

4^e ÉDITION

Nouvelles mesures
du Code de la
sécurité routière
incluses

CONDUIRE UNE MOTO



CONDUIRE UNE MOTO

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

Conduire une moto / Société de l'assurance automobile du Québec.

Quatrième édition.

Édition originale: 2015

Publié en formats électronique(s).

ISBN 978-2-550-94054-8 (PDF)

1. Motocyclettes - Conduite. 2. Motocyclisme - Sécurité - Mesures.
3. Motocyclisme - Problèmes et exercices. I. Société de l'assurance automobile du Québec, auteur.

TL440.5.C65 2023

629.28'475

C2023-940916-9

C2023-940917-7

CONDUIRE UNE MOTO

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

**Charge de projet,
direction artistique,**
la Société de l'assurance automobile
du Québec

Illustrations
Jean-Michel Girard

Conception graphique
Direction des communications
et des relations publiques

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

**Recherche et rédaction pour
la mise à jour 2018**
Direction des normes
et partenariats d'affaires

Collaboration
Vice-présidences de la Société

Coordination de projet
Direction des communications
et des relations publiques

Révision linguistique
Direction des communications
et des relations publiques

Dépôt légal – 2023
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN 978-2-550-94054-8 (PDF)

© Gouvernement du Québec - 2023

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

INTRODUCTION

L'univers de la moto vous intéresse ? Vous voulez apprendre à conduire une moto ? Vous êtes présentement en formation ? Vous êtes un motocycliste expérimenté ? Ce guide s'adresse à vous. Du fonctionnement d'une moto aux nouvelles technologies en passant par les techniques de conduite pour anticiper les risques, il réunit l'ensemble des informations pour la conduite sécuritaire, coopérative et responsable d'une moto.

En tant que futur motocycliste ou que motocycliste en formation, vous y trouverez ainsi notions, conseils et exercices qui soutiendront votre apprentissage de la conduite d'une moto. Comme motocycliste expérimenté, vous pourrez rafraîchir vos connaissances et profiter des nombreux renseignements que propose la boîte à outils, par exemple sur le choix d'un bon équipement, la préparation d'un voyage, ou encore l'entretien et le remisage d'une moto.

Vous avez un rôle déterminant dans votre sécurité et celle des autres, et ce document de référence vous aidera à le jouer. Conservez-le après votre formation et consultez-le fréquemment.

Bonne lecture !

TABLE DES MATIÈRES

AVANT D'APPRENDRE

À CONDUIRE UNE MOTO

13

À considérer avant d'apprendre

à conduire une moto 14

- ▶ Avez-vous... des habitudes de conduite sécuritaires ? 14
- ▶ Avez-vous... une bonne santé ? 14
- ▶ Avez-vous... de bonnes stratégies d'observation ? 14
- ▶ Avez-vous... suffisamment de temps à consacrer
à votre formation ? 15
- ▶ Avez-vous... prévu un budget ? 15

Processus d'accès à la conduite

d'une moto 16

- ▶ Compétence à acquérir: Conduire une moto de façon
sécuritaire, coopérative et responsable 16

Principales étapes de la formation 17

Types de formation 18

- ▶ Autoformation 18
- ▶ Formation en classe (6 heures) 18
- ▶ Formation en circuit fermé (16 heures) 18
- ▶ Formation sur la route (10 heures) 19

Contenus de la formation 20

- ▶ Modèle GDE 20
- ▶ Contenus de la formation et du guide 21

Comment utiliser le guide 24

Contexte particulier de la conduite**d'une moto27**

- ▶ Être un motocycliste au comportement sécuritaire, coopératif et responsable 27
- ▶ Équilibre 27
- ▶ Visibilité..... 28
- ▶ Vulnérabilité..... 28
- ▶ Type de moto utilisé..... 29

Lois de la physique29

- ▶ Gravité 30
- ▶ Effet gyroscopique 30
- ▶ Inertie 30
- ▶ Force centrifuge 31
- ▶ Énergie cinétique et force d'impact 31
- ▶ Adhérence (coefficient de frottement) 32

Fonctionnement d'une moto33

- ▶ Composantes générales 33
- ▶ Composantes principales 35

Opérations de base44

- ▶ Déplacer une moto sans l'aide du moteur 44
- ▶ Monter sur une moto 45
- ▶ Relever une moto 45
- ▶ Démarrer une moto 47

Techniques de conduite 48

- ▶ Apprendre les techniques 48
- ▶ Adopter une position de conduite sécuritaire 50
- ▶ Contrôler l'embrayage 52
- ▶ Utiliser le sélecteur de vitesses 53
- ▶ Contrôler la poignée des gaz 54
- ▶ Utiliser les freins 55
- ▶ Faire un contrepoids 56
- ▶ Faire un contrebraquage 57

Manœuvres 59

- ▶ Différence entre manœuvres et techniques 59
- ▶ Mettre une moto en mouvement 61
- ▶ Changer de vitesse 63
- ▶ Freiner 65
- ▶ S'immobiliser 66
- ▶ Faire un freinage d'urgence 67
- ▶ Faire un freinage d'urgence dans une courbe 69
- ▶ Prendre un virage
(Changer la direction d'une moto à moins de 25 km/h) 70
- ▶ Prendre une courbe
(Changer la direction d'une moto à plus de 25 km/h) 71
- ▶ Éviter un obstacle 74

Réagir aux situations particulières 76

- ▶ Engagement sur l'accotement 76
- ▶ Voyant de pression d'huile allumé ou indicateur de température dans la zone « H » 77
- ▶ Guidonnage ou louvoisement 79
- ▶ Crevaison 80
- ▶ Bris du câble du levier d'embrayage 81
- ▶ Blocage de la poignée des gaz 82
- ▶ Bris de la chaîne ou de la courroie 83
- ▶ Dérapage 84
- ▶ Aquaplanage 85
- ▶ Obstacle à franchir 86

Techniques de conduite pour prévenir les risques 89

- ▶ Prévenir les risques..... 89
- ▶ Décoder la signalisation..... 89
- ▶ Faire des vérifications visuelles..... 91
- ▶ Adapter sa vitesse 94
- ▶ Maintenir des marges de sécurité..... 96
- ▶ Communiquer sa présence et ses intentions 99
- ▶ Choisir le tiers de voie approprié..... 101
- ▶ Se déplacer en groupe 103

Manœuvres sur la route 106

- ▶ Exécuter les manœuvres sur la route..... 106
- ▶ Quelques rappels..... 107
- ▶ Prendre un virage à une intersection 108
- ▶ Conduire dans une courbe..... 109
- ▶ Entrer sur une autoroute 111
- ▶ Quitter une autoroute 113
- ▶ Faire un dépassement 114
- ▶ Se stationner 116
- ▶ Manœuvres interdites 118

Autres usagers de la route 119

- ▶ Véhicules lourds 119
- ▶ Véhicules d'urgence 120

Usagers vulnérables 121

- ▶ Piétons 121
- ▶ Cyclistes 122

Déjouer les pièges de la circulation 123

- ▶ Pièges..... 123

CHAPITRE 3

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE, COOPÉRATIVE ET RESPONSABLE **129**

- ▶ Agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable 131

Risques liés au conducteur 131

- ▶ Âge 131
- ▶ Motivations 132
- ▶ On conduit comme on se conduit... 132
- ▶ Distractions..... 135
- ▶ Fatigue..... 135
- ▶ Alcool, drogue et médicaments..... 137

Risques liés au contexte routier 139

- ▶ Conditions environnementales..... 139
- ▶ Conditions de la circulation 143

Risques liés au véhicule..... 146

- ▶ État mécanique 146
- ▶ Poids supplémentaire..... 148

Planifier ses déplacements... stratégiquement! 150

- ▶ Planifier ses déplacements..... 150
- ▶ Éviter les risques d'un départ prématuré 152

Quel type de motocycliste souhaitez-vous devenir? 157

EXERCICES

165

Chapitre 1 :

Manœuvrer une moto 166

- ▶ Aide-mémoire..... 166

Chapitre 2 :

Manœuvrer une moto sur la route..... 176

- ▶ Aide-mémoire..... 176

Chapitre 3 :

Agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable 183

- ▶ Aide-mémoire..... 183

Évaluation formative : 190

- ▶ Conduite en circuit fermé 190
- ▶ Conduite sur la route 192

BOÎTE À OUTILS

195

- ▶ Pour choisir sa moto..... 196
- ▶ Budget 197
- ▶ Guide d'achat d'une première moto 198

Début de saison 203

- ▶ Équipement de protection..... 203
- ▶ Casque : les normes à respecter 212
- ▶ Informations complémentaires sur le casque..... 215
- ▶ Vérifier l'état de votre équipement de protection 217
- ▶ Vérification mécanique 218
- ▶ Rappel des lois de la physique 219
- ▶ Rappel des principales manœuvres 220

Pendant la saison 226

- ▶ Aide-mémoire pour une vérification rapide 226
- ▶ Aide-mémoire pour la préparation d'un voyage 229
- ▶ Nouvelles technologies 230
- ▶ Systèmes de communication 232
- ▶ Ajout d'équipement 233
- ▶ Les modifications structurelles et esthétiques
et votre sécurité 235
- ▶ Types de freins 237
- ▶ Intervenir sur les lieux d'un accident de moto 239
- ▶ Écoconduite 240

Fin de saison (entreposage) 243

- ▶ Consignes de remisage pour la moto 243

NOTES

245

AVANT D'APPRENDRE À CONDUIRE UNE MOTO

The background features a white upper section and a solid orange lower section. A large, curved, semi-transparent orange shape separates the two, creating a sense of motion and depth. The text is positioned in the white area, centered horizontally.

À CONSIDÉRER AVANT D'APPRENDRE À CONDUIRE UNE MOTO

Avez-vous... des habitudes de conduite sécuritaires ?

Respecter les limites de vitesse en tout temps, conduire avec toutes ses facultés, communiquer efficacement avec les autres usagers de la route sont quelques-unes des habitudes qui diminuent vos risques d'accident. Les habitudes que vous avez au volant d'une voiture risquent d'être celles que vous aurez au guidon d'une moto. Pensez-y.

Avez-vous... une bonne santé ?

Conduire une moto est exigeant. Pour votre sécurité et pour celle des autres usagers de la route, il est important que vous soyez en bonne santé physique et mentale lorsque vous roulez en moto.

Avez-vous... de bonnes stratégies d'observation ?

La vision est d'une importance capitale dans la conduite d'une moto, puisque les yeux fournissent environ 90 % de toute l'information nécessaire à la prise de décision. Une bonne vue et de bonnes stratégies d'observation sont donc essentielles. Portez une attention particulière, aux informations pertinentes à la conduite sécuritaire d'une moto.

Avez-vous... suffisamment de temps à consacrer à votre formation ?

Le rythme d'apprentissage varie selon les individus. Il est donc difficile de chiffrer le temps que vous devrez consacrer à l'apprentissage de la conduite d'une moto. Mais une chose est sûre : pour devenir un motocycliste compétent, vous devrez vous investir pleinement dans votre formation.

Avez-vous... prévu un budget ?

Apprendre à conduire une moto peut exiger un investissement financier important. Entre autres, vous devez prévoir dans votre budget les coûts liés à la formation, à l'achat et à l'entretien d'un véhicule. Sans oublier les frais liés à l'achat d'un équipement de protection sécuritaire. De trop nombreux futurs motocyclistes négligent cet aspect important pour leur sécurité.



Vouloir se connaître en tant que futur motocycliste, c'est faire le premier pas vers la conduite sécuritaire, coopérative et responsable d'une moto.

PROCESSUS D'ACCÈS À LA CONDUITE D'UNE MOTO

Compétence à acquérir: Conduire une moto de façon sécuritaire, coopérative et responsable

1

Formation théorique / Autoformation

2

Examen théorique



Obtention du permis d'apprenti conducteur de la classe 6R

3

Formation dans une école de conduite reconnue

- ▶ Formation théorique en classe **3 heures**
- ▶ Formation pratique en circuit fermé **16 heures**
- ▶ Formation théorique en classe **3 heures**
- ▶ Formation pratique sur la route **10 heures**

4

Examen pratique en circuit fermé



Obtention du permis d'apprenti conducteur de la classe 6A

Période d'apprenti conducteur
11 mois minimum

5

Examen pratique sur la route



Obtention du permis de la classe 6

PRINCIPALES ÉTAPES DE LA FORMATION

1. Se préparer à l'examen théorique

- ▷ Autoformation: Étudier le présent guide.
- ▷ Rafraîchir vos connaissances ou en acquérir en lisant le *Guide de la route*.

Si vous n'êtes pas titulaire d'un permis de la classe 5, lors de l'examen théorique, vous devrez répondre à des questions portant sur la signalisation et la réglementation.

2. Réussir l'examen théorique

- ▷ Pour obtenir votre permis de la classe 6R vous autorisant à commencer votre formation.

3. Suivre et réussir une formation dans une école de conduite reconnue

▷ Formation théorique

En classe: 2 blocs de 3 heures = 6 heures

▷ Formation pratique

En circuit fermé: 4 blocs de 4 heures = 16 heures

Sur la route: 5 blocs de 2 heures = 10 heures

Durée totale: 32 heures

4. Réussir l'examen pratique en circuit fermé

- ▷ Pour obtenir votre permis de la classe 6A vous permettant de circuler sur les routes, à certaines conditions.

5. Réussir l'examen pratique sur la route

- ▷ Pour obtenir votre permis de conduire de la classe 6.

TYPES DE FORMATION

Autoformation

L'autoformation consiste à se former soi-même. Dans le contexte de l'apprentissage de la conduite d'une moto, vous devrez vous assurer de connaître et de bien comprendre les contenus des guides (*Guide de la route* et *Conduire une moto*) et de faire les exercices proposés. Votre engagement dans la formation sera déterminant pour votre réussite.

Formation en classe (6 heures)

La formation en classe vous permet de faire les liens entre les contenus du guide, votre « bagage » (expériences, habitudes de conduite, tendance à prendre des risques...) et la formation pratique. Elle vise aussi à parfaire vos connaissances et à vous préparer adéquatement à la formation pratique en circuit fermé et sur la route. De plus, vous serez amené à vous questionner sur vos habitudes de conduite actuelles et à évaluer vos compétences de motocycliste.

Formation en circuit fermé (16 heures)

La formation pratique en circuit fermé permet de mettre en application ce que vous avez appris en étudiant le guide *Conduire une moto* et en suivant la formation en classe. Vous apprendrez graduellement à manœuvrer une moto de façon **sécuritaire**, **coopérative** et **responsable** dans un contexte sécuritaire, sous la supervision d'un formateur offrant des conseils et un encadrement adéquat. Exécutées de façon répétée, les techniques et les manœuvres deviendront pour vous des automatismes.

Formation sur la route (10 heures)

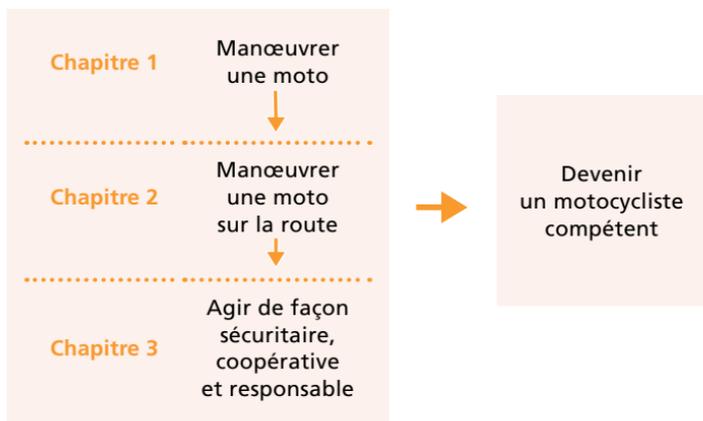
Sur le réseau routier, vous mettrez en application les manœuvres et les techniques de conduite apprises en circuit fermé. La formation sur la route est l'occasion de développer votre compétence à conduire une moto de façon **sécuritaire, coopérative et responsable**. Vous pourrez expérimenter un large éventail de situations de conduite à l'image de celles que vous rencontrerez dans votre vie de motocycliste. Comme c'est le cas pour la formation en classe et en circuit fermé, vous serez amené à remettre en question vos habitudes de conduite actuelles, à évaluer vos compétences de motocycliste et à acquérir l'habitude de planifier vos déplacements¹.

1. Dans un contexte de formation à la conduite d'un véhicule, planifier ses déplacements sous-entend une réflexion préalable à la conduite. Il s'agit d'évaluer l'ensemble des risques pouvant influencer la sécurité routière et d'en tenir compte avant de prendre ses clés. Cette évaluation peut mener à la décision la plus sécuritaire, c'est-à-dire ne pas conduire son véhicule pour se déplacer.

CONTENUS DE LA FORMATION

Modèle GDE

Le présent guide et le programme de formation à la conduite d'une moto sont basés sur le modèle GDE (*Goals for Driver Education*²). Ce modèle a servi à déterminer les apprentissages essentiels pour devenir un motocycliste compétent. Les contenus à apprendre ont été classés selon l'influence qu'ils exercent sur la sécurité routière. Manœuvrer une moto (chapitre 1) et apprendre à la manœuvrer sur la route (en présence des autres usagers) (chapitre 2) sont des apprentissages de base. Agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable (chapitre 3) pendant la période d'apprentissage et durant votre vie de motocycliste assure votre sécurité et celle des autres usagers de la route.



2. Stefan Siegrist, éd., *Formation et évaluation du conducteur, obtention du permis de conduire : vers une gestion théoriquement fondée du risque routier des jeunes conducteurs. Résultats du projet européen GADGET, groupe de travail n° 3*, Berne, Bureau de prévention des accidents, 1999, 199 p.

Contenus de la formation et du guide

CHAPITRE 1 DU GUIDE

Manœuvrer une moto (Acquérir des automatismes)

Principaux contenus de la formation théorique

- ▶ Contexte particulier de la conduite d'une moto
- ▶ Fonctionnement d'une moto
(lois de la physique, caractéristiques, composantes...)
- ▶ Opérations de base pour manœuvrer une moto
(démarrage, déplacement...)
- ▶ Techniques de conduite pour manœuvrer une moto
(direction du regard, position, contrebraquage...)
- ▶ Manœuvres à exécuter
(mettre une moto en mouvement, changer de vitesse...)
- ▶ Actions à faire en cas de situation particulière
(bris mécanique, dérapage...)

Principaux contenus de la formation pratique

- ▶ Porter un équipement de protection adéquat
- ▶ Vérifier l'état mécanique d'une moto
- ▶ Exécuter les opérations de base
- ▶ Utiliser les techniques de conduite pour manœuvrer une moto
- ▶ Exécuter les manœuvres nécessaires à la conduite d'une moto

CHAPITRE 2 DU GUIDE

Manœuvrer une moto sur la route (Prévenir les risques)

Principaux contenus de la formation théorique

- ▶ Signalisation et réglementation (*Guide de la route*)
- ▶ Principales caractéristiques des autres usagers de la route
- ▶ Techniques de conduite pour prévenir les risques
- ▶ Manœuvres à exécuter sur la route
- ▶ Pièges de la circulation (vue obstruée, angles morts d'un véhicule lourd...) et comment les éviter

Principaux contenus de la formation pratique

- ▶ Respecter la signalisation et la réglementation
- ▶ Tenir compte des autres usagers de la route
- ▶ Utiliser les techniques de conduite pour prévenir les risques
- ▶ Exécuter les manœuvres sur la route (entrer sur l'autoroute, se stationner, dépasser...)
- ▶ Éviter les pièges de la circulation

CHAPITRE 3 DU GUIDE

Agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable (Planifier ses déplacements)

Principaux contenus de la formation théorique

- ▶ Risques liés au conducteur (motivations à conduire une moto, fatigue...)
- ▶ Risques liés au contexte routier (conditions environnementales et conditions de la circulation)
- ▶ Risques liés au véhicule (entretien, poids supplémentaire...)
- ▶ Prévention des risques sur la route

EXERCICES

Évaluer...

- ▶ Votre compréhension des notions

Principaux contenus de la formation pratique

- ▶ Planifier ses déplacements
- ▶ Évaluer les risques et en tenir compte avant de conduire une moto³
- ▶ Décider de ne pas conduire pour se déplacer lorsque cette option est plus sécuritaire

EXERCICES

Évaluer...

- ▶ Votre capacité à exécuter les manœuvres en circuit fermé et sur la route de façon sécuritaire, coopérative et responsable

3. Il faut évaluer l'ensemble des risques (conducteur, contexte routier, véhicule) avant de conduire une moto, que ce soit avant un long trajet (voyage) ou avant un court trajet (se rendre au dépanneur du coin).

COMMENT UTILISER LE GUIDE

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

Icône Signification



OBJECTIFS À ATTEINDRE

Connaissances à acquérir pour conduire une moto



ATTENTION !

Informations importantes concernant la sécurité



FORMATION PRATIQUE

Références à la formation en circuit fermé ou sur la route



PENSEZ-Y !

Réflexions pour devenir un motocycliste compétent



TRUCS ET CONSEILS

À retenir pour conduire une moto de façon sécuritaire, coopérative et responsable



BOÎTE À OUTILS

Sections de la boîte à outils qui proposent des compléments d'information sur les sujets traités



EXERCICE THÉORIQUE

Pour vérifier les connaissances acquises

MANŒUVRER UNE MOTO

1

Conduire une moto est une tâche complexe exigeant plusieurs habiletés. Ce chapitre vous amènera notamment à comprendre la vulnérabilité du motocycliste et l'importance d'acquérir des automatismes dans la conduite d'une moto. Vous pourrez également vous familiariser avec le fonctionnement d'une moto et vous rappeler que la conduite de tout véhicule est soumise à des principes physiques. De plus, les techniques et les manœuvres qui vous permettront de conduire une moto de façon sécuritaire, coopérative et responsable vous seront présentées. Enfin, vous pourrez évaluer votre compréhension de ces notions en faisant les exercices portant sur ce chapitre.

MANŒVRER UNE MOTO

Quand on est confortablement assis devant le petit écran, en train d'observer les pilotes de course, manœuvrer une moto peut sembler un jeu d'enfant. Ce que les images ne disent pas, c'est le temps, la rigueur, les efforts et la persévérance que demande l'apprentissage de la conduite d'une moto. Apprendre à manœuvrer une moto, c'est utiliser des techniques de conduite pour s'approprier les manœuvres afin qu'elles deviennent des automatismes.

CONTEXTE PARTICULIER DE LA CONDUITE D'UNE MOTO

1



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ Les principaux facteurs qui rendent la conduite d'une moto différente de la conduite des autres véhicules.

Être un motocycliste au comportement sécuritaire, coopératif et responsable

Quand vous pensez à vos futures balades, vous vous voyez peut-être roulant au guidon d'une superbe moto, par une belle journée ensoleillée... Ces images emballantes négligent toutefois un élément important : les choix que vous ferez influenceront votre sécurité et détermineront le type de motocycliste que vous serez. Se connaître en tant que futur motocycliste, c'est connaître ses limites et les respecter. Les décisions que vous prendrez à moto agiront directement sur votre niveau de risque.



Surévaluer ses capacités et avoir un excès de confiance au guidon d'une moto peut augmenter les risques d'accident.

Équilibre

Conduire une moto exige de maintenir son équilibre, particulièrement lors de la conduite à basse vitesse et lors de l'immobilisation à un arrêt. Plusieurs éléments tels que le type de moto (gabarit, poids...), les conditions routières (sable, eau...) et les conditions climatiques (rafale de vent, pluie...) peuvent influencer la stabilité de votre véhicule et donc affecter votre équilibre. C'est un élément très important de la conduite d'une moto, car vous devez conserver votre équilibre à tout instant.

Visibilité

À moto, vous êtes peu visible pour les autres usagers de la route. Cela s'explique par la petite dimension des motos et le fait qu'elles sont présentes sur les routes seulement une partie de l'année. Les automobilistes doivent se réhabituer chaque année à voir circuler des motos durant la période estivale. C'est donc un facteur avec lequel vous devez composer. Toutefois, rappelons que chaque motocycliste est tenu d'adopter des comportements favorisant sa propre sécurité. Différents moyens sont d'ailleurs à votre disposition pour maximiser votre visibilité sur la route.



De nombreux accidents surviennent parce que le conducteur d'un véhicule n'a pas vu le motocycliste.



Boîte à outils

Vulnérabilité

Bien qu'exaltante, la conduite d'une moto comporte un danger potentiel : la vulnérabilité de son conducteur. À moto, vous êtes confronté à des situations bien plus risquées que si vous étiez assis dans une voiture, protégé par une solide carrosserie. Vous n'avez, mis à part votre équipement de protection, que vos compétences de conducteur, votre capacité à anticiper les risques et votre jugement pour vous protéger. Vous avez ainsi tout à gagner à porter un casque de qualité et des vêtements spécialement conçus pour la moto dès le début de votre formation. Du casque aux bottes, chaque pièce d'équipement a son rôle à jouer.



Équipement de protection

Type de moto utilisé

Que ce soit par rapport à la position de conduite sécuritaire à adopter, aux techniques de conduite à utiliser ou aux manœuvres à exécuter, le type de moto que vous conduisez influence de façon importante la manière de conduire. Chaque type de moto comporte ses propres caractéristiques dont vous devez tenir compte. La relation entre le poids de votre moto et la puissance de son moteur, nommée rapport poids-puissance, peut aussi exercer une influence sur votre sécurité.



Pour choisir sa moto

LOIS DE LA PHYSIQUE



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ Les lois de la physique qui influencent la conduite d'une moto.
- ▶ De quelle façon ces lois influencent la conduite d'une moto.

Certains principes physiques s'appliquent à la conduite d'un véhicule. Pour votre sécurité et celle des autres usagers de la route, vous devez toujours en tenir compte dans votre conduite et en particulier lors de l'exécution de certaines manœuvres. Ces principes influencent la conduite de tout véhicule routier et particulièrement la conduite d'une moto, car le conducteur est soumis à des forces qui ont un effet sur son équilibre, sur le contrôle de la moto et sur sa sécurité.



La conduite de n'importe quelle moto est soumise aux lois de la physique, quelle que soit l'expérience du conducteur.

Gravité

La gravité est la loi de la physique qui explique l'attraction terrestre des corps. Vous vous souvenez de Newton et de la pomme qui tombe de l'arbre? Cette loi de la physique explique pourquoi notre véhicule ralentit lorsqu'on monte une côte et pourquoi il accélère dans une pente. Dans la conduite d'une moto, la gravité influence notamment le maintien de l'équilibre. Par exemple, le fait de placer une charge supplémentaire (passager, bagages) sur une moto a un effet sur ce qu'on nomme son centre de gravité. Simplement dit, le centre de gravité, c'est le point qui empêche la moto de tomber d'un côté ou de l'autre.

Effet gyroscopique

Cette loi de la physique explique pourquoi une moto reste toute seule en équilibre après avoir été mise en mouvement. Plus les roues tournent vite, plus grand est l'effet gyroscopique. Pensez à une toupie. Elle tourne sur elle-même et reste stable tant que sa vitesse de rotation est élevée. À l'inverse, dès que sa vitesse de rotation diminue, l'effet gyroscopique est moins grand. C'est la raison pour laquelle il est plus difficile de maintenir une moto en équilibre à basse vitesse : l'effet gyroscopique est presque absent.

Inertie

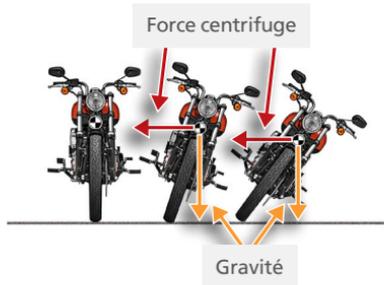
De façon simplifiée, l'inertie est la loi de la physique qui fait que lorsqu'on applique un mouvement à un corps, il se dirige en ligne droite. Comme on vient de l'expliquer, à une certaine vitesse, l'effet gyroscopique fera en sorte que la moto roulera toute seule en ligne droite. Dans la conduite d'une moto, le principe d'inertie fait que le déplacement en ligne droite sera maintenu à moins qu'on applique une autre force pour ralentir la moto ou modifier sa trajectoire. Pour changer de direction, par exemple, vous devrez contrer cette tendance à avancer en ligne droite (inertie) en effectuant la technique appropriée (voir « Faire un contrebraquage »).

Force centrifuge

La force centrifuge est ce qui fait que, lorsqu'on prend une courbe à plus ou moins grande vitesse (plus de 25 km/h¹), on se sent attiré vers l'extérieur de cette courbe.

Cette force augmente selon la vitesse à laquelle vous circulez, selon le poids de votre véhicule et le rayon² du virage ou de la courbe.

À moto, il est très important de comprendre ce phénomène, car vous devez incliner votre moto vers l'intérieur du virage ou de la courbe pour contrer son effet (voir « Faire un contrebraquage »).



Énergie cinétique et force d'impact

L'énergie cinétique, c'est l'énergie accumulée par un corps en mouvement (ici, un véhicule). Cette énergie est directement reliée au poids du véhicule et à la vitesse à laquelle il circule. Par exemple, une moto roulant à 90 km/h emmagasinerait quatre fois plus d'énergie cinétique que si elle roulait à 45 km/h.



