; b-8; c-5; d-6; e-2; f-9; g-4; h-1; i-7
c) a-2; b-4; c-1; d-5; e-8; f-6; g-9; h-3; i-7
d) a-9; b-8; c-7; d-6; e-5; f-4; g-3; h-2; i-1

2. À une intersection, où devez-vous vous immobiliser quand la situation l'exige ?

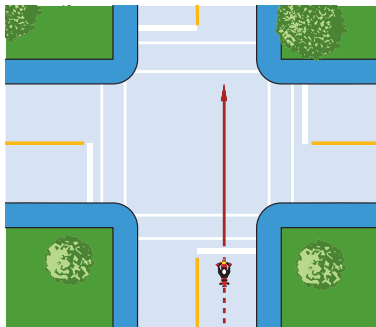
- a) Avant le passage pour piétons ou avant la ligne d'arrêt
b) La roue avant entre les deux lignes qui délimitent le passage pour piétons
c) Après le passage pour piétons
d) Les deux pieds sur la ligne d'arrêt

3. Quelle séquence permet d'observer les véhicules sur les côtés à un croisement où la circulation se fait dans les deux sens ?

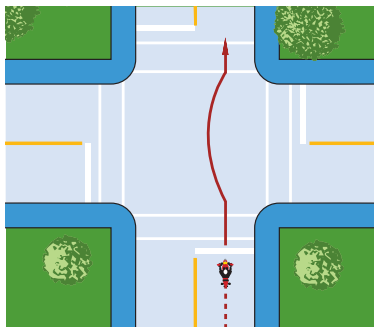
- a) Regarder d'abord à gauche, puis à droite
b) Regarder d'abord à droite, puis à gauche
c) Regarder d'abord à gauche, ensuite à droite et de nouveau à gauche
d) Regarder d'abord à droite, ensuite à gauche et de nouveau à droite

- 4. Comment traverser une intersection de façon sécuritaire quand votre vision est obstruée ?**
- a) Se placer à côté d'un autre véhicule et traverser en même temps
 - b) S'arrêter pendant quelques secondes et repartir si aucun véhicule n'apparaît
 - c) Appuyer sur l'avertisseur sonore avant de s'engager, puis avancer lentement
 - d) S'approcher lentement et s'engager seulement lorsqu'il est possible de voir parfaitement de chaque côté de l'intersection
- 5. Où se trouve la position la plus sécuritaire pour traverser une intersection ?**
- a) À droite dans la voie
 - b) Au centre de la voie
 - c) À gauche dans la voie
 - d) Entre deux rangées de véhicules
- 6. Choisissez le trajet le plus sécuritaire pour traverser une intersection.**

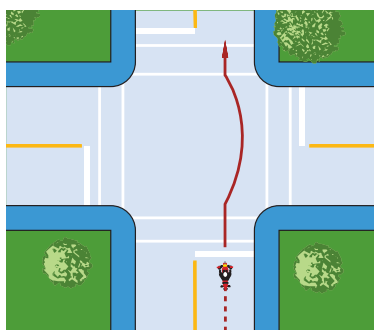
a)



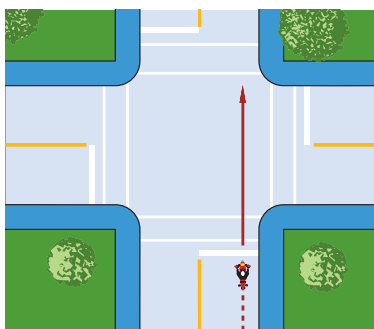
b)



c)



d)

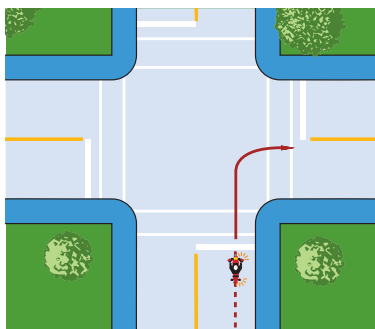


7. Où se trouve la position la plus sécuritaire pour tourner à droite à une intersection ?

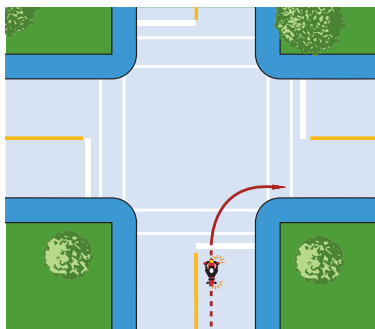
- a) À droite dans la voie
- b) Au centre de la voie
- c) À gauche dans la voie
- d) Sur l'accotement

8. Choisissez le meilleur trajet pour tourner à droite à une intersection.

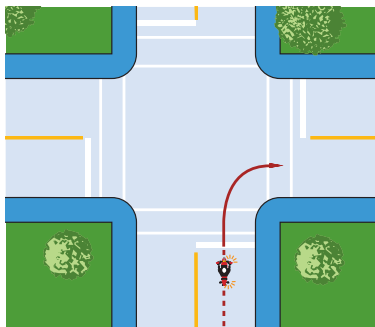
a)



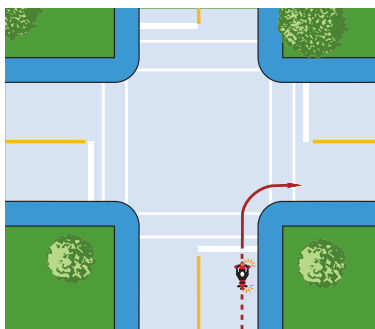
b)



c)