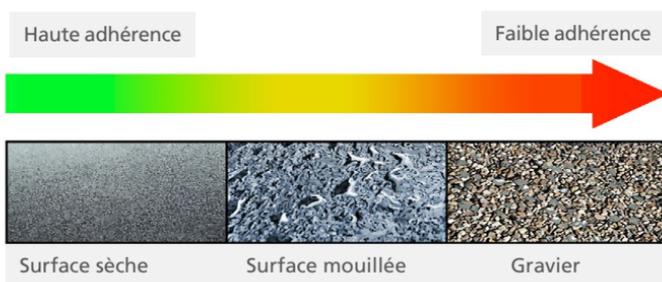
1. La vitesse de référence approximative de 25 km/h est utilisée dans ce guide pour distinguer de façon générale la basse vitesse (moins de 25 km/h) d'une vitesse plus élevée (plus de 25 km/h). Elle est également utilisée pour distinguer certaines techniques (contrepois, contrebraquage) et manœuvres (prendre un virage, prendre une courbe, éviter un obstacle).
2. Le rayon d'un virage ou d'une courbe est la distance entre le centre de la courbe ou du virage et le point où vous circulez.

Cette énergie accumulée doit être évacuée. Elle peut être dissipée soit par la chaleur (plaquettes et disques des freins), soit par le frottement (pneus sur l'asphalte) ou, en cas de collision, par la déformation du métal (véhicule tordu). Dans ce dernier cas, l'énergie cinétique sera principalement absorbée par le véhicule, par l'obstacle et par le corps du conducteur.



L'énergie cinétique évacuée en cas de collision est suffisamment forte pour tordre du métal : imaginez ce qu'elle peut faire au corps d'un motocycliste...

Adhérence (coefficient de frottement)



Les pneus constituent le seul contact entre un véhicule et la chaussée. Pour cette raison, leur adhérence est importante pour la sécurité. C'est encore plus vrai pour une moto, puisqu'elle n'a que deux pneus en contact avec le sol, comparativement à quatre pour une voiture.

Généralement, l'adhérence se traduit par le coefficient de frottement, c'est-à-dire par le niveau de résistance entre la chaussée et le pneu. Ce coefficient dépend à la fois des caractéristiques de la chaussée (type, usure et état du revêtement) et du pneu (qualité des composantes, usure et pression). Plus le coefficient est élevé, plus l'adhérence sera élevée. Par comparaison, le coefficient de frottement du béton sec est environ dix fois plus élevé que celui de la glace.



La distance de freinage d'une moto peut être considérablement augmentée lorsque les pneus sont usés.

FONCTIONNEMENT D'UNE MOTO

1



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ Le fonctionnement général d'une moto.
- ▶ Le rôle et l'utilité des commandes et des principales composantes.
- ▶ Comment vérifier l'état mécanique d'une moto.

Composantes générales

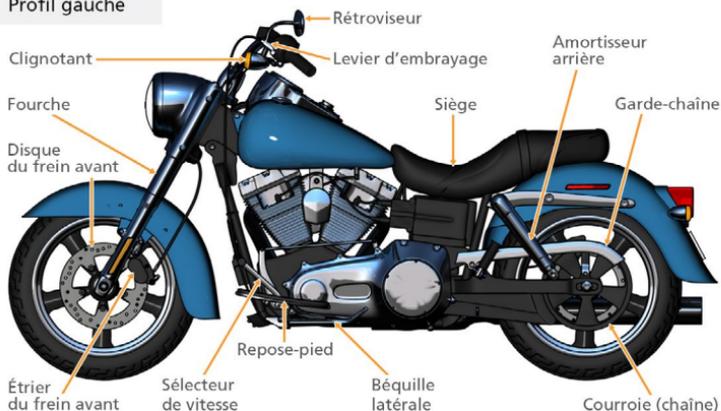
Chaque moto a des caractéristiques particulières. Avant de partir avec une nouvelle moto, prenez le temps nécessaire pour vous familiariser avec l'ensemble de ses composantes. Trop de motocyclistes négligent cet aspect important pour leur sécurité et beaucoup trop d'accidents surviennent alors qu'un motocycliste conduit une moto qu'il ne connaît pas bien.

Ce guide présente les composantes générales d'une moto. Bien évidemment, il existe énormément de types de motos sur le marché et les caractéristiques peuvent différer d'un modèle à l'autre. Toutefois, il est plus facile pour l'apprenti motocycliste d'apprendre à reconnaître les composantes d'une moto à partir d'un modèle général.

Composantes générales d'une moto

Voici les composantes générales d'une moto (modèle illustré ici : boulevardière).

Profil gauche



Profil droit



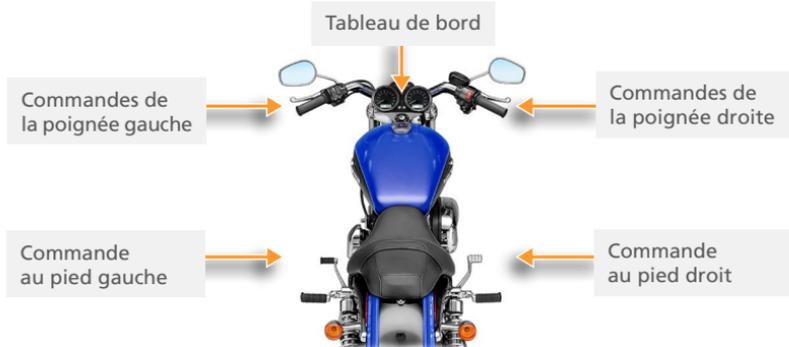
Vérification mécanique

Consultez le manuel de votre moto pour une description plus détaillée.

Composantes principales

La conduite d'une moto est particulière, notamment parce qu'elle exige d'utiliser des commandes situées aux pieds et aux poignées de façon simultanée. Bien coordonner ses mouvements et acquérir des automatismes favoriseront la manœuvre sécuritaire de la moto.

Composantes principales d'une moto



Être capable d'utiliser toutes les commandes de la moto sans les regarder est essentiel pour manœuvrer une moto de façon sécuritaire.

Tableau de bord



	Composante	Fonction
1	Indicateur de vitesse	Indique la vitesse de la moto en kilomètres par heure.
2	Odomètre	Indique le nombre de kilomètres parcourus par la moto depuis sa mise en service.
3	Odomètre partiel	Indique le nombre de kilomètres parcourus depuis la dernière remise à zéro.
4	Indicateur de charge (batterie)	Indique que la batterie doit être chargée.
5	Voyant de point mort (ou « neutre »)	Indique que la transmission est au point mort.
6	Tachymètre (compte-tours)*	Indique le régime du moteur en tours par minute (tr/min, ou RPM en anglais).
7	Voyant des clignotants	Indique que le signal de changement de direction (gauche ou droit) est en fonction. Ce voyant clignote lorsque le signal est activé.
8	Voyant des feux (route/croisement)	Indique que les feux de route sont allumés.
9	Voyant de pression d'huile	Indique que le niveau d'huile est insuffisant. Il faut résoudre ce problème immédiatement en ajoutant de l'huile ou en faisant une vérification.

* Le tachymètre n'est présent que sur certains modèles de motos.

Commandes de la poignée droite

Levier du frein avant

Ce levier permet d'appliquer le frein avant en exerçant une pression avec les doigts de la main droite. Il est situé sur la poignée droite, tandis que le frein arrière s'actionne avec une pédale, située au pied droit. Pour freiner de façon sécuritaire, vous devez doser l'utilisation des deux freins.



Levier du frein avant



Le frein avant est le plus puissant des freins. Il assure à lui seul environ 70 % de la capacité de freinage. Le frein arrière, lui, compte pour environ 30 % de la capacité de freinage. Il permet d'assurer la stabilité de la moto en évitant un trop grand transfert de poids vers l'avant.



Sur certains modèles de motos, le levier du frein avant peut être ajusté à la longueur des doigts du conducteur.

Poignée des gaz

La poignée des gaz permet de modifier le régime du moteur et la vitesse de la moto lorsque la transmission est engagée. La poignée doit reprendre d'elle-même sa position initiale lorsqu'elle est relâchée. Si ce n'est pas le cas, elle doit être réparée dans les meilleurs délais.



Poignée des gaz



Contrôler la poignée des gaz est une des techniques que vous apprendrez.

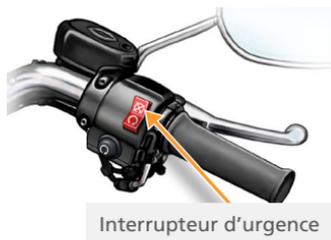
Démarrateur

La plupart des motos possèdent un démarreur électrique. Après avoir mis le contact à la position « ON », avoir serré le levier d'embrayage ou mis le sélecteur de vitesses au point mort, il suffit d'appuyer sur cette commande pour faire démarrer la moto.



Interrupteur d'urgence

L'interrupteur d'urgence permet d'éteindre instantanément le moteur. Il s'actionne avec le pouce. Après l'avoir utilisé, vous devez le remettre à la position « ON » pour pouvoir redémarrer.

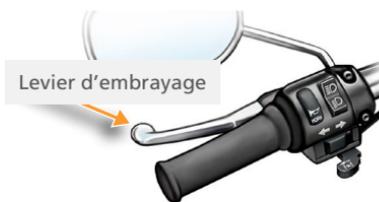


Il est très important de savoir où se trouve cette commande et de l'utiliser régulièrement pour éteindre le moteur. À la longue, cela deviendra un automatisme. Utiliser cette commande rapidement pourrait vous éviter une perte de contrôle et une chute dans une situation d'urgence comme celles présentées à la fin de ce chapitre.

Commandes de la poignée gauche

Levier d'embrayage

L'embrayage permet de créer le lien entre le moteur et la transmission de la moto et de transmettre la force du moteur à la roue arrière. Lorsque vous relâchez le levier d'embrayage, vous engagez la transmission (vous « embrequez »); la moto se met alors en mouvement. Lorsque vous pressez le levier d'embrayage, vous désengagez la transmission, c'est-à-dire que vous rompez le lien entre le moteur et la transmission.



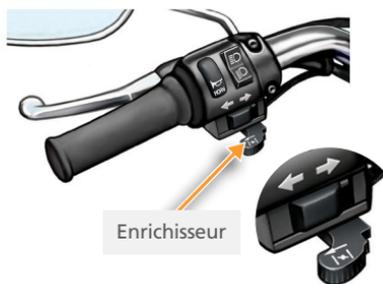


Sur certains modèles de motos, le levier d'embrayage peut être ajusté à la longueur des doigts du conducteur.

1

Enrichisseur (choke)

Certaines motos possèdent un enrichisseur qui aide à démarrer le moteur lorsqu'il est froid en dosant le mélange air-essence. C'est le cas notamment des motos qui ne sont pas équipées d'un système à injection³.



Avec ce type de moto, vous devez mettre l'enrichisseur à la position « ON » au démarrage et le fermer complètement lorsque le moteur atteint une vitesse normale au ralenti. Il est important de vous référer au manuel de votre moto si elle est équipée de ce type de système.

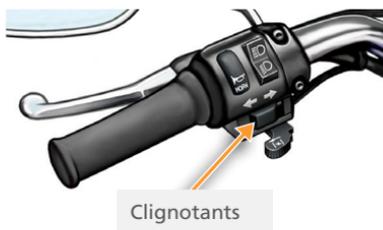


Circuler en moto alors que le moteur est froid et que l'enrichisseur est en fonction n'est pas recommandé. Votre moteur pourrait avoir des ratés. De plus, manipuler l'enrichisseur lorsque la moto est en mouvement peut être dangereux, particulièrement pour le débutant. Donc, assurez-vous de le fermer complètement avant de circuler.

3. La plupart des motos récentes sont équipées d'un système à injection qui régule de façon automatique le mélange air-essence.

Clignotants

Cette commande s'actionne généralement⁴ avec le pouce. Une fois la manœuvre terminée, vous devez désactiver le clignotant.



Clignotants

Sur certains modèles, les commandes des clignotants se trouvent sur chacune des poignées et un voyant s'allume dans le tableau de bord :

- ▶ Clignotant droit = poignée droite
- ▶ Clignotant gauche = poignée gauche
- ▶ Voyants du tableau de bord =  



De trop nombreux motocyclistes oublient de désactiver les clignotants⁵ après leur utilisation, ce qui augmente les risques d'accident. En effet, les autres usagers de la route peuvent mal interpréter les intentions du motocycliste et s'engager sur la voie en pensant qu'il effectue un virage.

Feux

Cette commande permet d'activer les feux de route (les « hautes ») et de croisement (les « basses ») à l'aide du pouce.



Feux de route



Quand les feux de route sont activés, ce voyant  devrait s'allumer dans le tableau de bord.

4. Voir le manuel de votre moto pour les instructions qui la concernent.
5. Certaines motos sont équipées de clignotants qui se désactivent automatiquement, mais pas toutes.

Klaxon

Cette commande s'actionne généralement avec le pouce et sert à signaler votre présence ou un danger potentiel aux autres usagers de la route. Le son du klaxon d'une moto est beaucoup moins puissant que celui d'une voiture.



Commandes aux pieds

Pédale du frein arrière

Cette pédale actionne le freinage de la roue arrière⁶. Le frein arrière est moins puissant que le frein avant, mais apprendre à l'utiliser est tout de même essentiel. Le système de freinage (à disque, à tambour, ABS) varie d'un modèle de moto à un autre. Connaître le système de freinage de votre moto et vous familiariser avec le dosage nécessaire pour freiner de façon efficace ne peut que contribuer à votre sécurité.



Types de freins

6. Sur certains modèles, la pédale actionne simultanément le frein arrière et le frein avant. Le manuel de votre moto vous indiquera si c'est le cas sur la vôtre.

Sélecteur de vitesses

Les motos sont généralement équipées d'une transmission ayant cinq ou six rapports⁷, ou vitesses, ainsi qu'un point mort (« neutre »). Le sélecteur permet de choisir le rapport correspondant à la vitesse à laquelle vous souhaitez circuler ou de placer la transmission au point mort. Après le passage d'un rapport à un autre, le levier reprend sa position.



Dans le cas d'une transmission à cinq vitesses, les rapports sont disposés de la façon suivante :

5
4
3
2
N
1

Autres composantes

Contact

ON : Met tous les systèmes électriques en fonction.

ACC : Fait fonctionner les accessoires dont est équipée la moto (ex. : système audio).

OFF : Éteint le moteur ainsi que tous les systèmes électriques. La clé peut être retirée du contact.

LOCK : Verrouille le guidon afin de prévenir le vol.

PARK⁸ : Allume le feu arrière alors que le moteur est éteint.



⁷ La grande majorité des motos est équipée de cinq ou six rapports, mais il existe également des motos à trois ou quatre rapports.

⁸ Sur certains modèles seulement.

Robinet d'essence⁹

Si votre moto est munie d'un robinet d'essence, vous devez le placer à « ON » pour qu'elle démarre. Pour éviter une fuite d'essence, il doit être remis à « OFF » lorsque le moteur est éteint pour une période prolongée.



Si le niveau de carburant est insuffisant pour vous permettre de vous rendre à destination, mettre le robinet à « RES » permet d'utiliser la réserve d'essence, une partie du réservoir prévue pour vous donner quelques kilomètres supplémentaires d'autonomie. Après avoir placé le robinet d'essence à la position « RES », rendez-vous à la station-service la plus proche pour faire le plein. Ensuite, n'oubliez pas de remettre le robinet à la position « ON ».



Si vous roulez longtemps en laissant le robinet d'essence à la position « RES », vous épuiserez tout votre carburant sans pouvoir disposer de l'autonomie supplémentaire que procure la réserve. De plus, vous pourriez être déstabilisé si le moteur tombe en panne sèche, et ce, particulièrement si vous êtes débutant. Il est donc important de porter attention à la position et à la gestion de cette composante si votre moto en est équipée.

GÉNÉRALEMENT, LE ROBINET D'ESSENCE A TROIS POSITIONS :

ON : ouvre le circuit d'essence.

OFF : ferme le circuit d'essence.

RES : ouvre l'alimentation de la réserve d'essence, c'est-à-dire la partie du bas du réservoir.

9. On trouve généralement ce robinet sur les motos dont le moteur n'est pas à injection.

OPÉRATIONS DE BASE



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ Les étapes pour déplacer une moto, monter dessus, la relever et la faire démarrer.
- ▶ Pourquoi il est important de maîtriser ces opérations de base pour être un motocycliste compétent.

Déplacer une moto sans l'aide du moteur

Bien connaître sa moto, c'est aussi connaître les opérations de base et être capable de les exécuter efficacement. Que ce soit pour sortir votre moto de l'endroit où elle est entreposée ou tout simplement pour la ranger après une sortie, vous devez savoir la déplacer de façon sécuritaire sans l'aide du moteur.

Agir de façon sécuritaire...

1. Placez-vous à gauche de la moto.
2. Serrez le frein avant.
3. Mettez la moto au point mort (« neutre »).
4. Mettez la moto en équilibre.
5. Relevez la béquille latérale.
6. Inclinez **légèrement** la moto vers vous.
7. Desserrez le frein et poussez doucement sur le guidon en appliquant une force équivalente de chaque côté.
8. Au besoin, utilisez le levier du frein avant pour ralentir le déplacement de la moto et garder l'équilibre.



Si vous avez à déplacer votre moto sans l'aide du moteur, assurez-vous d'être bien visible et de le faire dans des conditions sécuritaires. Déplacez votre moto sur une chaussée où la traction sera maximale. La nuit, assurez-vous d'être le plus visible possible en laissant en fonction les feux de votre moto et en portant un équipement de protection adéquat.

Monter sur une moto

1

Agir de façon sécuritaire...

1. Placez-vous à gauche de la moto (du côté de la béquille latérale)¹⁰.
2. Serrez le levier du frein avant et saisissez fermement les deux poignées.
3. Placez le guidon droit.
4. Passez la jambe droite par-dessus le siège.
5. Assoyez-vous sur le siège.
6. Redressez la moto à l'aide de votre jambe gauche.
7. Posez les deux pieds à plat sur le sol.
8. Relevez la béquille latérale.



Si vos deux pieds ne reposent pas à plat sur le sol lorsque votre moto est immobilisée, c'est peut-être parce qu'elle ne répond pas à vos besoins et qu'elle n'est pas adaptée à votre stature.

Relever une moto

Il est faux de croire qu'il faut nécessairement beaucoup de muscles pour relever une moto, malgré son poids parfois imposant. Même les plus petits gabarits peuvent relever une moto; il suffit de connaître la bonne façon de procéder. Si personne n'est en mesure de vous aider, voici comment relever votre moto.

10. Vous pouvez également tourner le guidon dans le sens opposé au côté où se trouve la béquille latérale afin de moins sentir le poids de la moto.

Agir de façon sécuritaire...

1. Éteignez d'abord le moteur de la moto avec la clé de contact ou l'interrupteur d'urgence.
2. Si vous avez accès au sélecteur de vitesses, engagez la transmission au premier rapport pour immobiliser la roue arrière. La raison ? La moto demeurera en place lorsque vous la relèverez.
3. Mettez-vous à l'aise avant toute manœuvre. (Enlevez manteau et autres éléments incommodants. La moto n'ira pas plus loin et vous presser pourrait vous occasionner plus de mal que de bien.)
4. Observez la situation avant d'agir pour éviter d'autres problèmes une fois que la moto sera relevée.
5. Avec une main, saisissez la poignée du côté sur lequel est tombée la moto.
6. Assoyez-vous sur le côté du siège. Avec l'autre main, saisissez une pièce fixe et solide de la moto.
7. Poussez avec vos jambes pour relever la moto.



8. Dès que la moto est en équilibre, déployez la béquille latérale si vous le pouvez.
9. Préparez-vous à repartir de façon sécuritaire.



Si votre moto est munie d'un robinet d'essence et que vous pouvez y accéder, fermez-le après avoir éteint le moteur.

Démarrer une moto

1

Démarrer une moto

1. Tournez le contact à la position « ON ».
2. Mettez la transmission au point mort.
3. Placez l'interrupteur d'urgence (si ce n'est déjà fait) à « ON ».
4. Démarrez la moto à l'aide du démarreur.
5. Attendez quelques instants afin que le moteur atteigne son régime de ralenti.

Démarrer une moto en utilisant un enrichisseur¹¹ (choke)

1. Tournez le contact à la position « ON ».
2. Mettez la transmission au point mort.
3. Ouvrez l'enrichisseur (suivre les recommandations du manuel de votre moto).
4. Placez l'interrupteur d'urgence (si ce n'est déjà fait) à la position « ON ».
5. Démarrez la moto à l'aide du démarreur.
6. Fermez graduellement l'enrichisseur jusqu'à ce que le moteur tourne à sa vitesse normale au ralenti.
7. Fermez complètement l'enrichisseur.



Dans l'excitation d'un départ, certains motocyclistes ne prennent pas le temps de démarrer leur moto dans les règles de l'art. S'engager sur la route avec une moto dont le moteur n'est pas assez réchauffé peut augmenter les risques d'accident. Par exemple, votre moteur pourrait avoir des ratés.

11. La plupart des motos actuelles sont dotées d'un système à injection, mais il demeure un certain nombre de motos pourvues d'un système à carburateur. Il est donc important pour votre sécurité de connaître la façon d'utiliser ce type de système.

TECHNIQUES DE CONDUITE



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ Les techniques de conduite nécessaires pour manœuvrer une moto de façon sécuritaire, coopérative et responsable.
- ▶ Pourquoi il est important de maîtriser ces techniques pour manœuvrer une moto de façon sécuritaire, coopérative et responsable.

Apprendre les techniques

Dans le contexte présent, une technique de conduite est une méthode qui permet d'agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable au volant d'une voiture comme au guidon d'une moto, c'est le « comment faire » pour bien conduire. Les techniques présentées dans ce guide sont utiles à la fois pour manœuvrer une moto (chapitre 1) et pour conduire sur le réseau routier (chapitre 2). La maîtrise de ces techniques prévient des pertes d'équilibre, des pertes de contrôle et des chutes qui, rappelons-le, peuvent avoir de graves conséquences.

Position de conduite et direction du regard

Adopter une position de conduite sécuritaire et diriger son regard au bon endroit sont des techniques de conduite utilisées par tout motocycliste compétent. Elles doivent être utilisées dans l'ensemble des manœuvres présentées dans ce guide.

Utilisation des commandes

Pour conduire une moto, il faut être capable d'utiliser plusieurs commandes de façon simultanée. Certaines techniques de conduite présentées dans ce chapitre (utiliser le sélecteur de vitesses, contrôler la poignée des gaz, maîtriser l'embrayage, utiliser les freins) sont des méthodes visant l'utilisation sécuritaire des commandes.

Contrepoids et contrebraquage

Pour changer la direction d'une moto de façon efficace, certaines techniques sont nécessaires. Le contrepoids et le contrebraquage sont des techniques indispensables pour prendre un virage, conduire dans une courbe ou éviter un obstacle¹² en toute sécurité.

Diriger son regard au bon endroit

Généralement, le conducteur a tendance à diriger sa moto vers l'endroit où il regarde. Regarder au bon endroit permet d'anticiper les risques. De plus, savoir diriger son regard au bon endroit pour effectuer certaines manœuvres, particulièrement pour prendre un virage ou pour conduire dans une courbe, en facilite l'exécution. Vous utiliserez cette technique pour l'ensemble des manœuvres présentées dans ce guide.



Vous exercer à utiliser les commandes de la moto sans les regarder dès le début de votre formation en circuit fermé favorisera l'acquisition de cette technique.

COMMENT DIRIGER VOTRE REGARD AU BON ENDROIT ?

- ▶ Lorsque vous circulez en ligne droite, dirigez votre regard le plus loin possible vers l'avant.
- ▶ Lors de la prise d'un virage ou d'une courbe, **dirigez votre regard le plus loin possible vers la sortie du virage ou de la courbe.**
- ▶ **Balayez du regard** l'environnement de conduite, c'est-à-dire la voie dans laquelle vous circulez, la ou les voies adjacentes, les bordures de la route, etc.
- ▶ **Ne fixez pas** du regard ce que vous souhaitez éviter (obstacle, bris dans la chaussée, etc.).

12. Ces trois manœuvres sont expliquées dans les pages qui suivent.

Adopter une position de conduite sécuritaire

La position de conduite influence le maniement de la moto. Une position de conduite sécuritaire vous permet de maintenir votre équilibre, d'avoir l'appui nécessaire lors de l'exécution des manœuvres et de vous fatiguer moins rapidement.

Position de conduite sécuritaire



Le bas de la paume de la main doit se trouver légèrement sous la poignée des gaz.



Incorrect



Correct



Votre position de conduite doit s'adapter au type et au modèle de moto. Tenez compte de votre stature et de votre capacité à manœuvrer afin de choisir une moto qui répondra adéquatement à vos besoins.

Pour une position de conduite sécuritaire...

Vous devez...	Comment ?	Cela vous permet...
Être détendu	En évitant de vous crispier inutilement sur votre guidon.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ De vous fatiguer moins rapidement. ▶ De répartir votre poids de façon plus uniforme.
Adopter une bonne posture	<p>En plaçant le bas de votre corps contre la moto.</p> <p>Le haut de votre corps doit être souple et mobile. Vous devez également être placé de façon à contrôler aisément le guidon.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ De réagir plus rapidement à des situations imprévues. ▶ D'avoir l'aisance nécessaire pour exécuter les manœuvres.
Placer correctement vos mains et vos poignets	<p>En vous assurant d'avoir une prise ferme sur le guidon.</p> <p>En gardant les poignets un peu fléchis de manière que le bas de la paume de la main se trouve légèrement sous la poignée des gaz.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ D'éviter une accélération ou un ralentissement involontaires. ▶ D'utiliser plus agilement les commandes (poignée des gaz, levier du frein et levier d'embrayage).
Placer vos pieds au bon endroit	En plaçant la partie la plus large de vos pieds sur le repose-pied, là où vous vous appuyez, par exemple, pour atteindre un objet en hauteur.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ D'avoir l'appui nécessaire à la fluidité des mouvements. ▶ De déplacer votre corps en gardant plus facilement votre équilibre dans un virage ou une courbe.
Placer vos genoux au bon endroit	En les appuyant fermement contre la moto, le long du réservoir.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ De maintenir votre équilibre et votre stabilité dans un virage ou une courbe. ▶ D'utiliser adéquatement les techniques du contrepois et du contrebraquage.

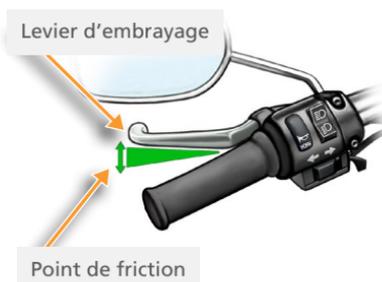


Certains mythes persistent à l'égard de la position de conduite. En effet, on croit à tort que la position adoptée sur la moto n'a pas d'influence sur la façon d'exécuter les manœuvres.

Contrôler l'embrayage

Le levier d'embrayage est utilisé pour placer la transmission de la moto au point mort et pour effectuer les changements de vitesse.

Pour contrôler l'embrayage, il faut savoir trouver le point de friction¹³, ce qui vous permet à la fois de démarrer en douceur et de maintenir votre équilibre lorsque vous exécutez des manœuvres à basse vitesse.



COMMENT CONTRÔLER L'EMBRAYAGE ?

1. Serrez le levier d'embrayage.
2. Placez la transmission au point mort à l'aide du sélecteur de vitesses.
3. Relâchez le levier d'embrayage.
4. Démarrez le moteur.
5. Serrez le levier du frein avant.
6. Serrez le levier d'embrayage et appuyez sur le sélecteur de vitesses pour placer la transmission au premier rapport.
7. Relâchez progressivement le levier d'embrayage. (Le point de friction est atteint lorsque vous sentez qu'un mouvement s'amorce dans la roue arrière ; ce mouvement occasionne l'enfoncement de la suspension avant de la moto, et le régime du moteur ralentit.)
8. Avant que le moteur cale, serrez progressivement le levier d'embrayage.



Pour apprendre à contrôler l'embrayage, répétez cette séquence jusqu'à ce que vous arriviez à trouver aisément le point de friction sans avoir à regarder le levier.

13. Le point de friction est le point à partir duquel la force du moteur est transmise à la roue arrière et où celle-ci se met en mouvement.

Utiliser le sélecteur de vitesses

1

Avant de circuler à moto, il est important que vous sachiez repérer facilement et rapidement les positions des rapports du sélecteur de vitesses. Utiliser celui-ci adéquatement permet des changements de vitesse fluides.



COMMENT UTILISER LE SÉLECTEUR DE VITESSES ?

Pour vous familiariser avec les positions des rapports sur la transmission de votre moto, alors que le moteur de la moto est éteint :

1. Serrez le levier d'embrayage.
2. Placez la transmission au point mort.
3. Pour engager le premier rapport à partir du point mort, appuyez avec votre pied sur le sélecteur de vitesses jusqu'à ce que vous ayez atteint la butée, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'il ne soit plus possible d'abaisser le sélecteur davantage.
4. Pour sélectionner les rapports supérieurs, soulevez le sélecteur de vitesses avec le pied.



Lorsque le moteur est éteint, quand vous passez d'un rapport à l'autre, vous devriez entendre un « clic » qui vous confirme que la transmission est bien engagée.



Lorsque le moteur de votre moto est éteint, il se peut que vous ayez à la déplacer légèrement vers l'arrière puis vers l'avant pour faire passer la transmission au point mort.

Contrôler la poignée des gaz

Bien contrôler la poignée des gaz vous permet d'ajuster le régime du moteur pour accélérer, pour changer de vitesse ou pour rouler à une vitesse constante. Contrôler vos accélérations et décélérations vous permet aussi de diminuer votre consommation de carburant.



Poignée des gaz



Écoconduite

La précision du mouvement du poignet droit et la force appliquée sont importantes. C'est avec la pratique que vous apprendrez à vous servir de cette commande de façon sécuritaire.



Les conséquences d'un mauvais contrôle de la poignée des gaz peuvent être désastreuses. Par exemple, une accélération subite et involontaire peut vous faire dévier de votre trajectoire ou pire, vous faire perdre le contrôle de la moto.



Des accidents surviennent par beau temps, sur des routes droites et peu fréquentées. Contrôler la poignée des gaz, c'est aussi respecter les limites de vitesse permises.

COMMENT CONTRÔLER LA POIGNÉE DES GAZ ?

1. Serrez le levier d'embrayage.
2. Placez la transmission de la moto au point mort à l'aide du sélecteur de vitesses.
3. Démarrez la moto.
4. Tournez progressivement la poignée des gaz afin de déterminer la vitesse à laquelle le régime du moteur de la moto augmente. Cela favorise une accélération graduelle et en douceur.

Utiliser les freins

Le freinage d'une moto est fort différent de celui d'une voiture. Le blocage de l'une ou des deux roues lors d'un freinage entraînera une chute dans presque tous les cas. Apprendre à évaluer la force avec laquelle appliquer les freins est donc essentiel à la conduite sécuritaire d'une moto. Le freinage en moto doit être progressif et il implique l'utilisation simultanée des deux freins.



N'appuyez pas trop fortement sur la pédale du frein arrière, car cela pourrait bloquer la roue. Apprendre à doser la force appliquée simultanément au levier et à la pédale des freins est essentiel pour devenir un motocycliste compétent. Généralement, on utilise davantage le frein avant, car c'est lui qui possède la plus grande force de freinage, le frein arrière étant plus utilisé pour assurer la stabilité de la moto et le freinage à basse vitesse. Plus précisément, le frein avant procure environ 70 % de la force de freinage et le frein arrière, 30 %.

COMMENT UTILISER CORRECTEMENT LES FREINS POUR RÉDUIRE SA VITESSE ?

Si vous circulez à une vitesse de 50 km/h ou plus :

1. Relâchez la poignée des gaz.
2. Appuyez légèrement sur la pédale du frein arrière.
3. Serrez progressivement le levier du frein avant. (Vous sentirez le poids de la moto se déplacer vers l'avant. La suspension avant s'enfoncera légèrement.)
4. Simultanément à l'utilisation du frein avant, maintenez un appui léger sur la pédale du frein arrière pour stabiliser la moto.
5. Relâchez les freins une fois à la vitesse désirée.
6. Ajustez la poignée des gaz pour maintenir cette vitesse.



Cette technique de conduite doit d'abord être expérimentée à basse vitesse puis, graduellement, à des vitesses plus élevées. Cette progression vous permettra de « sentir » votre freinage, c'est-à-dire de connaître la force avec laquelle vous devez actionner les freins pour immobiliser rapidement votre moto sans en perdre le contrôle.

Faire un contrepoids

Faire un contrepoids consiste à contrebalancer un poids ou une charge dans le but de l'équilibrer. Cette technique de conduite permet de prendre un virage, d'éviter un obstacle ou de conduire dans une courbe à **moins de 25 km/h**, c'est-à-dire à très faible vitesse.



L'effet gyroscopique ne se faisant presque pas sentir à très basse vitesse, vous devez tourner le guidon dans la direction où vous désirez orienter la moto. Quand vous tournez le guidon, la moto s'incline, ce qui entraîne un déplacement de son poids vers l'intérieur du virage. À ce moment,



pour maintenir la moto en équilibre, il vous faut compenser l'effet de la gravité en effectuant un contrepoids, c'est-à-dire en déplaçant le poids de votre corps, notamment le haut du corps, vers l'extérieur du virage. Pour ce faire, vous devez incliner le torse vers l'extérieur du virage et, si l'espace pour effectuer le virage est plus serré, vous pouvez également pivoter votre bassin.



Rappel des lois de la physique

COMMENT FAIRE UN CONTREPOIDS ?

1. Avant d'entrer dans un virage à très basse vitesse, dirigez votre regard vers la sortie du virage.
2. Tournez le guidon dans le sens du virage.
3. Lorsque la moto s'incline vers l'intérieur du virage, déplacez votre poids vers l'extérieur du virage pour maintenir votre équilibre.
4. Lorsque vous accélérez à la sortie du virage, suivez le mouvement de la moto qui se redresse progressivement.



Plus le virage est prononcé, plus la moto s'incline et plus vous devez déplacer le poids de votre corps vers l'extérieur pour maintenir la moto en équilibre.

Faire un contrebraquage

Cette technique de conduite permet de prendre un virage, d'éviter un obstacle ou de conduire dans une courbe à une vitesse supérieure à 25 km/h¹⁴.

Il faut incliner une moto pour lui permettre de s'inscrire dans un virage. Or, à une vitesse supérieure à 25 km/h, l'effet gyroscopique, l'inertie et la force centrifuge maintiennent votre moto en position verticale. Pour l'incliner, vous devez donc contrebraquer, c'est-à-dire pousser sur la poignée située du côté vers lequel vous souhaitez faire un virage. Par exemple, pour prendre une courbe vers la droite, il faut pousser sur la poignée droite du guidon.



14. La vitesse de 25 km/h est une mesure de référence approximative, comme expliqué à la page 30.

COMMENT FAIRE UN CONTREBRAQUAGE ?

Pour effectuer un contrebraquage adéquat, vous devez tenir compte de **deux éléments importants** : la vitesse à laquelle vous circulez à l'approche du virage ou de la courbe et le rayon de ce virage ou de cette courbe.

1. Avant d'entrer dans la courbe ou dans le virage à une vitesse de plus de 25 km/h, dirigez votre regard vers la sortie du virage ou de la courbe.
2. Poussez sur la poignée du guidon située du côté où vous voulez vous diriger (pour prendre une courbe à gauche, poussez sur la poignée gauche du guidon).
3. Conservez une vitesse constante dans la courbe ou le virage.



Il est important de ne pas utiliser l'embrayage ou les freins quand vous contrebraquez.



À l'approche d'une courbe prononcée, la signalisation indique au conducteur la vitesse sécuritaire à laquelle il devrait prendre la courbe. Une vitesse plus élevée et un virage ou une courbe plus prononcés exigeront une plus forte poussée sur le guidon pour incliner la moto. Donc, à l'approche d'un virage ou d'une courbe, soyez vigilant et réduisez votre vitesse.

MANŒUVRES

1



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ La différence entre une technique et une manœuvre.
- ▶ Les techniques de conduite associées aux manœuvres.
- ▶ L'influence de la vitesse sur les manœuvres.
- ▶ Les techniques de conduite utilisées dans toutes les manœuvres.

Comme vous l'avez vu, la conduite d'une moto nécessite des habiletés particulières, notamment parce qu'elle exige l'utilisation simultanée de commandes situées aux pieds et aux mains. Au cours de votre formation pratique en circuit fermé, vous vous exercerez à faire les manœuvres présentées dans ce chapitre sur des pistes aménagées à cet effet, dans un contexte sécuritaire, sans la présence d'autres usagers de la route. Vous vous entraînerez en utilisant les techniques de conduite présentées à la section précédente et en exécutant les manœuvres de façon répétée. C'est ainsi que vous acquerez les automatismes nécessaires à la conduite sécuritaire, coopérative et responsable d'une moto.

Différence entre manœuvres et techniques

On définit de façon générale une manœuvre comme étant « le maniement d'une machine, d'un appareil ». Pour la moto, on nommera *manœuvre* les séquences ordonnées de techniques qui vous permettent de faire une action avec la moto.

Dans les pages suivantes, les manœuvres sont segmentées¹⁵ pour vous permettre de prendre conscience de tout ce qui les compose.

15. Segmenter : dans le cas présent, *segmenter* a le sens de « diviser en parties pour faciliter la compréhension et faire prendre conscience de tout ce qu'implique la conduite d'un véhicule ».

Pour réussir une manœuvre, il faut maîtriser au préalable les techniques de conduite.

Exemple :

Manœuvre effectuée

Faire un virage à droite

Techniques utilisées

1. Diriger son regard au bon endroit
2. Contrôler la poignée des gaz
3. Faire un contrepoids

Les trois temps d'une manœuvre

Généralement, une manœuvre bien exécutée peut être découpée en trois temps. Il faut la préparer, l'exécuter et la terminer. Les manœuvres sont présentées en trois étapes :

- A. Amorcer la manœuvre
- B. Exécuter la manœuvre
- C. Conclure la manœuvre

Techniques de conduite associées aux manœuvres



Techniques liées à l'utilisation des commandes

Pour mettre une moto en mouvement, pour changer de vitesse, pour freiner et pour vous immobiliser, vous devez utiliser les techniques liées à l'utilisation des commandes (contrôler la poignée des gaz, contrôler l'embrayage, utiliser les freins, utiliser le sélecteur de vitesses).

Techniques du contrepoids et contrebraquage

Les techniques du contrepoids et du contrebraquage sont utiles pour les manœuvres suivantes : prendre un virage, prendre une courbe et éviter un obstacle.

Influence de la vitesse sur les manœuvres

La conduite de tout motocycliste, qu'il soit débutant ou expert, est soumise aux lois de la physique. Rappelez-vous que la vitesse a une influence directe sur la plupart des manœuvres. Un motocycliste compétent s'assurera de circuler à une vitesse respectant à la fois les limites imposées et ses habiletés.

Techniques de conduite utilisées dans toutes les manœuvres

Vous devez porter une attention continue aux deux techniques de conduite suivantes puisqu'elles influencent de façon importante la façon d'exécuter les manœuvres qui vous permettront de manier une moto avec habileté :

- ▶ adopter une position de conduite sécuritaire;
- ▶ diriger son regard au bon endroit.

Ces techniques sont essentielles et doivent être mises en pratique pour exécuter l'ensemble des manœuvres présentées dans cette section.



Ces techniques sont essentielles et doivent être mises en pratique pour exécuter l'ensemble des manœuvres présentées dans cette section.

Mettre une moto en mouvement

Mettre votre moto en mouvement est la manœuvre que vous faites avant de prendre la route et pour repartir après un arrêt complet. Exécuter cette manœuvre de façon fluide assure un meilleur contrôle de la direction de la moto et prévient les pertes d'équilibre. Notez que pour mettre votre moto en mouvement dans une pente ascendante, vous devez tourner un peu plus la poignée des gaz, lors de l'exécution, afin de transmettre assez de puissance à la roue arrière.

Amorcer la manœuvre

Utiliser les freins

- ▶ Placez d'abord vos pieds correctement (pied droit sur le repose-pied, pied gauche sur le sol) et appuyez le genou droit sur le réservoir.
- ▶ Serrez ensuite le levier du frein avant et appuyez sur la pédale du frein arrière.

Exécuter la manœuvre

Contrôler l'embrayage

- ▶ Serrez le levier d'embrayage et posez le pied droit au sol. Placez ensuite le sélecteur de vitesses au premier rapport avec votre pied gauche.

Utiliser le sélecteur de vitesses

- ▶ Déposez le pied gauche au sol et le pied droit sur le repose-pied.

Utiliser les freins

- ▶ Appuyez sur la pédale du frein arrière et relâchez le levier du frein avant.

Contrôler la poignée des gaz

- ▶ Relâchez graduellement le levier d'embrayage jusqu'au point de friction et, en même temps, tournez progressivement la poignée des gaz pour augmenter le régime du moteur.

Conclure la manœuvre

Utiliser les freins

- ▶ Lorsque la moto se met en mouvement, relâchez la pédale du frein arrière.

Contrôler la poignée des gaz

- ▶ Accélérez ensuite graduellement.

Adopter une position de conduite sécuritaire

- ▶ Terminez la manœuvre en posant le pied gauche sur le repose-pied.

Changer de vitesse

Que ce soit pour rétrograder (placer le sélecteur de vitesses au rapport inférieur pour diminuer sa vitesse) ou pour accélérer, changer de vitesse est une manœuvre que tout motocycliste effectue couramment. Généralement, rétrograder en douceur exige plus de doigté que passer à une vitesse supérieure. C'est avec la pratique que vous acquerez ce doigté qui vous permettra de faire des changements de vitesse rapides et fluides sans sauter de rapport.

Changer de vitesse pour accélérer

Amorcer la manœuvre

Contrôler la poignée des gaz

- ▶ Lorsque le moteur tourne rapidement et que l'accélération diminue, relâchez la poignée des gaz.

Exécuter la manœuvre

Contrôler l'embrayage

- ▶ Serrez le levier d'embrayage.

Utiliser le sélecteur de vitesses

- ▶ Relevez le sélecteur de vitesses pour placer la transmission au rapport suivant et, **en même temps**, relâchez progressivement le levier d'embrayage.

Contrôler la poignée des gaz

- ▶ Tournez graduellement la poignée des gaz pour augmenter le régime du moteur.

Conclure la manœuvre

Contrôler la poignée des gaz

- ▶ Accélérez graduellement.



Sauter un rapport lors d'une accélération peut augmenter considérablement le temps nécessaire pour effectuer un dépassement, par exemple.

Changer de vitesse pour ralentir (rétrograder)

Pour rétrograder de plusieurs rapports, vous devez refaire successivement les trois étapes de la manœuvre jusqu'à ce que la transmission de la moto ait atteint le rapport désiré.

Amorcer la manœuvre

Contrôler la poignée des gaz

- ▶ Relâchez la poignée des gaz.

Exécuter la manœuvre

Contrôler l'embrayage

- ▶ Serrez le levier d'embrayage.

Utiliser le sélecteur de vitesses

- ▶ Baisser le sélecteur de vitesses pour placer la transmission au rapport précédent.

Conclure la manœuvre

Contrôler l'embrayage

- ▶ Relâchez progressivement le levier d'embrayage.



Sauter un rapport lors d'une rétrogradation entraîne une forte compression du moteur et un déplacement du poids vers l'avant de la moto, ce qui peut mener à une perte de contrôle.

Freiner

1

Freiner est un savoir-faire indispensable pour manœuvrer une moto de façon sécuritaire. Cette manœuvre est utilisée dans plusieurs situations de conduite : pour ralentir à l'approche d'autres véhicules, pour éviter des obstacles imprévus ou tout simplement pour arrêter complètement votre moto. Dans ce dernier cas (freiner jusqu'à l'arrêt complet), on parlera plutôt de la manœuvre « S'immobiliser », que vous verrez aux pages qui suivent.

Lors du freinage, vous devez porter attention à la force avec laquelle vous serrez le levier du frein avant et appuyez sur la pédale du frein arrière. N'oubliez pas que les freins d'une moto sont très puissants. Si vous appuyez trop fortement sur le frein avant, il y aura un risque de blocage¹⁶ de la roue avant, ce qui pourrait entraîner une chute. Le frein avant effectue à lui seul environ 70 % du freinage (freinage principal) et le frein arrière, 30 % (aide au freinage et à la stabilité de la moto).



Types de freins

Vous aurez parfois recours à cette manœuvre à l'intérieur de distances très courtes et cela vous demandera de bien doser votre freinage afin d'éviter le blocage¹⁷ de l'une ou des deux roues de la moto.



Plus la vitesse à laquelle un motocycliste circule est élevée, plus le freinage demande de l'habileté.

Amorcer la manœuvre

Contrôler la poignée des gaz

- ▶ Relâchez la poignée des gaz.

Contrôler l'embrayage

- ▶ Serrez ensuite le levier d'embrayage.

16. Les motos équipées de freins ABS évitent ce genre de blocage.

17. *Idem.*

Exécuter la manœuvre

Utiliser les freins

- ▶ Appuyez progressivement sur la pédale du frein arrière sans bloquer la roue arrière.
- ▶ Serrez progressivement le levier du frein avant sans bloquer la roue.

Conclure la manœuvre

Contrôler l'embrayage

- ▶ Rétrogradez au besoin en plaçant le sélecteur de vitesses au rapport qui correspond à la vitesse à laquelle vous circulez.

Contrôler la poignée des gaz

- ▶ Ajustez votre vitesse.

S'immobiliser

Cette manœuvre est différente de la manœuvre « freiner », en ce sens qu'elle implique un arrêt complet à tout endroit où vous avez l'obligation de vous arrêter (intersection, arrêt de la circulation, stationnement, etc.). Elle se distingue également du freinage par le fait qu'elle suppose que vous ayez une distance suffisante pour ralentir graduellement et rétrograder avant d'appliquer les freins. L'exécution adéquate de cette manœuvre préviendra des pertes d'équilibre, des pertes de contrôle et des chutes lors de l'immobilisation de la moto à un feu rouge, par exemple.

Les pages suivantes indiquent comment exécuter cette manœuvre dans des conditions normales. Cependant, n'oubliez pas vous devrez toujours vous adapter à la situation de conduite dans laquelle vous vous trouverez.

Amorcer la manœuvre

Contrôler la poignée des gaz

- ▶ Relâchez la poignée des gaz.

Exécuter la manœuvre

Contrôler l'embrayage

- ▶ Serrez le levier d'embrayage.
- ▶ Rétrogradez en plaçant la transmission au rapport précédent. (Répétez ces deux étapes jusqu'au premier rapport.)

Utiliser les freins

- ▶ Appuyez progressivement sur la pédale du frein arrière sans bloquer la roue.
- ▶ Serrez progressivement le levier du frein avant jusqu'à l'immobilisation, sans bloquer la roue.

Conclure la manœuvre

Contrôler l'embrayage

- ▶ Serrez le levier d'embrayage et placez le sélecteur de vitesses au point mort (« neutre ») ou au premier rapport.

Adopter une position de conduite sécuritaire

- ▶ Posez le pied gauche par terre lorsque la moto est complètement immobilisée.

Faire un freinage d'urgence

Un motocycliste compétent n'est jamais à l'abri de situations inattendues sur la route, et ce, même s'il a développé sa capacité à anticiper les risques. Malheureusement, certains dangers ne peuvent être anticipés, car ils surviennent trop rapidement, laissant au motocycliste très peu de temps pour réagir. C'est dans ces situations qu'un freinage d'urgence, c'est-à-dire non planifié, peut être nécessaire.

Il est normal de ne pas être prêt à s'arrêter de cette façon. Exécuter ce type de manœuvre dans un environnement contrôlé (en circuit fermé) n'est pas représentatif de la réalité à laquelle vous pourrez être confronté. Le contexte routier, lui, est infiniment plus complexe et imprévisible. Par exemple, une voiture brûle un feu rouge et vous coupe la route au moment où vous arrivez à bonne vitesse. Vous devez

l'éviter ou, pire, vous arrêter très rapidement. Réagir adéquatement dans ce genre de situation n'est pas intuitif. Si vous ne possédez pas d'assistance au freinage comme les freins ABS, vous devrez utiliser toutes vos habiletés afin d'éviter la collision.



Le meilleur freinage d'urgence est celui que le motocycliste évite. Anticiper les risques au maximum, rouler à une vitesse sécuritaire et maintenir des marges de sécurité autour de la moto diminuent grandement le risque d'avoir à freiner de façon urgente.

Toutefois, il est possible que cela arrive. Voici donc quelques conseils à étudier pour être prêt dans ce type de situation :

Quoi faire	Pourquoi ?
Relâcher la poignée des gaz	▶ La baisse de régime du moteur vous ralentira déjà un peu.
Ne pas rétrograder	▶ Vous devrez concentrer toute votre attention sur votre freinage et éviter des manœuvres complexes.
Ne pas freiner immédiatement avec le frein avant	<ul style="list-style-type: none"> ▶ L'effet du frein moteur serait diminué, car la roue arrière toucherait moins le sol. ▶ À une vitesse élevée, le transfert de poids pourrait diminuer votre capacité à diriger précisément la moto.
Garder les bras détendus et légèrement fléchis	▶ Vous conserverez davantage le contrôle de votre guidon qu'en tendant les bras au maximum.
Freiner ensuite à l'aide du frein arrière jusqu'au seuil de blocage	<ul style="list-style-type: none"> ▶ L'action du frein arrière s'ajoutera au ralentissement causé par la baisse de régime du moteur. ▶ La fourche avant s'enfoncera moins et vous conserverez la vision de l'obstacle qui se trouve devant vous. ▶ Attention : freiner énergiquement de l'arrière n'est pas naturel; il vaut mieux s'exercer.

Quoi faire	Pourquoi ?
Freiner à l'aide du frein avant sans bloquer la roue	▶ Il faut compléter le freinage arrière avec le frein le plus puissant, le frein avant. Le poids de la moto sera inévitablement transféré à l'avant, mais de façon moins importante.
Serrer le levier d'embrayage	▶ Pour vous arrêter complètement, il faut que le moteur arrête de vous pousser. Ce qui aidait à vous ralentir continuera de vous pousser; c'est pourquoi il faut couper le lien entre le moteur et la roue arrière.
Poser un pied ou les deux pieds par terre	▶ Cela vous permettra de reprendre une position de conduite adéquate et de repartir calmement.

Naturellement, une situation d'urgence se déroulera très rapidement, mais savoir ce qu'il faut faire et ne pas faire peut vous éviter des ennuis.



Si vous devez accélérer immédiatement après vous être immobilisé, vous devez replacer le sélecteur de vitesses au rapport qui permettra de repartir rapidement, sans caler le moteur.

Faire un freinage d'urgence dans une courbe

À moins d'y être obligé, il faut **éviter de freiner dans une courbe**.

Toutefois, si la situation l'exige, pour freiner de façon précipitée dans un virage ou une courbe, il faut tenir compte de l'inclinaison de la moto¹⁸. Ainsi, lors de l'exécution :

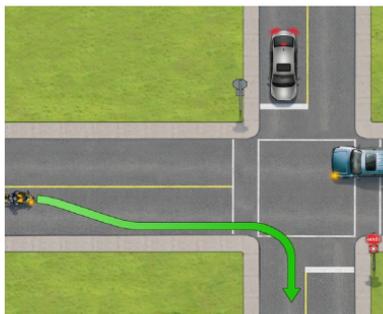
1. Amorcez le freinage alors que la moto est inclinée et **redressez-la le plus rapidement possible**.
2. Une fois qu'elle est redressée, serrez les freins en évitant de bloquer les roues.
3. Dirigez votre regard vers l'endroit où vous voulez vous diriger.

18. N'oubliez pas que le freinage dans une courbe nécessite une plus grande distance qu'en ligne droite.

Prendre un virage

(Changer la direction d'une moto à moins de 25 km/h)

Lorsque la route comporte un angle prononcé, vous prenez un virage. Généralement, on trouve ce type de configuration routière aux intersections. L'exécution maîtrisée de cette manœuvre vous assure de faire des virages serrés sans être déporté vers l'extérieur du virage ou dans la voie adjacente.



Amorcer la manœuvre

Diriger son regard au bon endroit

- ▶ Anticipez l'angle du virage et dirigez votre regard vers sa sortie.

Exécuter la manœuvre

Contrôler la poignée des gaz

- ▶ Avant d'entreprendre le virage, relâchez la poignée des gaz pour ralentir.

Faire un contrepoids

- ▶ Après avoir tourné le guidon dans le sens du virage, déplacez votre poids vers l'extérieur du virage.

Contrôler la poignée des gaz

- ▶ Tournez ensuite la poignée des gaz afin d'accélérer graduellement.

Conclure la manœuvre

Contrôler l'embrayage

- ▶ Changez de vitesse au besoin en plaçant le sélecteur de vitesses au rapport qui correspond à la vitesse à laquelle vous circulez.

Contrôler la poignée des gaz

- ▶ Reprenez votre vitesse initiale ou modifiée.

Prendre une courbe

(Changer la direction d'une moto à plus de 25 km/h)

Généralement, les courbes exigeant le changement de la direction d'une moto à plus de 25 km/h se retrouvent sur les autoroutes ou sur les routes secondaires. L'exécution maîtrisée de cette manœuvre vous évite d'être « surpris » par la courbe et vous permet de garder le contrôle de votre moto sans être déporté vers l'extérieur ou dans la voie adjacente.



De nombreux accidents impliquant des motocyclistes ont lieu dans les courbes. Trop souvent, une vitesse élevée est en cause. Plus votre vitesse est élevée à l'approche d'une courbe, plus difficile est la négociation de la courbe.

Amorcer la manœuvre

Diriger son regard au bon endroit

- ▶ Anticipez le rayon de la courbe à prendre, prévoyez la vitesse qui vous permettra d'effectuer la manœuvre de façon sécuritaire et dirigez votre regard vers sa sortie.

Exécuter la manœuvre

Contrôler la poignée des gaz

- ▶ Avant d'entrer dans la courbe, relâchez légèrement la poignée des gaz afin de ralentir en douceur.
- ▶ Pour garder une vitesse constante, maintenez la poignée des gaz en place lorsque vous circulez à la vitesse sécuritaire pour prendre la courbe.

Faire un contrebraquage

- ▶ Faites un contrebraquage, c'est-à-dire poussez sur la poignée du guidon située du côté où vous souhaitez diriger la moto.

Conclure la manœuvre

Diriger son regard au bon endroit

- ▶ Lorsque la moto se redresse à la sortie de la courbe, suivez progressivement ce mouvement, relevez votre corps et dirigez votre regard vers la continuité de la route.

Contrôler la poignée des gaz

- ▶ Accélérez afin de reprendre une vitesse sécuritaire, et ce, à l'intérieur des limites de vitesse imposées.



Courbes successives

Soyez vigilant sur les routes sinueuses, le rayon des courbes qui se succèdent peut varier très souvent. Ce type de configuration routière est d'ailleurs clairement annoncé par la signalisation et une vitesse recommandée est indiquée.



Portez une attention supplémentaire à la vitesse à laquelle vous circulez dans ce type de configuration routière. **Évitez d'accélérer à la sortie de chacune des courbes**, sinon, vous amorcerez la courbe suivante trop rapidement et vous risquerez d'être déporté vers l'extérieur. Il vaut mieux ralentir sur ce type de route. Ainsi, vous aurez le temps d'adapter votre conduite aux situations rencontrées et vous éviterez d'être « surpris » par la route.

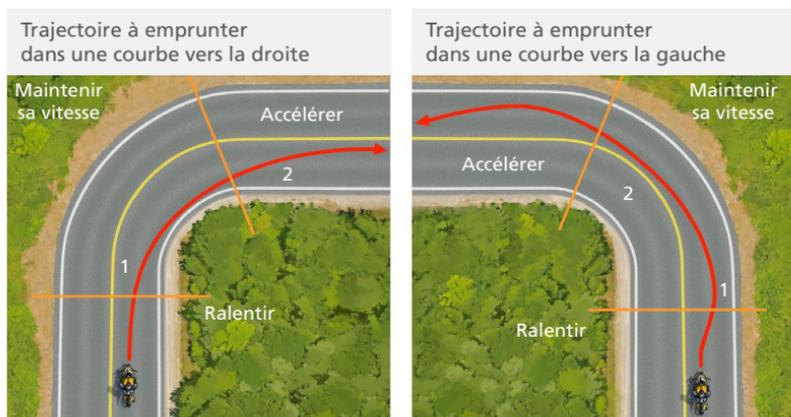


1

Trajectoire

Pour prendre une courbe de façon sécuritaire à plus de 25 km/h, il est important de suivre une certaine trajectoire. Cela vous évitera d'être déporté vers l'extérieur ou dans la voie adjacente. Ainsi, il vous faut circuler en suivant une trajectoire allant de l'extérieur de la courbe (repère 1 dans les illustrations de la page suivante) vers l'intérieur de celle-ci (repère 2). La trajectoire sera différente selon la courbe (droite ou gauche) et vous devrez emprunter des tiers de voie différents dans chaque cas.

Les illustrations ci-dessous représentent les trajectoires idéales pour aborder une courbe. Dans chaque cas, vous devez éviter de vous tenir trop près du centre de la chaussée au cas où un véhicule empiéterait sur votre voie.



Éviter un obstacle

Personne n'est à l'abri de circuler sur une route comportant un obstacle. Par exemple, des branches d'arbre et des morceaux de semelles de pneu des véhicules lourds peuvent se retrouver sur la route de tout motocycliste.

La vitesse à laquelle vous circulez au moment où vous apercevez un obstacle influence considérablement la manœuvre à exécuter¹⁹. N'oubliez pas que plus votre vitesse est élevée, moins vous avez de temps pour réagir de façon sécuritaire. De plus, les techniques de conduite pour éviter un obstacle diffèrent selon la vitesse adoptée. De façon générale, si vous roulez à moins de 25 km/h, vous devez faire un contrepoids, tandis que si vous roulez à plus de 25 km/h, vous devez faire un contrebraquage. Le tableau de la page suivante met en évidence cette différence.