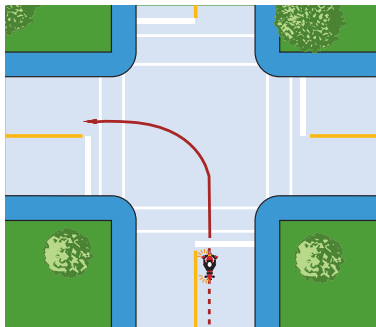
d)



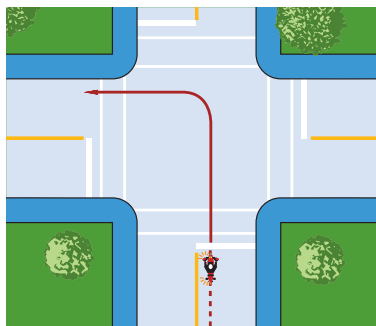
9. À quelle distance d'une intersection devez-vous actionner votre feu de changement de direction avant de tourner?
- a) À environ 15 mètres de l'intersection
 - b) À environ 30 mètres de l'intersection
 - c) À environ 45 mètres de l'intersection
 - d) À environ 60 mètres de l'intersection
10. À quelle distance d'une intersection devez-vous changer de voie pour tourner à gauche sur une chaussée à deux voies de circulation dans le même sens?
- a) À environ 30 mètres de l'intersection
 - b) À environ 45 mètres de l'intersection
 - c) À environ 60 mètres de l'intersection
 - d) À environ 75 mètres de l'intersection

11. À une intersection, où se trouve la position d'attente la plus sécuritaire pour tourner à gauche s'il y a une voie réservée pour les virages à gauche?
- a) À gauche dans la voie
 - b) Au centre de la voie
 - c) À droite de la voie
 - d) Les trois positions peuvent être choisies
12. Avant de tourner à gauche à une intersection où il y a beaucoup de circulation dans les deux sens, où se trouve la position d'attente la plus sécuritaire s'il n'y a pas de voie réservée pour les virages à gauche?
- a) À gauche dans la voie
 - b) Au centre de la voie
 - c) À droite dans la voie
 - d) Les trois positions peuvent être choisies
13. Choisissez l'illustration qui présente le trajet sécuritaire pour effectuer un virage à gauche.

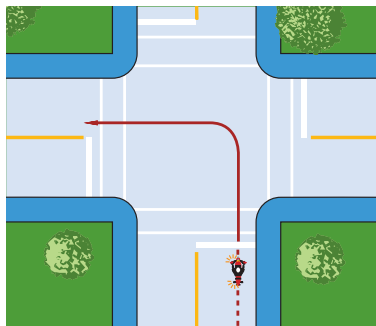
a)



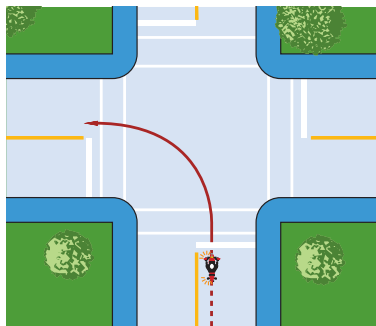
b)



c)



d)



ANNEXE

9

DES EXERCICES D'APPRENTISSAGE



Corrigé

Introduction

1. c
2. c
3. a

Chapitre 1

1. Si vous avez choisi de passer par l'avenue du Jardin, la 7^e Rue et l'avenue de la Rivière, vous savez ce qu'est un trajet sécuritaire.
2. c
3. b
4. a
5. d
6. a

Chapitre 2

1. Plus le cyclomoteur va vite, **plus** il est penché et **moins** il a de l'adhérence.
Moins le cyclomoteur va vite, **moins** il est penché et **plus** il a de l'adhérence.
2. b
3. a
4. d
5. a

6. d
7. a
8. b
9. c
10. a
11. c

Chapitre 3

1. Puisque la route est libre, continuer à la même vitesse est la bonne solution.
2. b
3. c
4. a
5. b

Chapitre 4

1. c
2. d
3. d
4. c
5. a
6. c

Chapitre 5

1. CENTRE DE LA VOIE

- ▶ Semblable
- ▶ Très étroite
- ▶ Endommagée sur une bonne distance le long de l'accotement

GAUCHE DE LA VOIE

- ▶ Virages à gauche
- ▶ Obstacles insurmontables

DROITE DE LA VOIE

- ▶ Plus
- ▶ Large

2. a

3. d

4. b

5. a

6. a

7. b

8. d

Chapitre 6

1. c

2. a

3. d

4. a

5. b

Chapitre 7

1. b
2. c
3. c
4. a
5. c
6. a

Chapitre 8

1. b
2. a
3. c
4. d
5. b
6. a
7. a
8. d
9. b
10. c
11. b
12. b
13. a

NOTES

The page features a decorative background with a red gradient. A prominent white curved line starts from the bottom left and curves towards the top right, creating a sense of movement. The word "NOTES" is printed in a bold, red, sans-serif font in the upper left quadrant.

**Société de l'assurance
automobile**

Québec  

Avec vous,
au cœur de votre sécurité