Naturellement, les motos ne réagissent pas toutes de la même façon. C'est pourquoi il faut prendre en compte les caractéristiques de votre moto pour vous assurer de maîtriser les techniques du contrepoids et du contrebraquage.

Amorcer la manœuvre

Diriger son regard au bon endroit

- ▶ Évitez de fixer l'obstacle que vous souhaitez contourner, dirigez votre regard vers l'endroit où vous voulez diriger la moto.

Exécuter la manœuvre

Contrôler la poignée des gaz

- ▶ Relâchez légèrement la poignée des gaz à l'approche de l'obstacle afin de ralentir le plus possible.
- ▶ Dirigez la moto de façon à éviter l'obstacle.

19. Si vous ne pouvez éviter l'obstacle, vous devez le franchir. Voir la section « Réagir aux situations particulières ».

Si vous roulez à moins de 25 km/h

Faire un contrepoids

- ▶ Déplacez votre poids du côté opposé à celui vers lequel vous inclinez la moto pour éviter l'obstacle.

Si vous roulez à plus de 25 km/h

Faire un contrebraquage

- ▶ Faites un contrebraquage, c'est-à-dire poussez sur la poignée du guidon située du côté où vous souhaitez diriger la moto.

Conclure la manœuvre**Contrôler la poignée des gaz**

- ▶ Lorsque la moto se redresse après que vous avez évité l'obstacle, relevez votre corps graduellement.
- ▶ Ensuite, tournez progressivement la poignée des gaz afin de reprendre votre vitesse initiale.

RÉAGIR AUX SITUATIONS PARTICULIÈRES



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ Les actions sécuritaires pour bien réagir aux situations particulières.

Certaines situations particulières exigent de vous que vous sachiez comment réagir en exécutant des séquences d'actions précises. Ce ne sont pas des situations courantes, mais il est important de savoir quoi faire quand elles se produisent.

Engagement sur l'accotement

Dans certaines situations, s'engager sur l'accotement est l'action la plus sécuritaire. Vous devrez effectuer cette manœuvre dans des situations qui vous demandent de quitter la chaussée à cause des risques causés par une panne ou un bris. Comme la surface de l'accotement est généralement irrégulière, plus basse que la chaussée et souvent non asphaltée, vous devez redoubler de prudence en vous y engageant.

Ne vous déplacez vers l'accotement que lorsqu'il vous est possible de le faire de façon sécuritaire, et **réduisez le plus possible votre vitesse avant de vous y engager**. Évaluez la dénivellation entre la chaussée et l'accotement afin d'anticiper le changement de direction de la moto et la réduction de la vitesse nécessaire. Si vous immobilisez votre moto sur l'accotement, assurez-vous d'être visible pour les autres usagers de la route.

La séquence d'actions suivante vous sera utile dans plusieurs des situations abordées dans les prochaines pages.

1

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

1. Dirigez votre regard le plus loin possible.
2. Relâchez la poignée des gaz et freinez de façon graduelle si vous le pouvez.
3. Relâchez les commandes des deux freins tout juste avant de quitter la chaussée.
4. Lorsque la moto est immobilisée, posez le pied gauche par terre.



Réduisez le plus possible votre vitesse avant de vous engager sur l'accotement.

Voyant de pression d'huile allumé ou indicateur de température dans la zone « H »

Le voyant de pression d'huile indique que la pression d'huile est insuffisante ou que le niveau d'huile est trop bas. Il s'allume également quelques secondes lorsque la clé de contact est mise à la position « ON », pour s'éteindre peu après.



Si le voyant de pression d'huile s'allume pendant que vous roulez, **il est impératif de vous arrêter le plus rapidement possible** pour faire les vérifications nécessaires. En effet, circuler longtemps dans ces conditions risque d'endommager le moteur de la moto et vous pourriez en perdre le contrôle si le moteur bloque soudainement la roue arrière.

Voici la séquence d'actions à faire dans cette situation.

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

1. Repérez rapidement un endroit où vous pouvez vous arrêter en toute sécurité.
2. Relâchez la poignée des gaz et serrez le levier d'embrayage.
3. Éteignez le moteur à l'aide de l'interrupteur d'urgence.
4. Freinez graduellement et le plus longtemps possible alors que vous circulez sur la chaussée.
5. Finalement, engagez-vous doucement sur l'accotement.



Certaines motos sont équipées d'un système de refroidissement. Dans ce cas particulier, la procédure comporte des consignes supplémentaires :

- ▶ Laissez le contact à « ON » pour permettre au ventilateur de chasser la chaleur accumulée.
- ▶ Attendez que le moteur ait refroidi avant de vérifier le niveau du liquide de refroidissement. La température du moteur peut prendre du temps à s'abaisser (plus d'une heure dans certains cas).

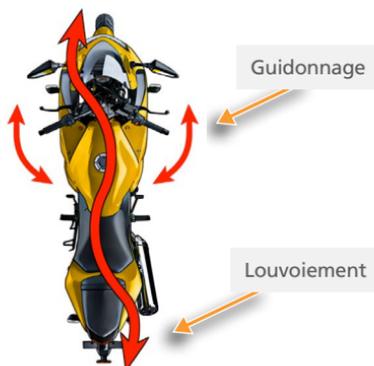


Vérification mécanique

Guidonnage ou louvoisement

Le guidonnage (tendance du guidon à aller brutalement à droite et à gauche) et le louvoisement (tendance de la moto à zigzaguer) sont des phénomènes qui peuvent survenir dans certaines situations de conduite.

Ils peuvent avoir des causes mécaniques (roues, fourche, suspension, etc.) ou être liés à l'utilisation du véhicule (vitesse excessive, mauvaise répartition des charges, etc.).



Ces oscillations peuvent entraîner une perte de contrôle lorsqu'elles deviennent trop importantes. Pour ne pas amplifier l'effet du guidonnage ou du louvoisement, **il est très important de ne pas freiner et de ne pas regarder au sol**. Vous devez tenir fermement le guidon sans essayer de corriger la vibration.

Voici la séquence d'actions à faire dans une telle situation.

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

1. Relâchez graduellement la poignée des gaz et serrez le levier d'embrayage.
2. Attendez que la vitesse de la moto soit réduite au maximum.
3. Freinez ensuite graduellement et le plus longtemps possible alors que vous circulez sur la chaussée.
4. Finalement, engagez-vous doucement sur l'accotement.



Si une cause mécanique est à l'origine du guidonnage ou du louvoiement, faites vérifier l'état de votre moto par un mécanicien. S'il est causé par la pression inadéquate d'un pneu ou par une mauvaise répartition des charges, assurez-vous de corriger la situation avant de remettre la moto en mouvement.



Vérification mécanique

Crevaison

Une pression d'air inadéquate, l'usure excessive, les conditions routières ou des débris peuvent provoquer une crevaison alors que vous circulez sur le réseau routier. Dans le cas d'une crevaison lente, vous aurez le temps de réagir, car le comportement de la moto changera graduellement. Par contre, si la perte d'air est rapide, il est important de réagir de façon adéquate et d'éviter des erreurs qui pourraient vous faire perdre le contrôle de la moto.

Voici la séquence d'actions à faire dans une telle situation.

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

D'abord et avant tout, en cas de crevaison, vous devez **éviter de freiner**.

Si vous crevez un pneu arrière :

1. Tenez fermement le guidon.
2. Relâchez progressivement la poignée des gaz.
3. Serrez le levier d'embrayage pour enlever la poussée sur la roue arrière.
4. Finalement, engagez-vous doucement sur l'accotement uniquement lorsque la moto est presque immobilisée, en freinant légèrement avec la roue avant.

Si vous crevez un pneu avant :

1. Tenez fermement le guidon.
2. Relâchez progressivement la poignée des gaz.
3. Déplacez votre corps vers l'arrière de la moto si possible.
4. Finalement, engagez-vous doucement sur l'accotement uniquement lorsque la moto est presque immobilisée, en freinant légèrement avec la roue arrière.

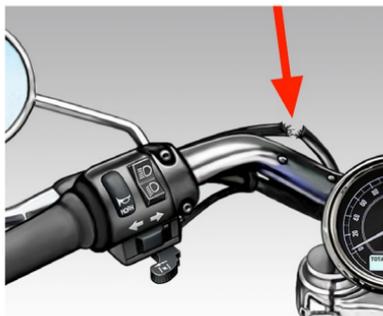
Une crevaison entraîne généralement un effet de guidonnage ou de louvoisement. C'est la raison pour laquelle ces deux manœuvres se ressemblent. Toutefois, les actions à faire en cas de crevaison diffèrent et ont chacune leurs particularités.



Vérification mécanique

Bris du câble du levier d'embrayage

Le mécanisme d'embrayage de la plupart des motos est activé à l'aide d'un câble. Le bris de ce câble rend le levier d'embrayage inutilisable, et le changement de vitesse devient alors très difficile. Cette situation peut être dangereuse. En effet, vous ne serez plus en mesure de rétrograder adéquatement, ce qui augmentera les risques de perte de contrôle.



Vous pouvez tenter de replacer la transmission de votre moto au point mort à l'aide du sélecteur de vitesses. Pour ce faire, vous devez ralentir à chaque changement de rapport jusqu'à atteindre le point mort. Cependant, cette manœuvre est très difficile et risque d'endommager la transmission ou de vous faire perdre le contrôle de la moto.

Voici la séquence d'actions à faire dans une telle situation.

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

1. Repérez rapidement un endroit où vous pouvez vous arrêter en toute sécurité.
2. Tenez fermement le guidon et dirigez votre regard au bon endroit.
3. Relâchez la poignée des gaz et laissez ralentir la moto avec la compression du moteur.
4. Éteignez le moteur à l'aide de l'interrupteur d'urgence.
5. Freinez graduellement et très légèrement alors que vous êtes sur la chaussée, en anticipant le blocage de la roue qui surviendra lorsque la compression forcera l'arrêt du moteur.



Vérification mécanique

Blocage de la poignée des gaz

Si le régime du moteur ne ralentit pas lorsque vous relâchez la poignée des gaz, c'est peut-être parce qu'elle est bloquée. Dans la mesure où il est sécuritaire de le faire, vous pouvez tenter de débloquer la poignée des gaz en appuyant sur la pédale du frein arrière et en tournant la poignée des gaz vers l'avant puis vers l'arrière.

Voici la séquence d'actions à faire dans une telle situation.

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

1. Tenez fermement le guidon.
2. Serrez le levier d'embrayage et éteignez simultanément le moteur à l'aide de l'interrupteur d'urgence.
3. Réduisez votre vitesse le plus possible avant de quitter la chaussée.
4. Engagez-vous doucement sur l'accotement.



Avant de reprendre la route avec votre moto, faites vérifier la poignée des gaz par un mécanicien afin d'éviter que cette situation ne se reproduise.

1

Bris de la chaîne ou de la courroie

Selon le modèle de moto, la roue arrière est mise en mouvement soit par une chaîne, soit par une courroie, soit par un arbre de transmission. La chaîne ou la courroie peuvent malheureusement se briser et entraîner un blocage de la roue arrière. Dans une telle situation, il vous sera difficile de conserver le contrôle de votre moto et d'éviter la chute. Toutefois, dans la mesure où vous avez le temps de réagir, vous pouvez suivre cette séquence d'actions.

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

1. Tenez fermement le guidon.
2. Serrez le levier d'embrayage.
3. Éteignez le moteur à l'aide de l'interrupteur d'urgence.
4. Réduisez votre vitesse le plus possible avant de quitter la chaussée.
5. Engagez-vous doucement sur l'accotement.



Avant de reprendre la route, faites faire une vérification complète de votre moto par un mécanicien qualifié.



Vérification mécanique

Dérapiage

Le dérapage est en fait un glissement du pneu dû à une perte d'adhérence. Ce phénomène peut survenir aussi bien lorsque les roues sont en mouvement que lorsqu'elles sont bloquées. Il se produit généralement à cause d'un mouvement brusque au moment de l'accélération ou du freinage, ou à cause d'une mauvaise adaptation de sa conduite dans la prise d'une courbe.

Si votre moto dérape, vous devez réagir calmement et rapidement afin d'éviter une perte de contrôle. Les premiers instants sont déterminants. **Gardez les bras et les mains détendus de manière à éviter tout mouvement brusque et relâchez la poignée des gaz.** Tenez fermement le guidon.

Vous devez ensuite faire une ou des actions selon le type de dérapage.

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

Dérapiage de la roue avant pendant un freinage

- ▶ Relâchez le frein avant.

Dérapiage de la roue arrière pendant un freinage

- ▶ Relâchez le frein arrière.
- ▶ Tournez le guidon dans la direction du dérapage.

Dérapiage de la roue arrière pendant une accélération

- ▶ Relâchez la poignée des gaz.
- ▶ Tournez le guidon dans la direction du dérapage.

Dérapiage des deux roues pendant un freinage

- ▶ Relâchez les deux freins.

Accélérez graduellement afin de reprendre votre vitesse, s'il est sécuritaire de le faire. Dans le cas contraire, conservez une vitesse moindre, mais sécuritaire.

Aquaplanage

Généralement, l'eau ne s'accumule pas sur la chaussée, mais une pluie abondante peut toutefois créer des nappes d'eau. Si vous circulez sur une nappe d'eau, les pneus de votre moto perdront momentanément leur adhérence. La moto planera sur l'eau, ce qui rendra difficile tout changement de direction. **Tenez fermement**

le guidon car, lorsque vous retrouverez de l'adhérence, le choc pourrait vous faire perdre le contrôle de la moto. **Évitez** également, dans cette situation, **de tourner le guidon et de freiner**.



Voici la séquence d'actions à faire dans une telle situation.

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

1. Dirigez votre regard le plus loin possible devant.
2. Relâchez la poignée des gaz.
3. Évitez tout mouvement brusque.
4. À la sortie de la nappe d'eau, accélérez graduellement afin de reprendre une vitesse sécuritaire.

Obstacle à franchir

Il vaut toujours mieux éviter un obstacle que de le franchir. C'est une des raisons de l'importance de diriger son regard le plus loin possible. Ainsi, vous pouvez anticiper ces obstacles et être prêt à réagir. Toutefois, le contexte



routier peut vous contraindre à rouler dessus. Dans cette éventualité, il faut être prêt à franchir l'obstacle de façon sécuritaire.

Voici quelques consignes qui pourront vous éviter une perte de contrôle ou une chute.

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

1. Ralentissez le plus possible avant d'atteindre l'obstacle.
2. Tenez fermement le guidon et circulez le plus possible en ligne droite.
3. Soulevez-vous légèrement du siège et gardez les genoux et les bras un peu fléchis.
4. Juste avant de heurter l'obstacle, transférez le poids de la moto vers l'arrière en tirant sur le guidon.
5. Relâchez la poignée des gaz.



Après avoir franchi un obstacle, trouvez un endroit sécuritaire pour vous stationner. Vérifiez l'état des composantes générales de la moto et inspectez les pneus et les jantes. En cas de doute, faites inspecter votre moto par un mécanicien.

MANŒUVRER UNE MOTO SUR LA ROUTE

2

Le chapitre 1 vous a permis de comprendre le contexte particulier de la conduite d'une moto, de vous familiariser avec son fonctionnement et de vous rappeler que votre conduite est inévitablement soumise à des principes physiques. Des techniques de conduite et des manœuvres pour conduire une moto de façon sécuritaire, coopérative et responsable vous ont aussi été présentées.

Le chapitre 2 regroupe les notions liées à la conduite d'une moto sur la route. Vous y trouverez des techniques de conduite pour prévenir les risques et les actions à faire pour tenir compte de l'ensemble des usagers de la route. Ensuite se trouvent la description des manœuvres à exécuter sur les routes et les principaux pièges de la circulation à déjouer. Enfin, vous pourrez évaluer votre compréhension de ces notions en faisant les exercices portant sur ce chapitre.

PARTAGER LA ROUTE

Au cours des dernières années, le visage de la circulation routière a beaucoup changé. L'augmentation du nombre de véhicules en circulation (densité plus élevée) et la diversification des types d'usagers de la route (cyclistes, patineurs à roues alignées, usagers d'une aide à la mobilité, etc.) rendent le partage de la route de plus en plus complexe. Pour s'adapter à ces changements, coopérer avec les autres usagers de la route est primordial. Souvenez-vous-en, et tentez d'être le motocycliste patient et courtois avec qui vous aimeriez partager la route.

TECHNIQUES DE CONDUITE POUR PRÉVENIR LES RISQUES



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ Les techniques de conduite nécessaires à la prévention des risques en contexte routier.
- ▶ Pourquoi il est important de maîtriser ces techniques pour percevoir et anticiper les risques.

2

Prévenir les risques

Un accident est si vite arrivé. Pourtant, nombre d'entre eux pourraient être évités. Cette section du guide présente des techniques de conduite à utiliser pour maximiser la prévention des risques en contexte routier. Le contexte routier comprend les conditions de la circulation (configuration de la route, état de la chaussée, trafic...) ainsi que les conditions météo et le moment de la journée (pluie, brouillard, nuit...).

Comme vous le savez, ces conditions peuvent influencer de façon importante la sécurité routière. C'est pourquoi adapter la conduite d'une moto au contexte routier est un savoir-faire qu'il est essentiel d'acquérir pour partager la route.

Décoder la signalisation

La connaissance des panneaux de signalisation et de la réglementation est essentielle pour manœuvrer une moto de façon sécuritaire, coopérative et responsable une fois qu'on est sur la route. En d'autres termes, il faut lire la route et respecter le *Code de la sécurité routière* (CSR).

Plusieurs apprentis motocyclistes détiennent leur permis pour conduire une automobile depuis plusieurs années. Rafraîchir ou améliorer sa connaissance de la signalisation et de la réglementation est souvent nécessaire.

Si vous avez un permis de conduire, depuis combien d'années le détenez-vous ? Votre connaissance de la signalisation et de la réglementation est-elle à jour ? Être un motocycliste responsable, c'est aussi se remettre en question.



Les notions liées à la signalisation et à la réglementation se trouvent dans le *Guide de la route*.

Signalisation, réglementation et vérifications visuelles

Pour prévenir les accidents, la connaissance de la signalisation et le respect du *Code de la sécurité routière* sont essentiels. De plus, l'importance de faire des vérifications visuelles n'est plus à démontrer. Celles-ci jouent un rôle important pour votre sécurité, ne l'oubliez pas.

Vitesse et marges de sécurité

Adapter sa vitesse au contexte routier, c'est tenir compte des conditions de la circulation (configuration de la route, état de la chaussée, trafic...) ainsi que des conditions météo et du moment de la journée (pluie, nuit, brouillard...) dans sa conduite. Prenez également ces éléments en considération pour maintenir ou augmenter les marges de sécurité autour de votre moto.

Communication et tiers de voie

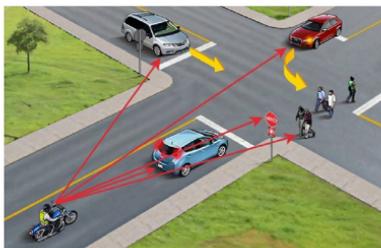
Pour maximiser la prévention des risques, communiquer efficacement avec les autres usagers de la route et choisir le bon tiers de voie sont nécessaires.

Faire des vérifications visuelles

La vision

Rôle de la vision

L'information fournie par les yeux est essentielle pour conduire un véhicule. Pour percevoir et anticiper les risques de façon efficace, vous devez être en mesure de voir nettement les objets éloignés, d'évaluer les distances et de distinguer les couleurs.



2

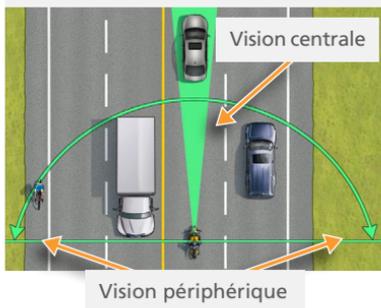


Les yeux fournissent environ 90 % de l'information nécessaire pour conduire.

Champ visuel, vision centrale et périphérique

Le champ visuel est l'espace perçu par le regard. Il est divisé en deux parties : la vision centrale et la vision périphérique. Généralement, il est plus facile de voir les objets qui sont dans le champ de vision central (c'est-à-dire directement en face de nous) que ceux situés dans le champ de vision périphérique (ce qui se trouve de chaque côté de nous).

Vision centrale + vision périphérique = champ visuel



À 100 km/h, le champ visuel est réduit environ de moitié, parce que le cerveau humain peut seulement traiter un nombre limité d'informations à la fois.

Influence de la vitesse sur la vision

La vitesse influence de façon importante la quantité d'information que le cerveau peut traiter. Plus vous roulez vite, plus votre cerveau élimine certaines informations obtenues par la vue, puisqu'il n'est pas en mesure de les analyser. Concrètement, cela se traduit par le rétrécissement du champ visuel et la diminution de l'acuité visuelle dynamique.



Lorsque vous êtes immobilisé, votre champ visuel est normalement d'une largeur d'un peu plus de 150 degrés. Lorsque vous accélérez, votre champ visuel se rétrécit graduellement pour atteindre environ 100 degrés à une vitesse de 40 km/h. À 70 km/h, votre champ visuel est de 75 degrés. Si l'accélération se poursuit et que vous atteignez 100 km/h, votre



vision se concentre progressivement sur un seul point situé droit devant et votre champ visuel est de 45 degrés. Bref, rouler à une vitesse élevée diminue le champ visuel et entraîne la concentration du regard sur un seul point. **Sur l'image ci-dessus, les zones floues illustrent les risques potentiels qui échappent à vos yeux lorsque vous circulez à une vitesse élevée.**

Faire des vérifications visuelles à l'avant

Comme vous venez de le voir, la vision a une importance majeure pour tout conducteur de véhicule. C'est pourquoi il faut accorder une attention particulière à cet aspect de la conduite d'une moto.

COMMENT FAIRE DES VÉRIFICATIONS VISUELLES À L'AVANT ET SUR LES CÔTÉS ?

1. Regardez loin devant.
2. Bougez régulièrement les yeux de gauche à droite et de droite à gauche pour balayer l'environnement de conduite.
3. Pour compenser la perte de vision que pourrait occasionner votre casque, bougez aussi légèrement la tête de gauche à droite.



Pour prévenir les risques, il est également nécessaire de savoir ce qui se passe derrière soi. Tout motocycliste compétent regarde dans ses rétroviseurs régulièrement et vérifie systématiquement ses angles morts.

Faire des vérifications visuelles à l'arrière

Ajustement des rétroviseurs

Les rétroviseurs doivent toujours être ajustés de façon à ce que vous ayez une vision optimale sur la route. Placez-les suffisamment à l'extérieur pour voir la moitié de la voie derrière vous et le plus loin possible sur le côté. Assurez-vous que la façon dont vous les avez placés permet de maximiser votre visibilité arrière. Enfin, n'oubliez pas que les objets que vous apercevez dans vos rétroviseurs sont toujours plus près et plus gros qu'ils ne le paraissent.



COMMENT FAIRE DES VÉRIFICATIONS VISUELLES À L'ARRIÈRE ?

Utiliser les rétroviseurs

- ▶ Regardez systématiquement dans vos rétroviseurs (la partie claire de l'illustration) avant d'exécuter une manœuvre, que ce soit avant de vous immobiliser à une intersection, avant de changer de voie ou pour entrer sur l'autoroute par exemple.



Angles morts

Vérifier les angles morts

- ▶ Même si vos rétroviseurs sont bien ajustés et que vous avez pris l'habitude de les regarder avant d'exécuter une manœuvre, certains espaces de la route n'y paraissent pas. Ce sont les angles morts (la partie ombragée dans l'illustration).
- ▶ Pour vérifier les angles morts, tournez rapidement la tête de manière à regarder par-dessus votre épaule. Faites systématiquement cette vérification avant une manœuvre.



Si vous voyez un véhicule dans le rétroviseur, gardez-le en mémoire. S'il disparaît de votre vue, c'est qu'il peut se trouver dans votre angle mort.

Adapter sa vitesse

Circuler à une vitesse sécuritaire pour soi et pour les autres, c'est d'abord respecter les limites de vitesse. Ces limites sont établies pour assurer la fluidité de la circulation et pour maximiser la sécurité de tous. Les limites minimales doivent aussi être respectées. Un véhicule qui circule trop lentement peut devenir un danger pour les autres conducteurs, en plus de nuire à la circulation. Rouler à une vitesse sécuritaire, ce n'est pas nécessairement circuler à une vitesse très lente. C'est pourquoi savoir adapter sa vitesse pour manœuvrer une moto sur la route est essentiel.



Pour maintenir une vitesse constante, vous devez préalablement maîtriser les techniques de conduite liées à l'utilisation des commandes.

Comment adapter sa vitesse au contexte routier?

Vous devez prendre en considération :

Les conditions de la circulation

- ▶ Configuration de la route (visibilité, courbes...)
- ▶ Revêtement et état de la chaussée (route de gravier, chaussée glissante...)
- ▶ Densité et fluidité du trafic (embouteillage, zones de travaux...)

Les conditions météo et le moment de la journée

- ▶ Soleil, pluie, brouillard, vent, nuit



La vitesse est l'une des principales causes d'accident au Québec.

Selon le *Code de la sécurité routière* (article 330), le conducteur doit réduire sa vitesse lorsque la visibilité est rendue insuffisante à cause de l'obscurité, du brouillard, de la pluie ou de précipitations ou lorsque la chaussée est glissante ou n'est pas entièrement dégagée.

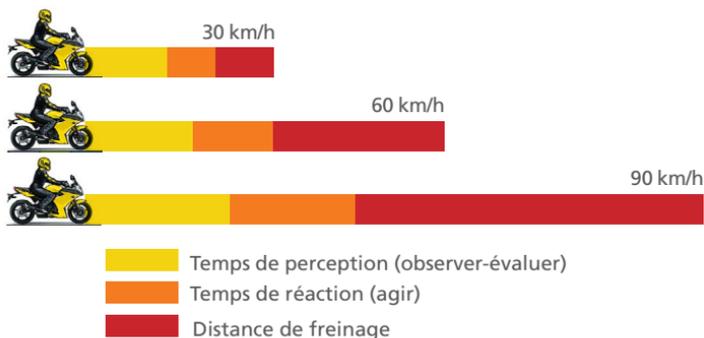
Respecter la limite de vitesse, c'est respecter les gens qui circulent sur l'artère où vous roulez. C'est aussi respecter les choix de la société dont vous faites partie.

Distance d'arrêt

Adapter sa vitesse au contexte routier, c'est également diminuer sa distance d'arrêt en conservant une vitesse sécuritaire. En effet, vitesse et distance d'arrêt sont intimement liées.

La vitesse, le poids du véhicule, l'état des pneus, les conditions routières et l'efficacité du freinage sont tous des facteurs qui influencent la distance d'arrêt.

Pour calculer cette distance, on doit considérer le **temps de perception**, le **temps de réaction** et la **distance de freinage**.



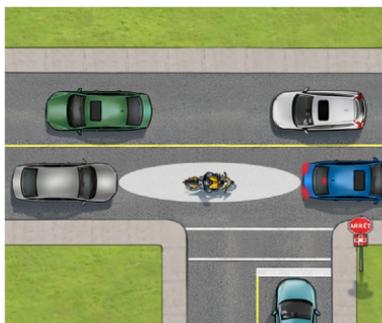
- ▶ Le **temps de perception**, c'est le temps nécessaire pour analyser les informations indiquant qu'il y a un risque. Pour éviter un danger potentiel, vous devez d'abord le percevoir et ensuite y réagir.
- ▶ Le **temps de réaction**, c'est le temps nécessaire pour réagir.
- ▶ Enfin, la **distance de freinage**, c'est la distance parcourue entre le moment où vous appliquez les freins et celui où vous êtes complètement immobilisé.



Contrairement à la croyance populaire, un système de freinage anti-blocage (ABS) ne réduit pas nécessairement la distance de freinage.

Maintenir des marges de sécurité

Maintenir des marges de sécurité, c'est conserver une distance suffisante entre votre moto et les autres véhicules. Disposer en tout temps de cette distance est essentiel pour votre sécurité. Cela vous permet aussi d'être plus visible pour les autres usagers de la route et d'avoir la marge de manœuvre nécessaire pour réagir à temps en cas d'imprévu.



Comment maintenir des marges de sécurité à l'avant ?

Il est nécessaire de maintenir une marge de sécurité à l'avant d'au moins deux secondes afin de vous assurer d'être à une distance sécuritaire du véhicule devant vous.



2

Méthode pour calculer la marge de sécurité à l'avant :

1. Identifier un objet fixe (arbre, poteau, panneau, etc.) en bordure de la route (l'objet choisi dans l'image est le panneau de signalisation).
2. Au moment où le véhicule devant vous passe vis-à-vis de l'objet que vous avez identifié, commencez à compter en série « un mille et un », « un mille et deux », etc.
3. Lorsque que vous atteignez l'objet ciblé et que vous en êtes à dire « deux » ou plus, c'est que vous conservez une distance minimale de sécurité avec le véhicule devant vous.



Il importe de retenir que la marge de sécurité à maintenir avec le véhicule devant vous varie selon l'état de la moto, la visibilité, l'état de la chaussée, les conditions climatiques, et autres aléas. Il est donc favorable de maintenir une marge avant supérieure à deux secondes.



Adopter la méthode pour calculer la marge de sécurité à l'avant vous permet de toujours bénéficier d'une porte de sortie, d'une voie d'évitement en cas d'imprévu.

Comment maintenir des marges de sécurité à l'arrière ?

Une bonne façon de faire pour agir de façon sécuritaire et responsable est de s'assurer d'avoir la même marge de sécurité derrière que devant la moto.

- ▶ **Regardez régulièrement dans vos rétroviseurs pour évaluer si la distance avec le véhicule qui vous suit est suffisante.**
- ▶ Si un véhicule vous suit de trop près, il vaut mieux **ne pas accélérer et changer de voie dès qu'il est sécuritaire de le faire.**



Comment maintenir des marges de sécurité sur les côtés ?

Il est généralement suggéré de conserver une distance sécuritaire d'un mètre de chaque côté de la moto. Vous pourriez avoir à modifier rapidement votre position dans la voie si un véhicule circule trop près de votre voie (véhicule lourd, voiture ou cycliste par exemple).



Si votre visibilité est réduite, si les pneus de votre moto ont moins d'adhérence ou si vous circulez sur une chaussée endommagée, vous devez **augmenter les marges de sécurité à trois, quatre secondes et même plus**. Ces conditions particulières augmentent sensiblement la distance d'arrêt de votre moto et, pour vous arrêter de façon sécuritaire, vous devez bénéficier d'une plus grande marge de sécurité.

Communiquer sa présence et ses intentions

Pour circuler de façon sécuritaire sur la route, communiquer efficacement avec les autres usagers est indispensable. Signaler votre présence et annoncer vos intentions ne se limite pas à utiliser les clignotants. C'est aussi prendre les moyens appropriés pour vous rendre visible, car il est de votre responsabilité d'adopter des comportements favorisant votre propre sécurité. Choisir le tiers de voie approprié, porter un équipement de protection de couleur claire, équiper sa moto d'un modulateur de phare à intensité variable sont trois autres façons d'être vu par les autres usagers de la route.

Afin d'assurer davantage votre sécurité, il est recommandé d'utiliser les phares de route (les « hautes ») le jour sans avoir à en diminuer l'intensité, surtout en ville, où la surcharge d'information visuelle est importante.

De plus, appuyer sur la pédale du frein arrière vous permet de signaler aux véhicules qui vous suivent que vous ralentissez ou que vous êtes arrêté.



Ajout d'équipement



Établir un contact visuel avec les autres usagers de la route est un moyen simple pour vous assurer qu'ils vous ont vu, mais restez vigilant, ils peuvent sous-estimer votre vitesse et votre distance par rapport aux leurs. Il faut toujours anticiper des réactions imprévisibles des autres usagers de la route et vous assurer que vos intentions sont bien comprises.

COMMENT COMMUNIQUER SA PRÉSENCE ET SES INTENTIONS ?

Établir un contact visuel

Établir un contact visuel est une bonne habitude à prendre pour s'assurer d'être vu. Cependant, même si vous croyez avoir établi un contact visuel avec un conducteur, restez alerte et tentez de prévoir ses agissements.



Signaler ses intentions

Vos clignotants indiquent aux autres ce que vous comptez faire. Ils contribuent également à vous rendre plus visible. Utilisez-les chaque fois que vous changez de voie, même s'il n'y a aucun véhicule dans les environs. Cela vous aidera à prendre ou à conserver cette excellente habitude.



Utiliser les feux de freinage

Pour informer les autres usagers de la route de vos ralentissements, appuyez légèrement sur les freins. Si vous vous immobilisez temporairement, par exemple à une intersection, continuez de serrer les freins. Cela maintiendra le feu de freinage allumé et signalera votre présence aux conducteurs plus éloignés.



Klaxonner

Pour signaler la présence d'un danger aux autres usagers de la route, utiliser le klaxon peut s'avérer nécessaire. Généralement, le son du klaxon d'une moto est moins fort que celui d'une voiture.



Ne pas signaler ses intentions augmente les risques d'accident.

Choisir le tiers de voie approprié

À cause de son petit gabarit, une moto occupe moins de place dans la voie qu'une automobile. Ainsi, à moto, **on sépare virtuellement la voie en trois sections qu'on nomme les tiers de voie**. Ceux-ci représentent les trois endroits où les motocyclistes peuvent rouler selon les situations rencontrées (circulation seul ou en groupe, conditions routières, etc.).

Il n'existe aucun tiers de voie qui convienne à toutes les situations. Choisir le tiers de voie approprié, c'est choisir la position qui vous procure une visibilité maximale sur la route et des marges de sécurité adéquates selon la situation rencontrée.

2

COMMENT CHOISIR LE TIERS DE VOIE APPROPRIÉ ?

Savoir vous placer dans le tiers de voie approprié peut influencer votre sécurité et celle des autres usagers de la route.

Pour choisir le tiers de voie approprié, prenez en considération le contexte, c'est-à-dire :

- ▶ Les conditions de la circulation (configuration de la route, état de la chaussée, densité de la circulation...).
- ▶ Les conditions météo et le moment de la journée (pluie, nuit, brouillard...).



Pour votre sécurité, choisissez le tiers de voie qui permet de vous rendre visible, de maintenir des marges de sécurité et de maximiser votre vue sur la route. Évitez le plus possible de permettre à un automobiliste ou à un motocycliste de se retrouver à vos côtés dans la même voie.

Caractéristiques des tiers de voie

Le tiers de voie gauche...

- ▶ Est généralement le plus utilisé et le plus approprié pour dépasser ou pour tourner à gauche.
- ▶ Offre une vision supérieure pour observer le véhicule qui vous précède et ceux qui arrivent en sens inverse.
- ▶ Permet de vous rendre plus visible pour les usagers de la route qui vous suivent et ceux qui arrivent en sens inverse.
- ▶ Permet d'être éloigné des véhicules stationnés.
- ▶ Empêche généralement les véhicules qui vous dépassent de se retrouver dans la même voie que vous.



Le tiers de voie gauche peut comporter une roulière. Il s'agit d'une trace creusée dans la chaussée par le passage des roues des véhicules. L'eau de pluie a tendance à s'y accumuler, ce qui augmente les risques de perte de contrôle ou de chute.

Le tiers de voie central...

- ▶ Est la position à privilégier, quand vous roulez dans la voie du centre d'une route à trois voies, pour maintenir une marge de sécurité entre la moto et les véhicules circulant dans les voies adjacentes.
- ▶ Permet de maintenir une marge de sécurité entre la moto et le véhicule qui effectue un dépassement.
- ▶ Est une position stratégique lors de grands vents. Il donne la latitude nécessaire pour rétablir la trajectoire de la moto après une forte bourrasque.



L'huile moteur s'accumule généralement dans ce tiers de voie. En cas de pluie, vous devez y être attentif et éviter autant que possible d'y circuler, parce qu'à ce moment, il peut être plus glissant.

Le tiers de voie droit...

- ▶ Offre la position appropriée pour tourner à droite.
- ▶ Évite d'être déporté par l'important déplacement d'air qu'occasionne un véhicule lourd qui vous dépasse ou qui vient en sens inverse.
- ▶ Est une position plus prudente avant d'arriver au sommet d'une côte, puisque vous ne pouvez pas voir les véhicules venant en sens inverse.



Tout comme le tiers de voie gauche, celui de droite peut lui aussi comporter une roulière, à laquelle il faut porter la même attention.

Se déplacer en groupe

Règles générales

Lors d'une sortie en groupe, certaines pratiques sont de mise pour assurer votre sécurité et celle des autres. Il est important de s'assurer que tous les membres d'un groupe les connaissent avant chaque départ. Les lignes qui suivent se veulent un résumé des pratiques les plus fréquentes.

Rouler en formation

Circuler en groupe en étant accompagné par plus de quatre motocyclistes peut vous exposer à des situations risquées, et même dangereuses. C'est pourquoi il est nettement plus sécuritaire de limiter à cinq le nombre de motocyclistes d'un même groupe.

Les raisons sont simples :

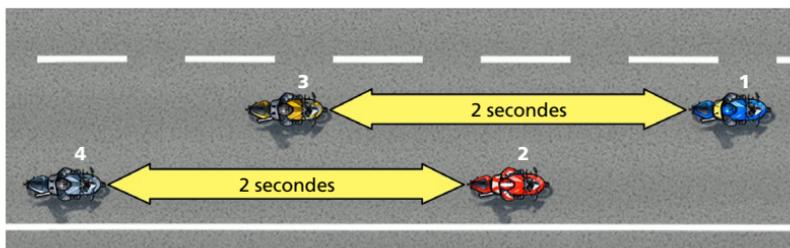
- ▶ Il est plus facile en petit groupe de repartir après un arrêt pour prendre de l'essence ou quand le feu passe au vert, par exemple.
- ▶ Lors d'une manœuvre de dépassement ou de changement de voie, un nombre restreint de motocyclistes permet aussi à tous de compléter la manœuvre en même temps et en toute sécurité.

Formation en zigzag

La formation en zigzag¹ est le nom qu'on donne à une disposition particulière des motocyclistes dans la voie (voir illustration). Adopter une formation en zigzag permet de circuler en groupe de façon sécuritaire et responsable.

Comment circuler en formation en zigzag?

1. Les motocyclistes en **position impaire** circulent dans le **tiers gauche de la voie**, en maintenant entre eux une marge de sécurité équivalant à deux secondes.
2. Les motocyclistes en **position paire** circulent dans le **tiers droit de la voie**, en maintenant eux aussi entre eux une marge de sécurité de deux secondes.



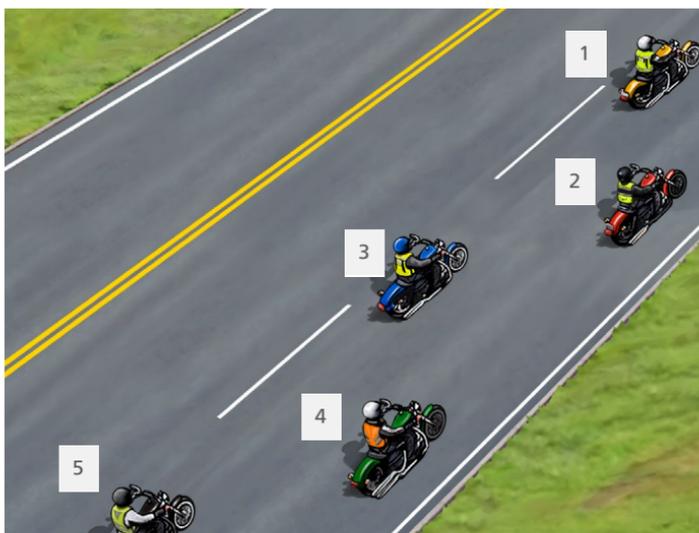
Position, rôle et responsabilités

La position occupée par un motocycliste au sein d'une formation en groupe lui donne des responsabilités et un rôle particuliers. Ces rôles et responsabilités peuvent varier selon le groupe et chacun possède un mode de fonctionnement qui lui est propre². Avant de circuler, le groupe doit clairement établir les rôles et les responsabilités de chacun ainsi que les consignes en cas de dépassement. Pendant le trajet, il faut également augmenter les marges de sécurité entre les motos lorsque les conditions routières l'exigent (mauvais temps, trafic, mauvais état de la chaussée, etc.).

1. Selon l'article 483 du *Code de la sécurité routière*, les conducteurs de motocyclettes et de cyclomoteurs qui circulent en groupe de deux ou plus dans la voie de circulation doivent adopter la formation en zigzag.
2. La plupart des associations de motocyclistes disposent de règles internes qui sont généralement révisées chaque début de saison par les membres et expliquées aux nouveaux.

Le tableau suivant résume, de façon générale, les rôles et responsabilités les plus courants de chacun des membres d'un groupe de motocyclistes.

Position	Rôle	Responsabilités
1	Chef de file (motocycliste expérimenté)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Connaître et expliquer l'itinéraire à suivre. ▶ Expliquer les rôles et responsabilités de chacun. ▶ Établir des signaux pour communiquer. ▶ Adopter une vitesse sécuritaire adaptée aux capacités et à l'expérience de tous les motocyclistes du groupe. ▶ Anticiper les risques et les signaler aux autres.
2 et 4	Motocyclistes moins expérimentés	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Suivre les indications du chef de file.
3 et 5	Balayeurs (motocyclistes expérimentés qui ferment le groupe)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Commencer la manœuvre commandée par le chef de file (c'est généralement eux qui exécutent en premier ce que le chef de file a indiqué). ▶ Assister et conseiller les motocyclistes moins expérimentés.



MANŒUVRES SUR LA ROUTE



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ L'influence de la vitesse sur les manœuvres.
- ▶ Comment exécuter les manœuvres de façon sécuritaire, coopérative et responsable sur la route.

Exécuter les manœuvres sur la route

Le chapitre 1 portait sur les manœuvres à exécuter pour conduire une moto de façon sécuritaire. Dans la présente section, on aborde l'exécution de ces mêmes manœuvres sur le réseau routier, en présence des autres usagers de la route.



Vous serez exposé à des situations de conduite diversifiées, à l'image de celles que vous rencontrerez durant votre vie de motocycliste. Vous vous exercerez à exécuter les manœuvres dans des conditions de circulation différentes (par exemple dans une circulation dense, fluide), et ce, de façon graduelle.

Rappelez-vous que la maîtrise des techniques et manœuvres présentées dans les chapitres 1 et 2 contribue à prévenir les accidents et à faire de vous un motocycliste au comportement sécuritaire, coopératif et responsable.

Signalisation, réglementation et vérifications visuelles

La signalisation et la réglementation sont deux éléments essentiels à connaître et à respecter pour conduire de façon sécuritaire, coopérative et responsable sur la route. Vous devez donc, avant même d'amorcer chacune des manœuvres présentées dans ce chapitre, repérer la signalisation et respecter la réglementation. De plus, l'importance de faire des vérifications visuelles n'est plus à démontrer.

Celles-ci jouent un rôle essentiel dans la prévention des accidents de la route, ne l'oubliez pas.

Vitesse et marges de sécurité

Pour exécuter les manœuvres de façon sécuritaire sur la route, adapter sa vitesse au contexte routier et maintenir des marges de sécurité sont essentiels. La vitesse influence de façon importante la façon dont les manœuvres sont exécutées.

2

Communication et tiers de voie

Pour partager la route, communiquer avec les autres usagers est nécessaire. En moto, vous devez y porter une attention supplémentaire en vous assurant qu'ils vous ont vu. Le choix du bon tiers de voie est aussi un incontournable pour faire les manœuvres en toute sécurité.

Quelques rappels

Position de conduite et direction du regard

N'oubliez pas d'adopter une position de conduite sécuritaire et de diriger votre regard au bon endroit pour exécuter les manœuvres présentées dans cette section.

Trois temps d'une manœuvre

Généralement, une manœuvre bien exécutée peut être découpée en trois temps. Il faut la préparer, l'exécuter et la terminer. Les manœuvres sont présentées en trois étapes : amorcer la manœuvre, l'exécuter et la conclure.

Influence de la vitesse

La conduite des motocyclistes amateurs, tout comme celle des pilotes de course, est soumise à des principes physiques. La vitesse a une influence directe sur la capacité à percevoir et à anticiper les risques, et donc à les prévenir. Rouler à une vitesse élevée (100 km/h) rétrécit grandement le champ visuel et diminue cette capacité. Plus vous roulez vite, moins vous avez une vision d'ensemble de la route.

Un motocycliste compétent s'assurera de circuler à une vitesse respectant à la fois les limites imposées et ses capacités.

Prendre un virage à une intersection

De nombreux accidents se produisent aux intersections. Souvent, la visibilité est en cause. Le motocycliste ne s'est pas assuré d'être vu par les autres usagers de la route ou il ne les a pas vus lui-même.



À l'approche d'une intersection, redoublez de prudence et de vigilance. Communiquez votre présence et vos intentions et faites rigoureusement toutes les vérifications visuelles.

Amorcer la manœuvre (à l'approche d'une intersection)

Adapter sa vitesse

- ▶ Ralentissez.

Faire des vérifications visuelles

- ▶ Faites un balayage visuel et regardez dans les rétroviseurs. N'oubliez pas de vérifier l'angle mort du côté où vous effectuez le virage.

Communiquer sa présence et ses intentions

- ▶ Activez les clignotants et assurez-vous de vous rendre visible.

Choisir le tiers de voie approprié

- ▶ Prenez le tiers de voie approprié, c'est-à-dire celui qui vous permettra d'exécuter la manœuvre de façon sécuritaire.

Exécuter la manœuvre (pendant le virage)

Diriger son regard au bon endroit

- ▶ Dirigez votre regard vers la fin du virage.

Faire des vérifications visuelles

- ▶ Bougez vos yeux de gauche à droite pour balayer l'environnement de conduite.

Maintenir des marges de sécurité

- ▶ Prenez la trajectoire qui vous permettra de maintenir des marges de sécurité.

Conclure la manœuvre (après le virage)

Choisir le tiers de voie approprié

- ▶ Prenez le tiers de voie approprié.

Adapter sa vitesse

- ▶ Reprenez graduellement une vitesse adaptée au contexte.

Communiquer sa présence et ses intentions

- ▶ Désactivez les clignotants.

Conduire dans une courbe

De nombreux accidents se produisent dans les courbes, souvent parce que le motocycliste n'a pas adapté sa vitesse au contexte de conduite (configuration de la courbe, état de la chaussée, conditions environnementales, présence d'autres usagers de la route...).



Vitesse et courbes successives: rappel

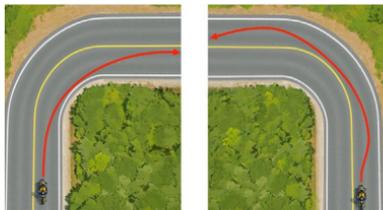
Si vous conduisez sur une route comportant des courbes successives, n'accélérez pas à la sortie de chacune des courbes. Si vous circulez trop vite à la sortie d'une courbe, vous amorcerez la suivante trop rapidement, ce qui augmentera les risques d'accident.





Trajectoire et courbes : rappel

Ces illustrations représentent les trajectoires idéales pour aborder une courbe. Dans chaque cas, vous devez éviter de vous tenir trop près du centre de la chaussée.



Amorcer la manœuvre (à l'approche d'une courbe)

Position de conduite

- ▶ Maintenez la tête relevée.

Diriger le regard au bon endroit

- ▶ Regarder loin devant, vers la sortie de la courbe.

Choisir le tiers de voie approprié

- ▶ Prenez le tiers de voie approprié (celui qui vous permettra d'avoir la trajectoire sécuritaire pour prendre la courbe).

Adapter sa vitesse

- ▶ Ralentissez avant la courbe.

Exécuter la manœuvre (dans la courbe)

Diriger son regard au bon endroit

- ▶ Dirigez votre regard vers la sortie de la courbe.

Faire des vérifications visuelles

- ▶ Bougez vos yeux de gauche à droite pour balayer l'environnement de conduite.

Maintenir des marges de sécurité

- ▶ Prenez la trajectoire qui vous permettra de maintenir des marges de sécurité.

Adapter sa vitesse

- ▶ Maintenez une vitesse constante.

Conclure la manœuvre (après la courbe)

Choisir le tiers de voie approprié

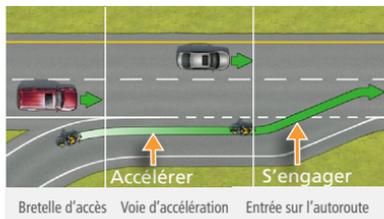
- ▶ Prenez ensuite le tiers de voie approprié.

Adapter sa vitesse

- ▶ Reprenez graduellement une vitesse adaptée au contexte.

Entrer sur une autoroute

S'insérer dans la circulation est un véritable savoir-faire. Pour entrer sur une autoroute de façon sécuritaire, n'oubliez pas de communiquer efficacement votre présence et vos intentions.



Amorcer la manœuvre (dans la bretelle d'accès)

Faire des vérifications visuelles

- ▶ Faites un balayage visuel, vérifiez dans les rétroviseurs et vérifiez l'angle mort à gauche.

Communiquer sa présence et ses intentions

- ▶ Activez le clignotant gauche.

Choisir le tiers de voie approprié

- ▶ Maintenez un espace sécuritaire autour de votre moto.

Exécuter la manœuvre (dans la voie d'accélération)

Adapter sa vitesse

- ▶ Accélérez graduellement et adaptez votre vitesse à celle des véhicules circulant sur l'autoroute. Lorsque votre vitesse est adéquate, assurez-vous de la maintenir.

Faire des vérifications visuelles

- ▶ Faites un balayage visuel, vérifiez dans les rétroviseurs et vérifiez l'angle mort à gauche.

Maintenir des marges de sécurité

- ▶ Assurez-vous de maintenir des marges de sécurité.

Conclure la manœuvre (entrée sur l'autoroute)

Faire des vérifications visuelles

- ▶ Faites un balayage visuel, vérifiez dans les rétroviseurs et vérifiez l'angle mort à gauche.

Choisir le tiers de voie approprié

- ▶ Lorsque vous vous approchez de la fin de la ligne discontinue de la voie d'accélération, engagez-vous sur l'autoroute. Placez-vous dans le tiers gauche de la voie et assurez-vous de vous rendre visible.

Communiquer sa présence et ses intentions

- ▶ Désactivez le clignotant gauche.

Maintenir des marges de sécurité

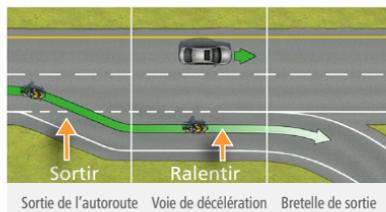
- ▶ Maintenez un espace sécuritaire autour de votre moto.

Adapter sa vitesse

- ▶ Maintenez une vitesse sécuritaire.

Quitter une autoroute

Sortir de l'autoroute est une manœuvre qui peut s'avérer complexe. En ayant recours aux techniques de conduite pour prévenir les risques, vous pourrez exécuter cette manœuvre de façon sécuritaire. Il est important pour votre sécurité d'attendre d'être dans la voie de décélération pour ralentir.



2

Amorcer la manœuvre (sortie de l'autoroute)

Faire des vérifications visuelles

- ▶ Faites un balayage visuel, vérifiez dans les rétroviseurs et vérifiez l'angle mort à droite.

Communiquer sa présence et ses intentions

- ▶ Activez le clignotant droit et préparez-vous à ralentir.

Adapter sa vitesse

- ▶ Lorsque vous atteignez la ligne discontinue de la voie de décélération, sortez de l'autoroute.

Maintenir des marges de sécurité

- ▶ Maintenez des marges de sécurité.

Exécuter la manœuvre (dans la voie de décélération)

Adapter sa vitesse

- ▶ Ralentissez graduellement pour atteindre la vitesse prescrite par la signalisation présente dans la voie de décélération.

Maintenir des marges de sécurité

- ▶ Maintenez un espace sécuritaire autour de votre moto.

Conclure la manœuvre (dans la bretelle de sortie)

Faire des vérifications visuelles

- ▶ Bougez vos yeux de gauche à droite pour balayer l'environnement de conduite. Vérifiez dans les rétroviseurs et les angles morts.

Choisir le tiers de voie approprié

- ▶ Placez-vous dans le tiers gauche de la voie et désactivez le clignotant droit.

Maintenir des marges de sécurité

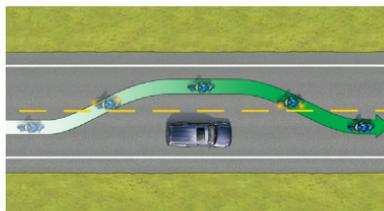
- ▶ Maintenez un espace sécuritaire autour de votre moto.

Adapter sa vitesse

- ▶ Maintenez une vitesse sécuritaire.

Faire un dépassement

Le dépassement est la manœuvre à exécuter lorsque le véhicule qui vous précède roule trop lentement (tracteur, véhicule qui s'apprête à tourner...). Dans pareil cas, il faut toujours respecter les limites de vitesse prescrites. Vous ne devez jamais dépasser un véhicule sans vous être assuré au préalable de pouvoir le faire en toute sécurité.



Vous devez redoubler de prudence en faisant un dépassement sur une route à circulation dans les deux sens. Il faut bien évaluer la distance et le temps dont vous disposez pour dépasser de façon sécuritaire. Dans le doute, il vaut mieux vous abstenir.

Amorcer la manœuvre (avant le dépassement)

Faire des vérifications visuelles

- ▶ Évaluez la vitesse des véhicules qui vous précèdent et celle des véhicules qui arrivent (si tel est le cas).
- ▶ Faites vos vérifications visuelles avant et arrière (balayage visuel, rétroviseurs, angles morts).

Maintenir des marges de sécurité

- ▶ Assurez-vous d'avoir la distance nécessaire pour faire votre dépassement en maintenant des marges de sécurité.

Communiquer sa présence et ses intentions

- ▶ Activez le clignotant gauche. Jetez un dernier coup d'œil par-dessus votre épaule gauche avant d'exécuter la manœuvre.

Exécuter la manœuvre (pendant le dépassement)

Adapter sa vitesse

- ▶ Accélérez franchement afin de dépasser le plus rapidement possible tout en respectant les limites de vitesse.

Maintenir des marges de sécurité

- ▶ Empruntez une trajectoire qui permet de maintenir des marges de sécurité.

Communiquer sa présence et ses intentions

- ▶ Activez le clignotant droit pour signaler votre intention de réintégrer votre voie d'origine.

Conclure la manœuvre (après le dépassement)

Faire des vérifications visuelles

- ▶ Après avoir vérifié que vous avez l'espace nécessaire, réintégrez la voie.

Choisir le tiers de voie approprié

- ▶ Placez-vous dans le tiers gauche de la voie.

Communiquer sa présence et ses intentions

- ▶ Désactivez ensuite le clignotant droit.

Adapter sa vitesse

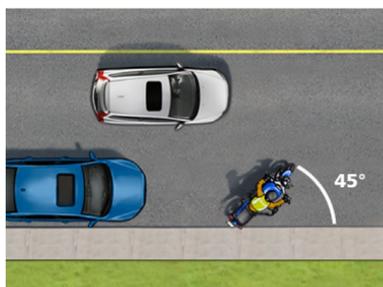
- ▶ Maintenez une vitesse sécuritaire.

Maintenir des marges de sécurité

- ▶ Maintenez un espace sécuritaire autour de votre moto.

Se stationner

Pour vous stationner, placez la moto en oblique, au centre de l'espace dans lequel vous souhaitez la garer. Stationnez-la dans le sens de la circulation, en plaçant la roue arrière le plus près possible de la bordure. Ainsi placée, votre moto est plus visible et il vous sera plus facile de vérifier la circulation lorsque vous repartirez.



Amorcer la manœuvre (avant de vous stationner)

Communiquer sa présence et ses intentions

- ▶ Activez le clignotant.

Faire des vérifications visuelles

- ▶ Faites vos vérifications visuelles (balayage visuel, rétroviseurs, angles morts).

Adapter sa vitesse

- ▶ Ralentissez graduellement.
- ▶ Dirigez votre moto dans l'espace où vous souhaitez vous stationner en vous tenant à un mètre de la bordure ou du trottoir. Immobilisez-vous tout juste avant la ligne de démarcation avant de l'espace de stationnement.

Exécuter la manœuvre (pour vous stationner)

Utiliser le sélecteur de vitesse

- ▶ Placez la transmission de votre moto au point mort.

Faire des vérifications visuelles

- ▶ Refaites des vérifications visuelles (balayage visuel, rétroviseurs, angles morts).
- ▶ Reculez votre moto jusqu'à ce que le pneu arrière touche la bordure ou le trottoir ou en soit le plus près possible.

Conclure la manœuvre (après le stationnement)

Communiquer sa présence et ses intentions

- ▶ Désactivez le clignotant et éteignez le moteur.
- ▶ Déposez la moto sur sa béquille.

Manœuvres interdites

Circuler entre des véhicules

Pour des raisons de sécurité, certaines manœuvres sont interdites lorsque vous conduisez une moto, comme circuler :

- ▶ entre deux rangées de véhicules circulant sur des voies adjacentes (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.

AUTRES USAGERS DE LA ROUTE



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ Les caractéristiques des autres usagers de la route.
- ▶ Les actions sécuritaires à faire en leur présence.

2

Véhicules lourds

Conduire une moto à proximité d'un véhicule lourd présente des dangers. Pour votre sécurité, évitez de conduire près d'un poids lourd et de le dépasser inutilement.



Caractéristiques principales

Les véhicules lourds...

- ▶ Ont de nombreux angles morts de grande dimension.
- ▶ Peuvent occasionner de fortes bourrasques de vent et des éclaboussements.
- ▶ Créent des turbulences lorsqu'ils roulent à une vitesse élevée.
- ▶ Ont besoin d'une plus grande distance pour freiner.
- ▶ Sont généralement très lents à repartir après un arrêt, à un feu de circulation ou à une intersection.
- ▶ Ont besoin de beaucoup d'espace pour tourner.

Pour agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable...

- ▶ Vérifiez si vous vous trouvez dans l'angle mort d'un véhicule lourd.
- ▶ Établissez un contact visuel avec le conducteur du véhicule lourd pour vous assurer qu'il vous a vu.
- ▶ Communiquez vos intentions à l'avance.
- ▶ Augmentez vos marges de sécurité devant, derrière et sur les côtés et faites de la place aux véhicules lourds pour qu'ils puissent tourner.
- ▶ Choisissez le tiers de voie qui procure le plus d'espace entre le véhicule lourd et votre moto.



Partager la route avec des véhicules lourds exige toute votre attention et votre vigilance, particulièrement au guidon d'une moto.

Véhicules d'urgence

Les véhicules de police, d'un service d'incendie, les ambulances et les véhicules de Contrôle routier Québec sont des véhicules d'urgence.



Caractéristiques principales

Les véhicules d'urgence...

- ▶ Ont la priorité lorsque leurs signaux lumineux et sonores sont en fonction.
- ▶ Circulent à vitesse élevée lorsque leurs gyrophares sont en fonction.
- ▶ Peuvent être imprévisibles.

Pour agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable...

- ▶ Lorsque vous entendez des sirènes, vérifiez leur provenance en regardant dans vos rétroviseurs.
- ▶ Signalez, à l'aide de votre clignotant, que vous avez vu le véhicule d'urgence et rangez-vous afin de lui accorder la priorité de passage.
- ▶ Ne suivez jamais de près un véhicule d'urgence et maintenez des marges de sécurité.



Vous devez respecter une mesure de protection pour certains travailleurs de la route, soit le corridor de sécurité. Cette mesure existe aussi aux États-Unis ainsi que dans plusieurs provinces canadiennes. Lorsqu'un véhicule d'urgence, une dépanneuse ou un autre type de véhicule est immobilisé et que sa flèche jaune lumineuse, ses gyrophares ou ses feux clignotants sont actionnés, vous devez ralentir et, si c'est possible, changer de voie.

USAGERS VULNÉRABLES



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ Les caractéristiques des usagers vulnérables.
- ▶ Les actions sécuritaires à faire en leur présence.

L'inattention et la distraction sont souvent mises en cause lors d'accidents impliquant des usagers vulnérables. Soyez particulièrement vigilant lorsque vous circulez dans les zones résidentielles, commerciales et scolaires, de même qu'aux intersections, principaux lieux de rencontres avec ces usagers, notamment parce qu'ils sont physiquement non protégés.



Piétons

Caractéristiques principales

Les piétons...

- ▶ Ont la priorité aux passages pour piétons et aux intersections (feux verts, feux pour piétons).
- ▶ Sont difficiles à voir la nuit ou en période de faible luminosité (lorsqu'il pleut, par exemple).
- ▶ Peuvent être imprévisibles.
- ▶ Peuvent avoir de la difficulté à évaluer la vitesse d'un véhicule venant vers eux.

Pour agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable...

- ▶ Aux passages pour piétons, si un piéton s'engage ou manifeste clairement son intention de traverser, vous devez vous arrêter pour lui permettre de traverser.
- ▶ Gardez vos distances et conservez une marge de sécurité lorsque vous les croisez.
- ▶ Portez une attention particulière aux zones résidentielles et scolaires et réduisez votre vitesse.
- ▶ Repérez les passages pour piétons et ne les bloquez pas avec votre véhicule.
- ▶ Établissez un contact visuel avec les piétons et faites-leur un signe de la main pour leur signaler de traverser.

Cyclistes



Caractéristiques principales

Les cyclistes...

- ▶ Circulent généralement à droite.
- ▶ Font parfois des manœuvres brusques et inattendues, comme se faufiler entre des véhicules.
- ▶ Se déplacent moins vite qu'une auto ou une moto.

Pour agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable...

- ▶ Balayez visuellement les abords de la route. Vérifiez régulièrement par-dessus votre épaule (angles morts) et dans les rétroviseurs.
- ▶ Au besoin, établissez un contact visuel.
- ▶ Évitez de klaxonner, le bruit pourrait faire sursauter le cycliste.
- ▶ Maintenez des marges de sécurité.

DÉJOUER LES PIÈGES DE LA CIRCULATION



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ Les principaux pièges de la circulation.
- ▶ Comment les prévenir et les éviter.

2

Pièges

Piège n° 1

Votre vue est obstruée à une intersection

Lorsque vous approchez d'une intersection et que votre vue est obstruée, redoublez de vigilance. Diminuez votre vitesse et assurez-vous de vous rendre visible aux yeux des autres usagers de la route.



Piège n° 2

Vous arrivez à une intersection et un véhicule lourd s'apprête à tourner

Les véhicules lourds ont besoin de beaucoup d'espace pour tourner. Pour prévenir les accidents, évitez de vous trouver à la droite d'un véhicule lourd s'il tourne à droite.



Piège n° 3

Vous traversez une intersection alors qu'un autre véhicule tourne à gauche

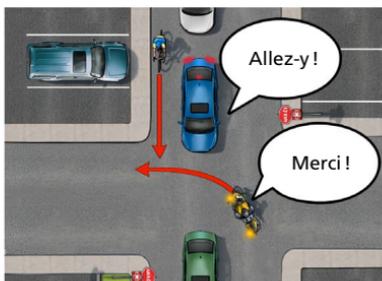
Vous traversez une intersection alors que le véhicule venant en sens inverse tourne à sa gauche. Malheureusement, certains automobilistes tournent sans avoir fait leurs vérifications visuelles. Soyez attentif. Ne tenez jamais pour acquis les agissements d'un autre conducteur. En raison de votre petit gabarit, il est possible que le conducteur ne vous ait pas vu. Assurez-vous d'avoir un contact visuel avec lui.



Piège n° 4

Le « message trompeur »

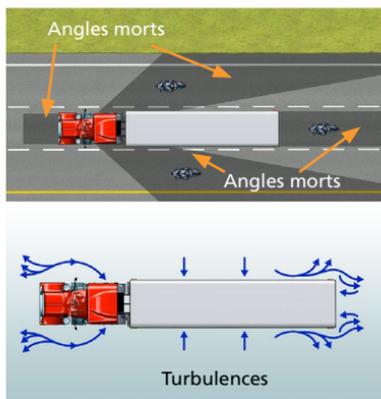
L'automobiliste qui vous indique que la voie est libre et que vous pouvez tourner en toute sécurité est courtois. Attention, malgré la bonne foi de cet automobiliste, il peut s'agir d'un message trompeur, car ce dernier peut ne pas avoir vu un autre usager venant de l'arrière (un cycliste par exemple). Il ne faut jamais laisser aux soins des autres votre propre sécurité. Faites toujours vous-même toutes les vérifications visuelles nécessaires avant une manœuvre.



Piège n° 5

Vous circulez à proximité d'un véhicule lourd

Si vous devez circuler à proximité d'un véhicule lourd, assurez-vous toujours d'être vu par son conducteur. Évitez de circuler dans ses angles morts. De plus, comme le montre l'illustration ci-contre, ces véhicules créent des turbulences, particulièrement lorsqu'ils circulent à vitesse élevée. Conduire une moto près de ces zones peut augmenter vos risques d'accident. Bref, évitez de circuler à proximité d'un véhicule lourd.



2

Piège n° 6

Vous circulez dans une rue où des véhicules sont stationnés

Soyez particulièrement vigilant lorsque vous circulez dans une rue où des véhicules sont stationnés, car un conducteur pourrait ouvrir soudainement sa portière, un piéton pourrait surgir entre deux véhicules ou un véhicule pourrait réintégrer subitement la voie sans que son conducteur ait signalé ses intentions. Rouler dans le tiers gauche est l'option la plus sécuritaire lorsque vous circulez dans une rue où des véhicules sont stationnés. Vous devez toutefois savoir qu'il vous est interdit de circuler entre une rangée de véhicules en circulation et une rangée de véhicules stationnés à l'intérieur de cette même voie.



Piège n° 7

Les animaux

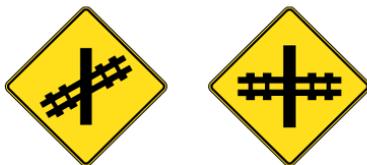
Soyez attentif aux panneaux indiquant la présence possible d'animaux aux abords de la route. Si vous apercevez un animal sur la route ou même en bordure, ralentissez et redoublez de prudence. Ses réactions sont imprévisibles.



Piège n° 8

Les voies ferrées

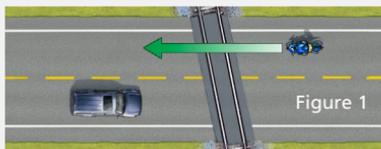
Un panneau de signalisation annonce généralement la présence d'une voie ferrée sur la route. L'angle selon lequel la voie ferrée traverse la route est également indiqué par un panneau avant le passage à niveau.



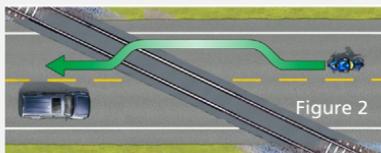


Attention, le métal des rails est une surface glissante, particulièrement s'il est mouillé. C'est la raison pour laquelle il faut se méfier lorsqu'on traverse des passages à niveau. Selon la configuration de la voie ferrée, il faudra parfois modifier votre trajectoire pour éviter de glisser sur les rails à cause de l'angle dans lequel elles traversent la route. Une des **premières choses à faire** à l'approche d'une voie ferrée est de **ralentir**.

1. Généralement, lorsque la voie ferrée traverse la route de façon presque perpendiculaire (figure 1), vous pouvez la **traverser en ligne droite sans modifier votre trajectoire**.



2. Cependant, si la voie ferrée traverse la route en oblique (figure 2), vous **devez modifier votre trajectoire**³ avant de la traverser, de façon à être le plus possible à angle droit pour éviter de glisser sur les rails.



3. Dans cette situation, vous devez souvent vous diriger vers le tiers droit avant de traverser la voie ferrée à angle droit. Par la suite, vous pouvez reprendre position dans le tiers gauche.

**AGIR DE FAÇON
SÉCURITAIRE,
COOPÉRATIF
ET RESPONSABLE**

3

Les chapitres précédents vous ont permis de rafraîchir vos connaissances à propos de la conduite d'un véhicule et d'acquérir celles qui sont propres à la conduite d'une moto. Des techniques de conduite et les manœuvres à exécuter vous ont aussi été présentées.

Le présent chapitre porte sur l'ensemble des notions liées à la planification des déplacements, c'est-à-dire les risques à évaluer avant de choisir de se déplacer à moto. Trois types de risques influencent la sécurité routière : les risques liés au conducteur (âge, motivations, personnalité...), ceux relatifs au contexte routier (conditions de la circulation, conditions environnementales) et ceux qui sont liés au véhicule utilisé (état, poids supplémentaire...). Vous trouverez ensuite les principales erreurs pouvant être commises lors de la planification des déplacements et comment les éviter. Enfin, vous pourrez évaluer votre compréhension de ces notions en faisant les exercices portant sur ce chapitre.

Agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable

Un grand nombre d'accidents survenant sur le réseau routier seraient dus au comportement du conducteur. C'est donc dire que de nombreux accidents pourraient être évités. Ainsi, un motocycliste compétent est d'abord et avant tout en mesure d'évaluer l'ensemble des risques et de veiller à maximiser sa sécurité et celle des autres usagers de la route en étant coopératif et responsable.



Bien souvent, notre comportement au volant est le reflet de notre personnalité, de nos motivations à conduire et des influences que l'on subit. Agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable, c'est d'abord se connaître en tant qu'individu, mais c'est encore plus se connaître en tant que futur motocycliste.

3

RISQUES LIÉS AU CONDUCTEUR



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ Les principaux risques liés au conducteur.
- ▶ Les moyens pour diminuer ces risques.

Âge

Les statistiques montrent que les personnes âgées de 16 à 24 ans commettent plus d'infractions et sont impliquées dans plus d'accidents de la route que les conducteurs plus âgés¹. Le jeune âge d'un conducteur peut donc être un risque supplémentaire pour lui-même et pour les autres usagers de la route.

1. Source : Société de l'assurance automobile du Québec, *Bilan routier 2021*.

Le vieillissement peut diminuer la force musculaire et modifier les habiletés psychomotrices (coordination des mouvements, équilibre...) de même que les fonctions cognitives (concentration, mémoire...). Cela peut donc augmenter les risques d'accident.

Être un motocycliste au comportement sécuritaire, coopératif et responsable, c'est tenir compte du risque que peut représenter son âge sur la conduite.

Motivations

Les raisons qui poussent à apprendre à conduire une moto influencent le niveau de risque couru sur la route. Par exemple, vouloir apprendre à conduire une moto pour épater la galerie ou pour faire de la vitesse peut grandement compromettre la sécurité d'un motocycliste et celle des autres usagers de la route. Ses manœuvres risquent d'être plus hasardeuses et son comportement, plus téméraire.



Connaître les raisons pour lesquelles vous désirez conduire une moto, évaluer l'influence qu'elles ont sur votre sécurité et les remettre en question au besoin, c'est être un motocycliste responsable.

On conduit comme on se conduit...

La personnalité d'un conducteur influence nécessairement sa façon de conduire, et peut-être encore plus sa façon de se conduire sur la route. Prenons une personne au tempérament impatient. Comment ce trait de caractère s'illustre-t-il dans la conduite, en plein embouteillage par exemple ? Une personne de nature patiente réagira-t-elle de la même façon dans le même contexte ?

Pour agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable, vous devez non seulement vous connaître, mais aussi reconnaître les traits qui vous caractérisent lorsque vous conduisez.

Émotions, état d'esprit et conduite

Les émotions influencent la conduite. Elles peuvent diminuer la concentration, affecter le jugement et augmenter le temps de perception et de réaction. Vos traits de caractère peuvent aussi être intensifiés par les émotions récemment vécues, par la fatigue et par le stress.



Pour conserver la tranquillité d'esprit, empruntez des routes moins achalandées et soyez honnête avec vous-même. En effet, lors d'une situation tendue impliquant un autre usager de la route, admettre que l'on a trop réagi peut aider à décompresser. Soyez prévenant : partir toujours à la dernière minute n'aide pas à circuler de façon sécuritaire, coopérative et responsable.

L'état d'esprit dans lequel vous conduisez peut vous rendre moins vigilant et détourner votre attention de la route. Les embouteillages, la difficulté à vous repérer, le comportement des autres usagers de la route peuvent également être d'importantes sources de tension et de stress et vous rendre moins tolérant à l'égard des autres. Les émotions peuvent aussi mener à des comportements imprudents, comme dépasser les limites de vitesse permises pour évacuer ses frustrations. Agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable, c'est être conscient que l'état d'esprit influence les risques courus sur la route.



Un manque de tolérance peut se manifester par des comportements agressifs, comme talonner les autres véhicules, rouler trop vite ou démarrer et s'arrêter brusquement. De plus, réagir de façon agressive à ces comportements ne peut que provoquer une escalade et entraîner d'autres dangers. L'indifférence est donc une des meilleures façons de réagir.

Influences et excès de confiance

Nous sommes tous soumis à diverses influences (médias, publicités, amis...), et la capacité d'y résister diffère d'une personne à l'autre. Par exemple, il a été démontré que certains jeunes conducteurs conduisent plus vite et suivent de plus près les autres véhicules lorsqu'ils sont accompagnés de personnes de leur âge.



Résister à l'influence des autres peut s'avérer difficile. Certains apprentis motocyclistes peuvent avoir du mal à avouer qu'ils ont de la difficulté à suivre la cadence des autres motocyclistes avec qui ils circulent. D'autres vont au-delà de leurs limites plutôt que d'adopter une attitude sécuritaire et responsable. Par exemple, ils prendront une courbe à une vitesse plus élevée que la vitesse sécuritaire à laquelle ils devraient la prendre.

D'autres apprentis motocyclistes n'auront pas préalablement ciblé leurs difficultés, n'y auront tout simplement pas réfléchi ou se croiront meilleurs qu'ils le sont en réalité. L'excès de confiance peut amener un conducteur à croire que ses comportements et ses manœuvres sont sécuritaires alors qu'il n'en est rien, ce qui augmente ses risques d'accident. Ces fausses impressions diminuent inévitablement la sécurité de tous les usagers de la route.



N'hésitez pas à informer votre formateur de vos craintes avant les sorties sur la route. Agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable, c'est porter un jugement réaliste sur ses habiletés et respecter ses limites.

Distractions

Tout comme la capacité de résister aux mauvaises influences, la capacité de concentration est variable d'un individu à l'autre. De nombreuses sources de distraction peuvent détourner votre attention de la conduite et diminuer momentanément vos capacités.

Il est malheureusement impossible d'éviter complètement les distractions. Vous comporter de façon sécuritaire, coopérative et responsable, c'est apprendre à les gérer, de façon à limiter leurs effets sur votre conduite et ainsi diminuer les risques d'accident.



Quitter la route des yeux pendant 4 à 6 secondes quand on roule à 90 km/h est l'équivalent de traverser un terrain de football les yeux fermés.

Fatigue

La plupart des gens reconnaissent les risques relatifs à la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, mais trop peu réalisent que conduire en état de fatigue augmente de façon aussi importante les risques d'avoir un accident. Peu importe votre âge, si vous ne dormez pas assez, vous accumulez un manque de sommeil.



3

N'oubliez pas que la fatigue et la somnolence diminuent votre vigilance et altèrent vos réflexes et votre jugement. Vous devez être encore plus vigilant après une journée de travail ou pendant un long trajet, car vos réflexes sont sollicités en permanence.



La fatigue est une des principales causes de décès sur les routes.

Prévenir la fatigue à moto

Agir de façon sécuritaire...

- ▶ Soyez toujours conscient que vous conduisez un véhicule qui demande une grande vigilance à tout instant et l'utilisation en permanence de tous vos membres.
- ▶ Entraînez-vous à détecter les premiers signes de fatigue (bâillement, yeux qui picotent, difficulté à rester dans le bon tiers de voie, vision fixe, etc.).
- ▶ Avant de prendre la route pour un long voyage, accordez-vous une bonne nuit de sommeil de sept à huit heures.
- ▶ Évitez de conduire, dans la mesure du possible, dans un état de fatigue avancée ou de somnolence. À moto, il est d'autant plus important de conserver toutes vos facultés. Un réflexe tardif pourrait vous causer de sérieux préjudices.
- ▶ Si vous voyagez durant de longues heures, faites des pauses régulières pour vous dégourdir.



Rappelez-vous que la seule façon de combattre la fatigue, c'est de dormir suffisamment.

Alcool, drogue et médicaments

L'alcool, les drogues et les médicaments, qu'ils soient en vente libre ou sur ordonnance, **ont tous un effet sur le jugement, la coordination, les réflexes et les perceptions.**

Les effets dévastateurs de l'alcool au volant sont bien connus. Le mélange alcool-drogue est particulièrement dangereux et augmente de façon exponentielle le risque d'accident.



La conduite d'une moto exige des habiletés supplémentaires. C'est pourquoi il est d'autant plus important, comme pour la conduite d'une voiture, de ne jamais conduire avec les facultés affaiblies.

Certains médicaments occasionnent des effets incompatibles avec la conduite d'une moto. Si vous devez prendre des médicaments, assurez-vous de connaître leurs effets et les mises en garde du fabricant avant même de conduire.

Facultés indispensables pour conduire une moto

Ces facultés sont...

- ▶ La vision (balayer régulièrement des yeux son environnement de conduite)
- ▶ La concentration (rester concentré en tout temps)
- ▶ Le jugement (analyser les situations rencontrées)
- ▶ L'équilibre (maintenir son équilibre en tout temps)
- ▶ La coordination (bien coordonner ses mouvements pour exécuter les manœuvres)



Avant de partir avec votre moto, vous devez vous assurer que vous disposez de toutes vos facultés, et particulièrement de celles décrites ci-dessus. La consommation, même minimale, d'alcool ou de drogue, et les effets secondaires de certains médicaments pourraient les affecter.

Effets de la consommation d'alcool, de drogue ou de certains médicaments sur la conduite d'une moto

- ▶ Réduire la vision périphérique.
- ▶ Entraîner une tendance à fixer au lieu de balayer la route des yeux.
- ▶ Entraîner une sous-estimation des dangers.
- ▶ Entraîner une surestimation de ses capacités.
- ▶ Ralentir la prise de décision.
- ▶ Augmenter le temps de réaction.
- ▶ Diminuer la capacité à prévoir et à estimer la vitesse et la distance des autres véhicules.
- ▶ Diminuer la capacité à maintenir son équilibre.
- ▶ Diminuer la capacité à utiliser les commandes de façon simultanée.

RISQUES LIÉS AU CONTEXTE ROUTIER



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ Les risques liés aux conditions environnementales et aux conditions de la circulation.
- ▶ Les actions à faire pour diminuer ces risques.

Conditions environnementales

Soleil et chaleur

Même lorsqu'il fait beau, la conduite comporte des risques. Les pires dangers se cachent parfois où on ne les attend pas. Soyez toujours vigilant. Même sous le soleil et pour un court trajet, assurez-vous d'être vu par les autres, de respecter les limites de vitesse et de maintenir des marges de sécurité avec les autres véhicules.



Portez votre équipement de protection complet même s'il fait chaud et hydratez-vous régulièrement.

Pluie

Conduire sous la pluie comporte des dangers. Vous êtes plus susceptible de vous fatiguer rapidement et d'avoir froid, ce qui peut affecter votre conduite. La chaussée devient glissante, la visibilité est réduite. De plus, la présence d'eau entre les disques et les plaquettes des freins diminue l'efficacité du freinage. Pour conserver la capacité de freinage, vous devez assécher les freins à intervalles réguliers. Une des meilleures façons consiste à continuer de rouler en freinant doucement avec les deux freins tout en maintenant les gaz.



Lorsqu'il pleut, des gants avec une partie en chamois peuvent être utiles pour essuyer votre visière.



Évitez de circuler dans les flaques d'eau: elles peuvent dissimuler un nid-de-poule. Méfiez-vous de l'aquaplanage qui se produit lorsque les pneus n'adhèrent plus à la chaussée et qui peut occasionner une perte de contrôle de la direction et des freins.

Brouillard

Le brouillard est plus fréquent au lever ou au coucher du soleil ou lorsque survient un changement de température. Conduire dans le brouillard comporte certains risques. Quand le brouillard est très dense, il diminue grandement la visibilité, et les autres usagers de la route éprouvent plus de difficultés à vous voir et à évaluer la distance à laquelle vous vous trouvez.



Pour toutes ces raisons, il est préférable de ne pas conduire une moto sous la pluie ou dans le brouillard. Se ranger sur le bord de la route dans un endroit sécuritaire en attendant que les conditions climatiques s'améliorent peut parfois être préférable. Si vous choisissez cette solution, assurez-vous d'être le plus visible possible. Par exemple, allumez vos feux de détresse si votre moto en est munie.



Par temps de brouillard, certains conducteurs ont tendance à augmenter leur vitesse pour ne pas perdre de vue les feux arrière du véhicule qu'ils suivent. D'autres augmentent aussi leur vitesse lorsqu'un véhicule les suit de trop près. **Pour votre sécurité, il faut absolument éviter ce genre de comportement.**

3

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

Si vous devez tout de même conduire dans le brouillard, voici comment agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable :

- ▶ **Réduisez votre vitesse** et faites des vérifications visuelles plus souvent et plus attentivement.
- ▶ Augmentez vos marges de sécurité avec les autres véhicules et assurez-vous d'être visible en portant des vêtements de protection aux couleurs claires, voyantes ou munis de bandes réfléchissantes.
- ▶ Utilisez les feux de croisement.
- ▶ Choisissez le tiers de voie le plus sécuritaire, qui vous protège des véhicules qui arrivent ou qui sont stationnés.
- ▶ Gardez votre visière ou vos lunettes de protection propres.

Nuit

Il peut être risqué de s'aventurer à moto la nuit parce qu'il est encore plus difficile de vous rendre visible. Assurez-vous d'être vu : portez des vêtements de protection aux couleurs claires, voyantes ou munis de bandes réfléchissantes. Gardez votre visière ou vos lunettes de protection propres. Évitez de fixer les phares des autres véhicules.



Vous pouvez également être aveuglé par les phares et éprouver de la difficulté à estimer la vitesse des autres véhicules et la distance qui vous en sépare. Pour ces raisons, il est plus sécuritaire de ne pas conduire une moto la nuit.

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

Si vous devez tout de même conduire la nuit, voici comment agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable :

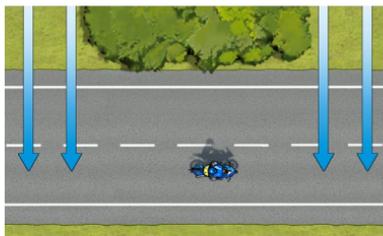
- ▶ Réduisez votre vitesse et effectuez des balayages visuels plus fréquents.
- ▶ Augmentez vos marges de sécurité avec les autres véhicules.
- ▶ Utilisez les feux de route pour maximiser votre visibilité².
- ▶ Circulez dans le tiers de voie qui vous permet de voir et d'être vu.
- ▶ Réduisez vos dépassements au minimum.

Vent

Les vents peuvent être soudains et d'une force surprenante. Ils perturbent la conduite, surtout quand la moto est légère. Les vents de côté peuvent même vous déporter hors de la voie que vous occupez.



Soyez particulièrement attentif aux obstacles (arbre, véhicule lourd, viaduc, etc.) qui peuvent diminuer temporairement l'effet du vent, comme le montre l'image ci-contre. Évitez aussi de porter un équipement de protection trop grand ou mal ajusté qui peut amplifier l'effet du vent et ainsi vous déséquilibrer, voire vous faire tomber.



2. Si vous suivez ou croisez un autre véhicule à moins de 150 mètres ou si vous circulez sur un chemin où l'éclairage est suffisant, il est obligatoire de passer aux feux de croisement (réf.: CSR, art. 425).

Pour votre sécurité, il est préférable de ne pas conduire une moto par grands vents. Si vous devez tout de même le faire, voici comment agir de façon sécuritaire.

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

- ▶ Réduisez votre vitesse.
- ▶ Augmentez vos marges de sécurité avec les autres véhicules.
- ▶ Tenez fermement le guidon.
- ▶ Faites un léger contrebraquage pour contrer l'effet du vent au besoin.
- ▶ Circulez dans le tiers de voie central afin d'avoir le maximum d'espace.

Conditions de la circulation

3

Densité de la circulation

La densité de la circulation influence la conduite. Si l'itinéraire que vous devez emprunter comporte des zones de travaux ou s'il y a habituellement beaucoup d'usagers qui y circulent, augmentez vos marges de sécurité. De plus, n'oubliez pas que circuler en moto quand la circulation est dense exige beaucoup de vigilance et de concentration.

Conditions de la chaussée

Routes de terre ou de gravier

Les routes de gravier ou de terre n'offrent pas une aussi bonne traction que les chaussées asphaltées. Ces routes peuvent rendre la moto instable et un léger ballonnement de la roue avant et du guidon peut survenir. Restez détendu et ne combattez pas cet effet de louvoiement.

Évitez de freiner brusquement lorsque vous circulez sur une route de terre ou de gravier, car le risque de dérapage est plus élevé en raison de la plus faible adhérence.

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

Pour circuler de façon sécuritaire, coopérative et responsable sur une route de terre ou de gravier :

Lorsque vous approchez de ce type de chaussée :

- ▶ **Réduisez votre vitesse** en freinant le plus longtemps possible sur l'asphalte.

Lorsque vous circulez sur ce type de chaussée :

- ▶ Maintenez votre vitesse réduite et effectuez des balayages visuels constants.
- ▶ Tenez fermement le guidon tout en laissant vos bras et vos poignets détendus pour permettre la mobilité de la roue avant.
- ▶ Soulevez légèrement votre corps afin d'avoir un meilleur équilibre et déplacez votre poids vers l'arrière pour augmenter la traction.
- ▶ Évitez les manœuvres et les mouvements brusques.
- ▶ Augmentez vos marges de sécurité avec les autres véhicules.

Routes accidentées

Conduire une moto sur une route accidentée peut s'avérer risqué. S'il vous est impossible d'emprunter un autre itinéraire, vous devez éviter, dans la mesure du possible, de circuler sur des bosses, des débris ou dans des nids-de-poule.

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

- ▶ Ralentissez si vous devez rouler sur ce genre de chaussée.
- ▶ Tenez le guidon fermement.
- ▶ Serrez les genoux le long du réservoir.
- ▶ Portez votre regard le plus loin possible.



Après avoir roulé dans un trou ou sur des débris, arrêtez-vous dans un endroit sécuritaire et vérifiez l'état des pneus et des jantes de votre moto.

Surfaces glissantes

Les changements de saison exposent continuellement les motocyclistes aux risques des surfaces glissantes.

Au printemps, pensez à l'accumulation de poussière ou de résidus d'abrasif (sable, gravier) sur le revêtement. Durant la saison estivale, pensez à une pluie diluvienne qui inonde la chaussée ou aux résidus d'huile répandus sur la chaussée. À l'automne, pensez aux feuilles mortes qui s'accumulent sur la chaussée ou au refroidissement du revêtement par temps très froid. Les dangers associés à la perte d'adhérence sur les surfaces glissantes se manifestent particulièrement au moment de freiner, d'accélérer ou de prendre un virage ou une courbe³.

De plus, les surfaces métalliques de certains ponts, les lignes peintes sur la chaussée, surtout si elles sont humides, ou les routes qui ont fait l'objet d'un calfeutrage de fissures peuvent s'avérer très glissantes. Vous devez donc faire preuve de vigilance et repérer à l'avance les surfaces glissantes, adapter votre conduite et éviter de conduire dans les voies où s'accumule l'eau pour limiter les risques d'aquaplanage.

3

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

Avant de circuler sur une surface glissante :

- ▶ Ralentissez le plus possible.

Lorsque vous circulez sur une surface glissante :

- ▶ Tenez le guidon fermement.
- ▶ Évitez les manœuvres et les mouvements brusques.
- ▶ Augmentez vos marges de sécurité avec les autres véhicules.



Évitez de freiner brusquement lorsque vous circulez sur ces surfaces, car le risque de dérapage est plus élevé.

3. Vous devez réduire votre vitesse pour limiter le plus possible l'inclinaison de la moto dans une courbe où la surface est glissante.

RISQUES LIÉS AU VÉHICULE



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ Les risques liés à l'état du véhicule.
- ▶ Les actions à faire pour diminuer ces risques.
- ▶ L'influence d'un poids supplémentaire sur la conduite d'une moto.

État mécanique

Votre sécurité et celle des autres usagers de la route dépendent en partie de l'état de votre moto. Vous comporter de façon sécuritaire, coopérative et responsable, c'est prendre le temps de vérifier l'état de ses principales composantes avant de prendre la route.



Composantes à vérifier

Rétroviseurs

Assurez-vous que les rétroviseurs sont propres et bien ajustés.

Liquides

Vérifiez régulièrement le niveau d'huile et le niveau du liquide de refroidissement, si votre moto est munie d'un radiateur. Vérifiez qu'il n'y a pas de trace de liquide sous la moto.

Freins

Assurez-vous que les freins fonctionnent adéquatement. Vous devez sentir une force de freinage efficace lorsqu'ils sont serrés à fond.



Feux

Vérifiez régulièrement le fonctionnement des feux et des clignotants.

Pneus

Vérifiez régulièrement l'état des pneus (usure et pression). Votre manuel du propriétaire vous renseignera sur la pression adéquate.

Roues

Vérifiez régulièrement la tension des rayons et leur état (fissures, déformations...).

3

Poids supplémentaire

Transporter un poids supplémentaire⁴ sur une moto, que ce soit un passager ou des bagages, modifie sa tenue de route, augmente sa distance de freinage et diminue sa puissance d'accélération. La façon de manœuvrer la moto est modifiée, particulièrement à basse vitesse ou dans les courbes.



AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

Avant d'installer des bagages ou un passager :

- ▶ Assurez-vous de ne pas dépasser les capacités de la moto.
- ▶ Vérifiez et ajustez au besoin la pression d'air des pneus.
- ▶ Ajustez la suspension arrière pour compenser l'écrasement.
- ▶ Adaptez la hauteur du phare pour compenser le changement d'inclinaison de la moto.



Exercez-vous à conduire dans un endroit sans circulation avant de prendre la route avec de lourds bagages ou avec un passager. Attendez d'avoir acquis l'expérience nécessaire avant de conduire avec un passager.



Il est interdit au titulaire d'un permis d'apprenti conducteur de transporter un passager.

4. Consultez le manuel de votre moto pour en savoir plus sur le poids autorisé par le constructeur.

AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE...

Pour assurer la sécurité et le confort du passager :

- ▶ Assurez-vous qu'il porte un équipement de protection adéquat.
- ▶ Avant le départ, établissez avec lui un mode de communication à utiliser durant le trajet.
- ▶ Circulez plus lentement, particulièrement dans les courbes ou sur les surfaces accidentées.
- ▶ Ralentissez plus tôt que d'habitude à l'approche des intersections.
- ▶ Augmentez vos marges de sécurité avec les autres véhicules.
- ▶ Évitez les mouvements brusques.

Pour installer vos bagages de façon sécuritaire :

- ▶ Maintenez le poids de la charge aussi bas et aussi près du centre que possible, car ce qui est placé derrière l'essieu de la roue arrière influence la conduite de la moto.
- ▶ Répartissez le poids de façon égale des deux côtés de la moto.
- ▶ Attachez solidement la charge à l'aide d'élastiques conçus à cette fin ou d'un filet à crochets multiples.
- ▶ Vérifiez si la charge est bien fixée peu après le départ et régulièrement par la suite.

PLANIFIER SES DÉPLACEMENTS... STRATÉGIQUEMENT!



ASSUREZ-VOUS DE BIEN COMPRENDRE...

- ▶ Pourquoi il est important pour la sécurité routière de planifier ses déplacements.
- ▶ Les éléments à évaluer avant de conduire.
- ▶ Comment planifier ses déplacements et éviter les risques d'un départ prématuré.

Planifier ses déplacements

La meilleure façon d'éviter un accident, c'est de le prévenir. N'oubliez pas que vous pouvez diminuer vos risques d'accident. Agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable, c'est prendre l'habitude d'évaluer les trois types de risques que vous venez de voir (liés au conducteur, au contexte routier et au véhicule) avant de choisir de vous déplacer à moto. Pour y arriver, il vous suffit de vous poser les bonnes questions, et d'y répondre de façon honnête.

Pour planifier ses déplacements stratégiquement

1- Évaluez votre état

- ▶ Êtes-vous fatigué, stressé, en colère ?
- ▶ Avez-vous consommé des substances pouvant affecter vos facultés?

2- Évaluez le contexte routier

Est-ce un temps :

- ▶ Pluvieux ? Venteux ?
- ▶ Très chaud ?

Vous apprêtez-vous à emprunter un itinéraire :

- ▶ Où il y a des travaux en cours ?
- ▶ Où circulent habituellement beaucoup de véhicules ?
- ▶ Qui comporte des routes accidentées ?

3- Évaluez le véhicule utilisé

- ▶ Est-ce la première fois que vous conduisez cette moto ?
- ▶ Son état mécanique peut-il nuire à votre sécurité ?
- ▶ Transportez-vous des charges supplémentaires ?



Si vous répondez oui à l'une de ces questions, pour votre sécurité et celle des autres usagers de la route, retardez votre départ, choisissez un autre moyen de transport pour vous déplacer ou empruntez un autre itinéraire.

3

Éviter les risques d'un départ prématuré

Un départ prématuré est un départ qui s'est effectué de façon trop rapide, c'est-à-dire sans avoir évalué les risques, sans avoir prévu l'itinéraire à emprunter ou sans avoir pensé aux autres solutions existantes pour se déplacer. Comme vous l'avez vu dans ce chapitre, trois types de risques (liés au conducteur, au contexte routier, au véhicule) influencent votre sécurité à moto.

Les situations suivantes peuvent diminuer votre sécurité et celle des autres usagers de la route. Serez-vous un motocycliste qui se retrouvera dans une de ces situations ou qui tentera toujours de les éviter? Agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable, c'est diminuer le plus possible les risques courus sur la route pour chacun de ses déplacements.

Risque n° 1

Vous décidez de conduire votre moto alors que vous n'avez pas suffisamment dormi les derniers jours

Plus vous restez éveillé longtemps, plus vos facultés diminuent. La fatigue réduit la vigilance et altère les réflexes. Votre temps de réaction peut alors être jusqu'à deux fois plus lent qu'à l'habitude, et la précision de vos gestes diminue⁵.



5. Société de l'assurance automobile du Québec, *Guide de la gestion de la fatigue*, 2011.

Risque n° 2

Puisque vous avez seulement deux kilomètres à parcourir, vous décidez de conduire votre moto alors que vous avez consommé de l'alcool

Il n'existe aucun truc pour accélérer l'élimination de l'alcool. Seul le temps peut agir. Prendre une douche froide ou un café fort ne diminue pas l'effet de l'alcool. Pour dégriser, il faut attendre que le foie fasse son travail.



Méfiez-vous des boissons énergisantes : elles masquent l'effet de somnolence de l'alcool, mais les facultés sont quand même affaiblies.



De nombreux accidents surviennent dans un rayon de 20 km.

Risque n° 3

Il pleut à verse et vous décidez de vous rendre au travail à moto

N'oubliez pas que conduire une moto vous place dans un état de vulnérabilité et que vous êtes moins visible pour les autres usagers de la route. Conduire sous la pluie augmente les risques d'accident.



Risque n° 4

Vous décidez de prendre votre moto alors que son état mécanique n'a pas été vérifié depuis longtemps

Un bris mécanique qui survient lorsque le motocycliste circule peut avoir des conséquences catastrophiques. Prendre quelques minutes pour vérifier l'état de votre moto avant tout départ est une excellente habitude à prendre pour assurer votre sécurité.



Risque n° 5

Vous planifiez un long voyage très tôt en début de saison

Au début d'une nouvelle saison, utilisez votre moto de façon graduelle. Les conditions routières sont parfois incertaines et la météo est souvent changeante. Vous devez également vous réhabituer à conduire votre moto avant de planifier un long trajet. Vous devez vous assurer, avant de partir, de réunir toutes les conditions assurant votre sécurité. Plusieurs fabricants d'habits de protection pour la moto offrent un grand éventail de vêtements adaptés à la chaleur.



Risque n° 6

Vous décidez d'emprunter la moto de quelqu'un d'autre

Conduire une moto que vous ne connaissez pas bien comporte des risques. Chaque type de moto a des particularités qui obligent le conducteur à s'y adapter. Si vous empruntez une moto ou si vous vous apprêtez à conduire un type de moto que vous n'avez jamais conduit, commencez par la conduire dans une zone sécurisée. Vous pourrez ainsi vous familiariser avec son fonctionnement et sa tenue de route.



3

Risque n° 7

C'est la canicule et vous décidez de partir sans équipement de protection autre que votre casque

Habituez-vous dès le début de votre formation à porter un équipement complet et adéquat pour éviter de potentielles blessures. Même par temps chaud, ne négligez pas cet aspect important pour votre sécurité. Plusieurs fabricants d'habits de protection pour la moto offrent un grand éventail de vêtements adaptés à la chaleur.



Risque n° 8

Vous venez d'apprendre une mauvaise nouvelle et vous partez en moto

Votre état d'esprit influence votre façon de conduire. Prendre la route sous le coup d'une forte émotion peut donc augmenter les risques d'accident. Vous pourriez avoir de la difficulté à rester concentré sur la route (avoir la tête ailleurs) et être distrait au point d'enfreindre les règles de la circulation (passer tout droit à un arrêt obligatoire).

Risque n° 9

Vous partez avec un motocycliste qui a des comportements téméraires

Souvenez-vous que l'humain est influençable. Un motocycliste téméraire peut influencer votre propre conduite et donc possiblement compromettre votre sécurité et celle des autres usagers de la route.

En conclusion, agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable, c'est rouler avec une moto en bonne condition et que l'on connaît bien. C'est aussi tenir compte de ses propres facteurs de risque et évaluer le contexte routier dans lequel on s'apprête à circuler. Mais d'abord et avant tout, c'est être conscient du pouvoir que l'on peut exercer sur sa sécurité et sur celle des autres.

QUEL TYPE DE MOTOCYCLISTE SOUHAITEZ-VOUS DEVENIR?

Personne ne commence à apprendre à conduire une moto en voulant devenir un motocycliste dangereux qui accumule les accidents. Tout futur motocycliste aspire à devenir un motocycliste compétent qui agit de façon sécuritaire, coopérative et responsable. Le questionnaire qui suit n'a pas la prétention de prédire l'avenir. Il met cependant l'accent sur les motivations, les croyances et les habitudes, car l'automobiliste que vous êtes déterminera probablement le type de motocycliste que vous serez.

3

1^{RE} PARTIE



ÉVALUEZ VOS HABITUDES DE CONDUITE ACTUELLES

Répondez à chacune des questions en encerclant la réponse qui correspond le mieux à votre situation.

- 1. Pour vous rendre au travail, vous avez l'habitude...**
 - a) De tenir compte des conditions de la circulation et des conditions environnementales pour déterminer le moment où vous partirez.
 - b) De partir à la même heure et d'emprunter le même itinéraire.
 - c) De partir à la dernière minute et d'être pressé sur la route.
 - d) Aucune de ces réponses.

2. Lorsque vous devez faire de longs trajets, vous avez l'habitude...

- a) De planifier votre itinéraire en tenant compte des conditions de la circulation et des prévisions météorologiques et de vous assurer d'être plusieurs conducteurs.
- b) De vous arrêter quelquefois en cours de trajet pour prendre des pauses.
- c) De vouloir arriver à destination le plus rapidement possible.
- d) Aucune de ces réponses.

3. Il vous est déjà arrivé...

- a) De ne pas conduire parce que vous jugiez n'être pas en état de le faire.
- b) De conduire en étant très fatigué.
- c) De conduire avec les facultés affaiblies par l'alcool.
- d) Aucune de ces réponses.

4. Sur la route...

- a) Vous faites toujours preuve d'une patience exemplaire.
- b) Vous êtes quelquefois impatient.
- c) Vous n'avez aucune tolérance envers les gens qui ne vont pas assez vite.
- d) Aucune de ces réponses.

5. Sur la route, lorsqu'un conducteur vous klaxonne à tort...

- a) Vous restez indifférent.
- b) Vous lui dites votre façon de penser.
- c) Vous devenez en colère pour le restant de la journée.
- d) Aucune de ces réponses.

6. Lorsque vous avez des passagers à bord...

- a) Vous redoublez de prudence.
- b) Votre conduite est semblable.
- c) Vous aimez leur montrer à quel point vous êtes un habile conducteur.
- d) Aucune de ces réponses.

HABITUDES DE CONDUITE ACTUELLES**Calcul des résultats**

- ▶ Pour chaque **A**: attribuez-vous **2 points**
- ▶ Pour chaque **B**: attribuez-vous **1 point**
- ▶ Pour chaque **C**: attribuez-vous **0 point**
- ▶ Pour chaque **D**: attribuez-vous **0 point**

Total 1^{re} partie: _____ points

2^e PARTIE**ÉVALUEZ VOS CROYANCES ET VOS MOTIVATIONS À CONDUIRE UNE MOTO**

Répondez à chacune des questions en encerclant la réponse qui correspond le mieux à votre situation ou à ce que vous croyez.

3**1. Vous avez décidé d'apprendre à conduire une moto...**

- a) Pour les sensations d'évasion et de liberté et l'adrénaline.
- b) Pour faire partie d'un groupe de motocyclistes que vous connaissez.
- c) Pour arrêter d'être assis derrière votre conjoint ou conjointe qui conduit déjà une moto.
- d) Aucune de ces réponses.

2. Pour vous, conduire une moto, c'est avant tout...

- a) Une recherche de sensations fortes.
- b) L'occasion de faire des balades la fin de semaine avec des amis.
- c) L'occasion de faciliter vos déplacements.
- d) Aucune de ces réponses.

- 3. Pour vous, un motocycliste compétent, c'est un motocycliste qui...**
- a) Défie les lois de la physique.
 - b) Conduit habilement sa moto.
 - c) Connaît ses limites et les respecte.
 - d) Aucune de ces réponses.
- 4. Pour vous, quelqu'un qui prend des risques à moto, c'est quelqu'un qui...**
- a) Aime l'adrénaline, comme vous.
 - b) Veut prouver quelque chose.
 - c) Met la sécurité des autres en danger.
 - d) Aucune de ces réponses.
- 5. Pour vous, quelqu'un qui roule trop vite à moto, c'est quelqu'un qui...**
- a) Aime la vitesse, comme vous.
 - b) Veut se faire remarquer.
 - c) Devrait recevoir une contravention.
 - d) Aucune de ces réponses.
- 6. Pour vous, un motocycliste responsable, c'est avant tout un motocycliste qui...**
- a) Porte un casque pour faire de la moto.
 - b) Fait ses arrêts obligatoires.
 - c) Ne prend jamais sa moto quand son état d'esprit est perturbé.
 - d) Aucune de ces réponses.
- 7. Pour vous, un motocycliste qui agit de façon sécuritaire, c'est avant tout un motocycliste qui...**
- a) Manie sa moto comme un pro.
 - b) Respecte la loi.
 - c) Utilise un autre moyen de transport quand les conditions environnementales sont défavorables à la conduite d'une moto.
 - d) Aucune de ces réponses.

8. Pour vous, un motocycliste qui se montre coopératif, c'est avant tout un motocycliste qui...
- a) Met ses clignotants.
 - b) Fait signe aux piétons de passer.
 - c) Communique et collabore avec les autres usagers de la route.
 - d) Aucune de ces réponses.

CROYANCES ET MOTIVATIONS

Calcul des résultats

- ▶ Pour chaque A: attribuez-vous 0 points
- ▶ Pour chaque B: attribuez-vous 1 point
- ▶ Pour chaque C: attribuez-vous 2 point
- ▶ Pour chaque D: attribuez-vous 0 point

Total 2^e partie: _____ points

3

3^e PARTIE



Déterminez quel est votre profil de motocycliste

Lisez les profils de motocyclistes⁶ suivants. Encerchez ensuite la lettre correspondant à celui qui, selon vous, vous représentera le mieux lorsque vous conduirez une moto.



Guide d'achat d'une première moto

A. 1^{er} PROFIL DE MOTOCYCLISTE

▶ **Type de moto**

Préférence pour les petites cylindrées, les motos double usage ou les maxiscooters.

▶ **Usage de la moto**

Quotidien, pour faciliter les déplacements.

▶ **Représentation de la conduite**

Conduire une moto est un moyen de se déplacer plus facilement. Cela permet de gagner du temps et de trouver plus rapidement un endroit pour se stationner.

B. 2^e PROFIL DE MOTOCYCLISTE

▶ **Type de moto**

Double usage, routière standard.

▶ **Usage de la moto**

Moyens trajets de type randonnée ou balade.

▶ **Représentation de la conduite**

Conduire une moto est un loisir et procure un sentiment de liberté. Ce type de motocycliste aime le sentiment d'appartenance à une communauté que lui procure le motocyclisme.

6. *European road users' risk perception and mobility: The SARTRE 4 survey.*

C. 3^e PROFIL DE MOTOCYCLISTE

- ▶ **Type de moto**
Préférence pour les grosses cylindrées, de type sport.
- ▶ **Usage de la moto**
Kilométrage annuel élevé.
- ▶ **Représentation de la conduite**
Conduire une moto est l'art de maîtriser les risques. Ce type de motocycliste apprécie la conduite pour le sentiment de liberté et de puissance que l'accélération lui procure.

D. 4^e PROFIL DE MOTOCYCLISTE

- ▶ **Type de moto**
Tourisme, boulevardière.
- ▶ **Usage de la moto**
Pour voyager, utilisation les fins de semaine et en vacances.
- ▶ **Représentation de la conduite**
Conduire une moto est une source de plaisir et procure un fort sentiment d'évasion. Ce type de motocycliste aime faire de longs voyages à moto.

3

PROFIL DE MOTOCYCLISTE**Calcul des résultats**

- ▶ Profil A: attribuez-vous 12 points
 - ▶ Profil B: attribuez-vous 12 points
 - ▶ Profil C: attribuez-vous 0 point
 - ▶ Profil D: attribuez-vous 12 points
- Total 3^e partie: _____ points

TOTAL DES RÉSULTATS DES 3 PARTIES

- ▶ Partie 1: _____ points
- ▶ Partie 2: _____ points
- ▶ Partie 3: _____ points
- Grand total: _____ points

ENTRE 30 ET 40 POINTS

Vous semblez avoir de bonnes habitudes de conduite qui contribuent à la sécurité routière. Ces habitudes pourront faire de vous un motocycliste compétent, au comportement sécuritaire, après votre formation.

ENTRE 20 ET 30 POINTS

Pour devenir un motocycliste compétent, vous devriez remettre en question certaines de vos croyances et habitudes de conduite. N'oubliez pas que l'automobiliste que vous êtes déterminera probablement le type de motocycliste que vous serez.

**ENTRE 0 ET 20 POINTS**

Le résultat obtenu peut être le signe que vous avez présentement des habitudes ou des croyances qui peuvent compromettre votre sécurité et celle des autres usagers de la route. Attention ! Au guidon d'une moto, vous pourriez être plus vulnérable et vous devriez, pour votre sécurité, revoir certains de vos comportements et certaines de vos croyances.

EXERCICES

The background features a white upper section and an orange lower section, separated by a curved, wavy line. The orange section contains several overlapping, semi-transparent curved lines that create a sense of depth and movement.

CHAPITRE 1: MANŒUVRER UNE MOTO

Aide-mémoire

1. Contexte particulier

- ▷ Équilibre
- ▷ Visibilité
- ▷ Vulnérabilité
- ▷ Type de moto utilisé

2. Lois de la physique

- ▷ Gravité
- ▷ Effet gyroscopique
- ▷ Inertie
- ▷ Force centrifuge
- ▷ Énergie cinétique et force d'impact
- ▷ Adhérence

3. Fonctionnement d'une moto

- ▷ Composantes générales
- ▷ Tableau de bord
- ▷ Commandes aux mains
- ▷ Commandes aux pieds

4. Opérations de base

- ▷ Déplacer une moto sans l'aide du moteur
- ▷ Monter sur une moto
- ▷ Relever une moto
- ▷ Démarrer une moto

5. Techniques de conduite

- ▷ Diriger son regard au bon endroit
- ▷ Adopter une position de conduite sécuritaire
- ▷ Contrôler l'embrayage
- ▷ Utiliser le sélecteur de vitesses
- ▷ Contrôler la poignée des gaz
- ▷ Utiliser les freins
- ▷ Faire un contrepoids
- ▷ Faire un contrebraquage

6. Manœuvres

- ▷ Mettre une moto en mouvement
- ▷ Changer de vitesse
- ▷ Freiner
- ▷ S'immobiliser
- ▷ Faire un freinage d'urgence
- ▷ Faire un freinage d'urgence dans une courbe
- ▷ Prendre un virage
- ▷ Prendre une courbe
- ▷ Éviter un obstacle

7. Situations particulières

- ▷ Accotement
- ▷ Voyant de pression d'huile ou température
- ▷ Guidonnage ou louvoiment
- ▷ Crevaision
- ▷ Bris du câble du levier d'embrayage
- ▷ Blocage de la poignée des gaz
- ▷ Bris de la chaîne ou de la courroie
- ▷ Dérapage
- ▷ Aquaplanage
- ▷ Obstacle à franchir



Exercices

1. Lisez attentivement les énoncés et encerclez le chiffre devant ceux qui sont vrais¹ Comparez ensuite vos réponses avec le corrigé.



1- CONTEXTE PARTICULIER

Évaluez votre compréhension...

- ▶ Des principaux facteurs qui rendent la conduite d'une moto différente de la conduite des autres véhicules.

1. Le rapport poids-puissance d'une moto est la relation entre le poids de la moto et la puissance de son moteur.
2. Tous les types de motos se conduisent de la même façon.
3. Il est recommandé de porter un équipement de protection complet et approprié dès le début de sa formation en circuit fermé.
4. À moto, la vitesse n'influence pas l'équilibre.
5. Le type de moto et les conditions environnementales peuvent affecter la stabilité de la moto et donc affecter l'équilibre.

1. Les énoncés présentés comme vrais dans les exercices qui suivent sont basés sur un modèle général de moto comme celui montré au chapitre 1.



2- LOIS DE LA PHYSIQUE

Évaluez votre compréhension...

- Des lois de la physique qui influencent la conduite d'une moto.

1. Les charges supplémentaires placées sur une moto peuvent influencer son centre de gravité.
2. La force centrifuge attire un véhicule vers l'intérieur d'un virage ou d'une courbe.
3. La force centrifuge diminue en fonction de la vitesse de la moto, de son poids et du rayon du virage ou de la courbe.
4. Les effets de la force centrifuge se font davantage sentir à très basse vitesse.
5. La force centrifuge n'influence pas la prise d'une courbe.
6. L'inertie est la résistance qu'un corps oppose à la variation du mouvement.
7. L'inertie est la tendance du véhicule à aller en ligne droite.
8. Plus la rotation des roues de la moto est rapide, plus grand est l'effet gyroscopique.
9. Plus grand est l'effet gyroscopique, plus il est facile de maintenir l'équilibre sur une moto.
10. La force d'impact est liée à l'énergie cinétique.
11. La vitesse et le poids influencent l'accumulation d'énergie cinétique.
12. En cas de collision, l'énergie cinétique se dissipe entre autres par le frottement des pneus sur l'asphalte et par la déformation du métal.
13. Il est possible d'amortir le choc en cas de collision en se cramponnant au guidon de la moto.
14. Le corps du conducteur absorbe l'énergie cinétique accumulée en cas de collision.
15. La distance de freinage d'une moto est plus grande si ses pneus sont usés.



3- FONCTIONNEMENT D'UNE MOTO

Évaluez votre compréhension...

- ▶ Du fonctionnement général d'une moto.
- ▶ Du rôle et de l'utilité des commandes et des principales composantes.

1. Le levier du frein avant est situé sur la poignée gauche.
2. L'interrupteur d'urgence est situé sur la poignée droite.
3. La pédale du frein arrière est située à gauche.
4. Le démarreur est situé sur la poignée droite.
5. La commande des clignotants est située sur la poignée droite.
6. Le klaxon est situé sur la poignée droite.
7. Le levier d'embrayage est situé sur la poignée gauche.
8. Pour manœuvrer une moto de façon sécuritaire, il faut d'abord être capable d'utiliser les commandes sans les regarder.
9. Le frein arrière est le plus puissant des deux freins.
10. C'est après avoir mis la clé de contact à la position « ON » qu'il faut appuyer sur le démarreur.
11. L'interrupteur d'urgence permet d'éteindre instantanément le moteur.
12. Toutes les motos sont munies d'un enrichisseur qui dose le mélange air-essence.
13. Manipuler l'enrichisseur pendant que la moto est en mouvement est sécuritaire.
14. Le système de freinage d'une moto peut avoir des incidences sur la façon de freiner.
15. On trouve un robinet d'essence sur tous les modèles de motos.



4- OPÉRATIONS DE BASE

Évaluez votre compréhension...

- ▶ Des étapes pour déplacer une moto, monter dessus, la relever et la faire démarrer.

1. Lors du déplacement d'une moto sans l'aide du moteur, serrer le levier du frein avant peut aider à garder l'équilibre.
2. Il est important de vérifier si les deux pieds touchent le sol lorsque la moto est immobilisée, car sinon, c'est que le type de moto ne convient probablement pas à la stature de son conducteur.
3. Il n'y a pas de méthode précise pour relever une moto.
4. Il faut s'assurer de fermer le robinet d'essence d'une moto avant de la relever.
5. Pour relever une moto de façon sécuritaire, il faut d'abord s'assurer d'éteindre le moteur.
6. Le démarrage d'une moto s'effectue différemment selon qu'elle est munie ou non d'un enrichisseur.
7. L'enrichisseur doit être utilisé lors du démarrage du moteur à froid.
8. Avant de partir sur la route, il est nécessaire de laisser le moteur réchauffer.



Pour vous préparer à l'examen théorique, il est important que vous sachiez et que vous compreniez les raisons pour lesquelles les énoncés sont vrais ou faux.



5- TECHNIQUES DE CONDUITE

Évaluez votre compréhension...

- ▶ Des techniques de conduite nécessaires pour manœuvrer une moto de façon sécuritaire, coopérative et responsable.

POSITION DE CONDUITE ET DIRECTION DU REGARD

1. La position de conduite n'a aucune influence sur la façon de manœuvrer une moto.
2. La position de conduite diffère selon le type de moto conduit.
3. La fatigue du conducteur peut influencer sa position de conduite.
4. Bien placer ses mains permet d'utiliser les commandes plus agilement et réduit les risques de fausses manœuvres.
5. Une mauvaise position des mains peut entraîner une accélération involontaire.
6. La position des pieds et des genoux n'influence pas la façon de faire un contrepoids ou un contrebraquage.
7. Serrer ses genoux contre le réservoir augmente les risques d'accident dans une courbe.
8. Un véhicule a tendance à se diriger à l'endroit où son conducteur regarde.
9. La direction du regard est particulièrement importante lors de la prise d'un virage ou d'une courbe ou de l'évitement d'un obstacle.

UTILISATION DES COMMANDES

1. Contrôler l'embrayage permet de trouver le point de friction.
2. Contrôler l'embrayage favorise le maintien de l'équilibre lors de manœuvres exécutées à basse vitesse.
3. Le point de friction est atteint lorsque la roue arrière commence à se mettre en mouvement.
4. Contrôler la poignée des gaz permet de maintenir une vitesse constante.
5. Le freinage en moto est progressif et implique l'utilisation des deux freins.
6. Doser l'utilisation des freins, c'est appliquer une plus grande force sur le levier du frein avant.

CONTREPOIDS ET CONTREBRAQUAGE

1. Faire un contrepoids, c'est déplacer son corps pour compenser le débalancement du poids de la moto.
2. Le contrepoids est la technique utilisée pour prendre un virage, pour prendre une courbe ou pour éviter un obstacle lorsque la vitesse est supérieure à 25 km/h.
3. À basse vitesse, il est nécessaire de faire un contrepoids puisque l'effet gyroscopique ne se fait presque pas sentir.
4. On utilise le contrebraquage seulement lorsqu'on circule à une vitesse inférieure à 25 km/h.
5. On utilise le contrebraquage seulement lorsqu'on prend une courbe à une vitesse supérieure à 25 km/h.
6. Le contrebraquage est une technique qui permet de prendre un virage ou une courbe ou d'éviter un obstacle lorsque la vitesse est supérieure à 25 km/h.
7. Faire un contrebraquage permet entre autres de contrer l'effet gyroscopique et l'inertie.
8. Faire un contrebraquage permet de contrer la force centrifuge.
9. Faire un contrebraquage, c'est pousser sur la poignée droite du guidon quand on veut diriger la moto vers la gauche.
10. Faire un contrebraquage à 50 km/h ou à 75 km/h ne comporte aucune différence.



6- MANŒUVRES

Évaluez votre compréhension...

- ▶ De l'influence de la vitesse sur les manœuvres.
- ▶ Des manœuvres à exécuter.

1. Pour mettre une moto en mouvement, il faut utiliser les techniques suivantes : utiliser les freins, contrôler l'embrayage, utiliser le sélecteur de vitesses, contrôler la poignée des gaz.
2. Que ce soit pour ralentir ou pour accélérer, le changement de vitesse s'effectue de façon totalement identique.
3. Sauter un rapport lors d'une accélération n'augmente pas le temps nécessaire pour faire un dépassement.
4. Sauter un rapport lors d'une rétrogradation entraîne une forte compression du moteur.
5. Avant d'appliquer les freins, il est préférable de ralentir et de rétrograder.
6. Doser l'utilisation des deux freins aide à prévenir le blocage des roues.
7. Freiner dans une courbe nécessite la même distance de freinage que freiner en ligne droite.
8. Lors d'un freinage d'urgence, si le frein avant est appliqué avec trop de force, il y aura transfert de poids vers la suspension avant.
9. Lors d'un freinage d'urgence dans une courbe, il faut tenir compte de l'inclinaison de la moto.
10. La trajectoire sécuritaire pour prendre une courbe va de l'extérieur vers l'intérieur.
11. Éviter un obstacle s'effectue différemment selon la vitesse à laquelle on circule.



7- RÉAGIR AUX SITUATIONS PARTICULIÈRES

Évaluez votre compréhension...

► Des actions sécuritaires pour bien réagir aux situations particulières.

1. Le guidonnage et le louvoisement de la moto peuvent être liés à une mauvaise répartition des charges.
2. Freiner peut amplifier l'effet du guidonnage et du louvoisement.
3. Le bris du câble d'embrayage rend la rétrogradation presque impossible.
4. Il est impossible de débloquer la poignée des gaz.
5. L'aquaplanage occasionne une perte d'adhérence des pneus.
6. Il faut absolument éviter de freiner lors de l'aquaplanage.



Corrigé des exercices

Chapitre 1

1. Contexte particulier

Vrai : 1, 3, 5

2. Lois de la physique

Vrai : 1, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15

3. Fonctionnement d'une moto

Vrai : 2, 4, 7, 8, 10, 11, 14

4. Opérations de base

Vrai : 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8

5. Techniques de conduite

▶ Position de conduite et direction du regard

Vrai : 2, 3, 4, 5, 8, 9

▶ Utilisation des commandes

Vrai : 1, 2, 3, 4, 5

▶ Contrepoids et contrebraquage

Vrai : 1, 3, 6, 7, 8

6. Manœuvres

Vrai : 1, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11

7. Situations particulières

Vrai : 1, 2, 3, 5, 6



Si vous avez éprouvé beaucoup de difficulté à départager les vrais énoncés des faux énoncés, c'est peut-être un signe que vous n'avez pas compris certaines notions importantes. Il vous est fortement suggéré de relire le guide avant de prendre rendez-vous pour votre examen théorique.

CHAPITRE 2 : MANŒUVRER UNE MOTO SUR LA ROUTE

Aide-mémoire

1. Techniques de conduite pour prévenir les risques

Signalisation, réglementation et vérifications visuelles

- ▷ Décoder la signalisation
- ▷ Faire des vérifications visuelles

Vitesse et marges de sécurité

- ▷ Adapter sa vitesse
- ▷ Maintenir des marges de sécurité

Communication et tiers de voie

- ▷ Communiquer sa présence et ses intentions
- ▷ Choisir le tiers de voie approprié
- ▷ Se déplacer en groupe

2. Manœuvres sur la route

- ▷ Prendre un virage à une intersection
- ▷ Conduire dans une courbe
- ▷ Entrer sur une autoroute
- ▷ Quitter une autoroute
- ▷ Faire un dépassement
- ▷ Se stationner

3. Autres usagers

- ▷ Véhicules lourds
- ▷ Véhicules d'urgence
- ▷ Piétons
- ▷ Cyclistes

4. Pièges de la circulation

- ▷ Vue obstruée
- ▷ Véhicules lourds
- ▷ Intersection
- ▷ Message trompeur
- ▷ Véhicules stationnés
- ▷ Animaux
- ▷ Voie ferrée



Exercices

1. Lisez attentivement les énoncés et encerclez le chiffre devant ceux qui sont vrais². Le corrigé se trouve à la fin des exercices.



1- TECHNIQUES DE CONDUITE

Évaluez votre compréhension...

- Des techniques de conduite nécessaires à la prévention des risques sur la route.

SIGNALISATION, RÉGLEMENTATION ET VÉRIFICATIONS VISUELLES

1. Les yeux fournissent environ 60 % de l'information nécessaire pour conduire.
2. Le champ visuel, c'est la vision centrale et la vision périphérique.
3. Le champ visuel est réduit de moitié à une vitesse de 100 km/h.
4. Rouler à une vitesse élevée n'influence pas la dimension du champ visuel.
5. Rouler à une vitesse élevée entraîne la concentration du regard sur un seul point.
6. Le port d'un casque peut engendrer une diminution de la vision périphérique.
7. Le conducteur doit réduire sa vitesse lorsque la visibilité est insuffisante ou lorsque la chaussée est glissante.

VITESSE ET MARGES DE SÉCURITÉ

1. Adapter sa vitesse au contexte routier, c'est tenir compte des conditions de la circulation et des conditions environnementales dans le choix de sa vitesse.
2. Le temps de réaction influence la distance d'arrêt.
3. Un système de freinage ABS réduit la distance de freinage.

2. Les énoncés présentés comme vrais dans les exercices qui suivent sont basés sur un modèle général de moto comme celui montré au chapitre 1.

COMMUNICATION ET TIERS DE VOIE

1. Ne pas signaler ses intentions n'augmente pas les risques de faire un accident.
2. La voie publique se divise en trois quand on conduit une moto.
3. Le tiers de voie droit est le plus utilisé.
4. Le tiers de voie gauche est le plus approprié pour dépasser ou pour tourner à gauche.
5. Le tiers de voie central est la position stratégique lors de grands vents.
6. Le tiers de voie gauche est la position stratégique lorsqu'un véhicule lourd s'approche en sens inverse.
7. Le tiers de voie gauche est une position plus prudente avant d'arriver au sommet d'une côte.
8. Il est plus sécuritaire de limiter à huit le nombre de motocyclistes d'un groupe.
9. La formation en zigzag permet de circuler de façon sécuritaire.
10. Lors de la conduite en groupe, il faut maintenir des marges de sécurité d'au moins deux secondes entre les véhicules.



Si vous avez pris beaucoup de temps pour encercler les énoncés qui sont vrais, c'est peut-être un signe que vous devriez relire le chapitre 2.



2- MANŒUVRES SUR LA ROUTE

Évaluez votre compréhension...

- Des manœuvres à exécuter sur la route.

1. La visibilité est souvent en cause dans les accidents se produisant aux intersections.
2. À l'approche d'une intersection, il faut se placer dans le tiers de voie qui permettra d'exécuter la manœuvre de façon sécuritaire.
3. Pour prendre un virage à une intersection, il faut suivre la trajectoire qui permettra de maintenir des marges de sécurité.
4. Les accidents dans les courbes sont souvent occasionnés par une vitesse inadaptée au rayon de la courbe.
5. Sur une route comportant des courbes successives, il faut accélérer à la sortie de chacune des courbes.
6. Pendant la prise d'une courbe, il faut maintenir une vitesse constante.
7. Il faut adapter sa vitesse à celle des autres véhicules pour entrer sur une autoroute.
8. Pour quitter une autoroute, il faut accélérer.
9. Pour effectuer un dépassement de façon sécuritaire, il faut faire des vérifications visuelles adéquates.
10. Pour se stationner, il faut placer la moto en parallèle avec la bordure du trottoir.



3- AUTRES USAGERS

Évaluez votre compréhension...

- ▶ Des caractéristiques des autres usagers de la route.
- ▶ Des actions sécuritaires à faire en leur présence.

1. Il faut éviter de se trouver dans les angles morts d'un véhicule lourd.
2. Les véhicules lourds ne créent pas de turbulences lorsqu'ils circulent à vitesse élevée.
3. Pour agir de façon sécuritaire, il faut augmenter ses marges de sécurité lorsqu'on circule à proximité d'un véhicule lourd.
4. Il est plus sécuritaire de ne jamais suivre de près un véhicule d'urgence.
5. Le corridor de sécurité est une mesure de protection pour certains travailleurs de la route.
6. Pour respecter le corridor de sécurité, il faut ralentir et, si possible, changer de voie lorsqu'un véhicule d'urgence est immobilisé.
7. Bloquer un passage pour piétons avec son véhicule n'est pas une façon d'agir de façon coopérative.
8. Les piétons n'ont jamais de difficulté à évaluer la vitesse d'un véhicule venant vers eux.
9. Il faut anticiper que des cyclistes se faufilent parfois entre les véhicules.
10. Établir un contact visuel avec un cycliste est une bonne façon d'agir de façon coopérative.



4- PIÈGES DE LA CIRCULATION

Évaluez votre compréhension...

► Des principaux pièges de la circulation.

1. De nombreux accidents ont lieu aux intersections. Si des arbres ou des véhicules stationnés diminuent la visibilité, il faut redoubler de prudence.
2. Il est sécuritaire de se trouver dans le tiers droit de la voie lorsqu'un véhicule lourd tourne à droite.
3. Faire toujours soi-même toutes les vérifications visuelles nécessaires est plus sécuritaire que de les confier aux autres usagers de la route.
4. Lorsqu'un conducteur indique que la voie est libre, on peut exécuter la manœuvre.
5. Ne pas circuler à proximité d'un véhicule lourd est une bonne habitude à prendre.
6. Il peut s'avérer risqué de circuler en moto dans une rue où des voitures sont stationnées.
7. Circuler dans le tiers de voie droit dans une rue où des véhicules sont stationnés est une bonne façon de prévenir les risques.
8. Si une voie ferrée traverse la route en oblique, il faut la franchir en ligne droite.



Corrigé des exercices

Chapitre 2

1. Techniques de conduite pour prévenir les risques

- ▶ Signalisation, réglementation et vérifications visuelles
Vrai : 2, 5, 6, 7
- ▶ Vitesse et marges de sécurité
Vrai : 1, 2
- ▶ Communication et tiers de voie
Vrai : 2, 4, 5, 9, 10

2. Manœuvres sur la route

Vrai : 1, 2, 3, 4, 6, 7, 9

3. Autres usagers

Vrai : 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10

4. Pièges de la circulation

Vrai : 1, 3, 5, 6



Si vous avez éprouvé beaucoup de difficulté à départager les vrais énoncés des faux énoncés, c'est peut-être un signe que vous n'avez pas compris certaines notions importantes. Il vous est fortement suggéré de relire le guide avant de prendre rendez-vous pour votre examen théorique.

CHAPITRE 3: AGIR DE FAÇON SÉCURITAIRE, COOPÉRATIVE ET RESPONSABLE

Aide-mémoire

1. Risques liés au conducteur

- ▷ Âge
- ▷ Motivations à conduire
- ▷ Émotions, état d'esprit
- ▷ Influences
- ▷ Distractions
- ▷ Fatigue
- ▷ Alcool, drogue et médicaments

2. Risques liés au contexte routier

- ▷ **Conditions environnementales**
- ▷ Soleil et chaleur
- ▷ Pluie
- ▷ Brouillard
- ▷ Nuit
- ▷ Vent
- ▷ **Conditions de la circulation**
- ▷ Densité de la circulation
- ▷ Routes de terre ou de gravier
- ▷ Routes accidentées
- ▷ Surfaces glissantes

3. Risques liés au véhicule utilisé

- ▷ État mécanique
- ▷ Composantes à vérifier
- ▷ Poids supplémentaire
- ▷ Installation des bagages
- ▷ Sécurité et confort du passager

4. Planification des déplacements

- ▷ Fatigue
- ▷ Alcool
- ▷ Pluie
- ▷ État mécanique
- ▷ Nouvelle saison
- ▷ Emprunt d'une moto
- ▷ Canicule
- ▷ État d'esprit
- ▷ Influences



Exercices

1. Lisez attentivement les énoncés et encerclez le chiffre devant ceux qui sont vrais³. Comparez ensuite vos réponses avec le corrigé.



1- RISQUES LIÉS AU CONDUCTEUR

Évaluez votre compréhension...

- ▶ Des principaux risques liés au conducteur.
- ▶ Des moyens pour diminuer ces risques.

1. Il est impossible que l'âge d'un motocycliste diminue sa capacité à manœuvrer une moto de façon sécuritaire, coopérative et responsable.
2. Avec l'âge, les fonctions cognitives sont modifiées, ce qui peut rendre plus difficile la coordination des mouvements.
3. Les raisons pour lesquelles une personne apprend à conduire n'ont jamais d'influence sur la sécurité routière.
4. Il est impossible que la personnalité d'un motocycliste influence sa façon de conduire et de se conduire sur la route.
5. Les émotions peuvent affecter la concentration et la capacité de jugement.
6. Garder son sang-froid lors de situations conflictuelles est une bonne façon de ne pas provoquer d'escalade.
7. Conduire en étant stressé peut rendre la communication avec les autres usagers de la route plus difficile.
8. Il est impossible qu'un motocycliste soit influencé par les comportements téméraires d'un autre motocycliste.
9. Se croire meilleur conducteur qu'on ne l'est en réalité peut compromettre sa sécurité et celle des autres.
10. Un manque de sommeil entraîne inévitablement une fatigue physique et mentale.

3. Les énoncés présentés comme vrais dans les exercices qui suivent sont basés sur un modèle général de moto comme celui montré au chapitre 1.

- Un manque de sommeil de cinq heures a le même effet que quelques verres de vin.
- La fatigue est l'une des principales causes de décès sur les routes.
- Conduire une moto demande moins d'effort physique que conduire une voiture.
- Consommer de l'alcool peut réduire la vision périphérique.
- La consommation de médicaments n'a aucun effet sur la conduite d'une moto.
- Consommer de l'alcool n'augmente pas le temps de réaction.



Pour vous préparer à l'examen théorique, il est important que vous sachiez et que vous compreniez les raisons pour lesquelles les énoncés sont vrais ou faux.



2- RISQUES LIÉS AU CONTEXTE ROUTIER

Évaluez votre compréhension...

- ▶ Des risques liés aux conditions environnementales et aux conditions de la circulation.
 - ▶ Des actions à faire pour diminuer ces risques.
- Sous la pluie, pour conserver la capacité de freinage, il faut assécher les freins en freinant à intervalles réguliers.
 - L'eau peut s'infiltrer entre les plaquettes des freins et les disques et augmenter la distance de freinage.
 - Il peut être plus sécuritaire de se ranger sur le bord de la route que de circuler en moto par temps de brouillard.
 - Les vents latéraux peuvent déporter la moto hors de son tiers de voie.
 - En présence de vents, il faut circuler dans le tiers gauche de la voie.
 - Pour combattre la poussée des vents, il peut s'avérer nécessaire de faire un contrebraquage.
 - La nuit, réduire ses dépassements peut être un bon moyen pour diminuer les risques.

8. Pour conduire de façon sécuritaire dans des conditions environnementales particulières, il faut réduire sa vitesse et augmenter ses marges de sécurité.
9. Les routes de terre ou de gravier offrent une traction équivalente aux routes asphaltées.
10. Circuler sur une route de terre ou de gravier peut occasionner du guidonnage ou du louvoisement.
11. Peu importe le type de surface sur laquelle une moto circule, les risques de dérapage demeurent toujours les mêmes.
12. En moto, la distance de freinage sur une route asphaltée et de gravier est la même.
13. Les lignes sur la chaussée ne sont jamais glissantes.
14. Agir de façon sécuritaire, c'est porter des vêtements aux couleurs claires dans des conditions environnementales particulières.



Si vous avez pris beaucoup de temps pour encercler les énoncés qui sont vrais, c'est peut-être un signe que vous n'êtes pas tout à fait prêt à faire l'examen théorique.



3- RISQUES LIÉS AU VÉHICULE

Évaluez votre compréhension...

- ▶ Des risques liés à l'état du véhicule.
- ▶ Des actions à faire pour diminuer ces risques.
- ▶ De l'influence d'un poids supplémentaire sur la conduite d'une moto.

1. Il n'est jamais nécessaire de vérifier le niveau d'huile d'une moto.
2. C'est dans le manuel de votre moto que se trouvent les informations relatives à la pression des pneus.
3. Il n'est jamais nécessaire de consulter le manuel de sa moto.
4. Le transport de charges supplémentaires influence la prise de courbes et la conduite de la moto à basse vitesse.
5. Une mauvaise répartition des charges peut entraîner du guidonnage ou du louvoisement.
6. Il peut s'avérer nécessaire d'adapter la hauteur du phare pour compenser le changement d'inclinaison de la moto quand on transporte des charges supplémentaires.
7. Pour installer des bagages, il faut maintenir le poids de la charge aussi bas et aussi près du centre que possible.
8. Pour agir de façon sécuritaire, avant de partir avec un passager, il est nécessaire d'établir un mode de communication avec lui.



4- PLANIFICATION DES DÉPLACEMENTS

Évaluez votre compréhension...

- ▶ Des raisons pour lesquelles il est important de planifier ses déplacements.
- ▶ Des éléments à évaluer avant de conduire.

1. Il n'est jamais possible de réduire ses risques d'accident sur la route.
2. Quand on est fatigué, le temps de réaction peut être jusqu'à deux fois plus lent que d'habitude.
3. Partir en moto alors qu'on est fatigué augmente les risques.
4. Boire une boisson énergisante après avoir consommé quelques verres de vin réduit les risques d'accident.
5. Lorsqu'il pleut à boire debout, il est plus sécuritaire de se déplacer autrement qu'en moto.
6. Partir avec une moto dont l'état mécanique n'a pas été vérifié depuis longtemps augmente les risques.
7. À l'arrivée de la nouvelle saison de moto, il est plus sécuritaire de se réhabituer graduellement à conduire avant de partir pour un long trajet.
8. Être un motocycliste responsable, c'est prendre l'habitude de porter un équipement de protection complet en tout temps, même quand il fait très chaud.
9. Apprendre une mauvaise nouvelle et partir tout de suite en moto n'augmente jamais les risques.
10. Partir sur la route avec un motocycliste téméraire ne peut pas influencer la conduite.
11. Le plus grand facteur de risque sur les routes, c'est la personne qui conduit.
12. Agir de façon sécuritaire, coopérative et responsable, c'est évaluer les trois types de risques avant de prendre le guidon.



Corrigé des exercices

Chapitre 3

- 1. Risques liés au conducteur**
Vrai : 2, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14
- 2. Risques liés au contexte routier**
Vrai : 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 14
- 3. Risques liés au véhicule utilisé**
Vrai : 2, 4, 5, 6, 7, 8
- 4. Planification des déplacements**
Vrai : 2, 3, 5, 6, 7, 8, 11, 12



Si vous avez éprouvé beaucoup de difficulté à départager les vrais énoncés des faux énoncés, c'est peut-être un signe que vous n'avez pas compris certaines notions importantes. Il vous est fortement suggéré de relire le guide avant de prendre rendez-vous pour votre examen théorique.

ÉVALUATION FORMATIVE

Conduite en circuit fermé

Après avoir suivi chaque bloc de formation en circuit fermé, il vous est recommandé de vous évaluer le plus honnêtement possible. Cela vous permettra de cibler vos forces et vos difficultés afin de les surmonter.

CONSIGNES : Attribuez-vous une note sur 5 selon l'échelle suivante :

- ▶ 4-5 : sans aide et sans intervention
- ▶ 3 : avec aide ou intervention
- ▶ 1-2 : avec aide et interventions fréquentes
- ▶ NE : non évalué

Au besoin, demandez à votre formateur de vous évaluer à son tour. Comparez ensuite vos résultats. La comparaison des perceptions permet souvent d'avoir un point de vue plus objectif sur sa capacité à manœuvrer une moto.

	Élève	Formateur
Position de conduite		
Position de départ et pendant les manœuvres		
Vision		
Direction du regard, balayage visuel		
Contrôle		
Embrayage		
Vitesse : accélération, vitesse constante		
Guidon : fluidité		
Équilibre		
Maintien de l'équilibre		

	Élève	Formateur
Manœuvres		
Mise en mouvement		
Freinage en ligne droite		
Freinage dans une courbe		
Prise d'un virage		
Prise d'une courbe		
Évitement d'obstacle		
Comportement sécuritaire, coopératif et responsable		
Respect des consignes de sécurité		
Conduite responsable et coopérative		
Respect de ses limites		
Port d'un équipement de protection adéquat		

Commentaires et signature de l'élève:

Espace réservé au formateur

Bloc du circuit fermé: _____ Date: _____

L'élève a atteint les objectifs d'apprentissage et peut passer à la sortie suivante ? O/N: _____

Commentaires et signature du formateur:

Conduite sur la route

Après chaque sortie sur la route, il vous est recommandé de vous évaluer le plus honnêtement possible. Cela vous permettra de cibler vos forces et vos difficultés afin de les surmonter.

CONSIGNES : Attribuez-vous une note sur 5 selon l'échelle suivante :

- ▶ 4-5 : sans difficulté
- ▶ 3 : avec certaines difficultés
- ▶ 1-2 : avec beaucoup de difficulté
- ▶ NE : non évalué

Au besoin, demandez à votre formateur de vous évaluer à son tour. Comparez ensuite vos résultats. La comparaison des perceptions permet souvent d'avoir un point de vue plus objectif sur sa capacité à manœuvrer une moto.

	Élève	Formateur
Vérifications visuelles		
Balayage visuel, angles morts, rétroviseurs		
Vitesse		
Adaptation aux conditions environnementales et aux conditions de la circulation		
Équilibre		
Maintien de l'équilibre		
Manœuvres		
Intersections		
Conduite dans une courbe		
Entrée sur l'autoroute		

	Élève	Formateur
Sortie de l'autoroute		
Dépassement		
Changement de voie		
Stationnement		
Comportement sécuritaire, coopératif et responsable		
Respect des consignes de sécurité		
Conduite responsable et coopérative		
Respect de ses limites		
Respect de la signalisation et de la réglementation		
Port d'un équipement de protection adéquat		

Commentaires et signature de l'élève:

Espace réservé au formateur

Sortie n°: _____ Date: _____

L'élève a atteint les objectifs d'apprentissage et peut passer à la sortie suivante ? O/N: _____

Commentaires et signature du formateur:



BOÎTE À OUTILS

The image features a minimalist design with a white background. A large, flowing, wavy shape in shades of orange and light beige dominates the right and bottom portions of the frame. The text 'BOÎTE À OUTILS' is positioned in the upper left quadrant, rendered in a bold, orange, sans-serif font. The overall aesthetic is clean and modern.

Pour choisir sa moto

Choisir sa moto demande une réflexion préalable afin de faire un choix éclairé. En effet, toutes les motos ne se conduisent pas de la même façon, et votre choix pourrait avoir un effet direct sur votre sécurité. Il est donc essentiel de bien considérer tous les facteurs entrant en ligne de compte lors de votre achat.

Voici quelques-uns des facteurs à considérer dans le choix d'une moto :

Considérez...

Vos besoins

- ▶ Si vous achetez une moto pour vous rendre au travail ou pour parcourir la ville, votre choix ne sera pas le même que si vous désirez une moto pour de grandes excursions. Circuler en ville est très différent de circuler sur l'autoroute. Par exemple, un modèle de tourisme très lourd risque de ne pas convenir pour vos déplacements urbains. Le poids considérable de ce type de moto et les arrêts fréquents peuvent être problématiques dans certains contextes. Posez-vous la question : « Quelle utilisation vais-je faire de ma moto ? »

Vos caractéristiques physiques (taille, poids, force physique)

- ▶ Votre moto doit également correspondre à votre taille et à vos capacités : vos pieds doivent atteindre le sol lorsque vous êtes immobilisé et vous devez être capable de soutenir et de déplacer votre véhicule, moteur à l'arrêt.

Les particularités des différentes motos

- ▶ Le gabarit choisi, la cylindrée (puissance du moteur), le rapport poids-puissance, la position de conduite sont quelques aspects de la moto à considérer, car ceux-ci peuvent influencer votre sécurité.

Votre niveau de compétence

- ▶ Vous devez tenir compte de votre niveau de compétence dans le choix de votre moto, que ce soit tout au début ou plus tard. L'idéal est d'y aller graduellement, au fur et à mesure que vos compétences s'améliorent et se consolident.

L'avis d'un pair ou d'un professionnel

- ▶ Consultez votre entourage, un motocycliste expérimenté ou un professionnel qui pourra vous guider dans votre premier achat. Une bonne réflexion est un exercice qui vous garantira tranquillité d'esprit et sécurité.

En résumé, rappelez-vous que dans le choix d'une moto, **l'important, c'est votre sécurité !**

Budget

Un autre élément important à prévoir dans le choix d'une moto est le budget. Il ne faut pas négliger cet aspect, car il joue aussi un rôle dans la pratique sécuritaire de votre loisir.

Le permis de moto

- ▶ Au Québec, vous devez payer pour obtenir un permis autorisant la conduite d'une moto (6A, 6B, 6C)¹.

La formation

- ▶ Conduire une moto est une tâche complexe qui ne devrait pas être prise à la légère. Suivre une formation et vous y engager activement sont des éléments essentiels pour garantir votre sécurité. Votre vie et celle des autres en dépendent. Des heures supplémentaires de formation peuvent être également suivies en complément.

1. Important: les détenteurs des classes 6D (cyclomoteur) et 6E (moto à trois roues) ne peuvent conduire une moto à deux roues.

La moto

- ▶ Vous dépenserez la plus grosse partie de votre budget pour l'achat de votre moto. Assurez-vous qu'elle répond bien à vos besoins. Les coûts peuvent s'avérer élevés dans certains cas.

Les assurances et l'immatriculation

- ▶ Les coûts d'assurance et d'immatriculation sont également à prévoir. Informez-vous auprès de votre compagnie d'assurance avant d'acheter votre première moto. Le coût d'immatriculation dépend généralement du type de moto et de sa cylindrée.

L'équipement

- ▶ Il ne faut pas négliger l'achat de tout l'équipement nécessaire à une conduite en toute sécurité. Visitez quelques boutiques et procurez-vous de l'équipement qui correspond aux normes en vigueur et, surtout, à vos besoins, pour garantir votre sécurité (voir plus loin « Équipement de protection »).

L'entretien

- ▶ Vous devez tenir compte, en vous achetant une moto, des frais liés à son entretien pour son bon fonctionnement à long terme. Des frais supplémentaires sont à prévoir si vous ajoutez des pièces à votre véhicule (feux d'appoint, modulateur de phare à intensité variable, etc.).

Guide d'achat d'une première moto

Principales catégories de motos²

Voici une liste des principaux modèles de motos sur le marché. Elle vous aidera à vous retrouver plus aisément dans les différents termes et caractéristiques, afin de faire un choix éclairé.

2. Informations tirées de saaq.gouv.qc.ca/guidemoto.

Routière standard (roadster, naked bike)

La moto routière standard se situe entre les modèles de tourisme et sportifs. Elle est plus légère et maniable que les modèles de tourisme. Malgré qu'elle soit puissante, elle demeure moins performante que la sportive, mais plus confortable. Elle convient davantage aux déplacements en milieu urbain. La routière standard impose une position de conduite facile à adopter, bien qu'elle ne soit pas très confortable sur de longues distances.



Que vous soyez débutant ou expérimenté, elle pourrait vous convenir. Toutefois, comme certains modèles peuvent être très puissants, il est important que la cylindrée et le rapport poids-puissance correspondent à votre expérience de conduite.

Boulevardière (cruiser, custom)

En raison de la hauteur de la selle ainsi que de la position des repose-pieds et du guidon, la boulevardière impose parfois une position de conduite pouvant amener à arquer le dos. Le poids de ce type de moto peut également la rendre plus difficile à manier. Bien que l'absence de carénage (carrosserie aérodynamique) la rende moins confortable à haute vitesse, son moteur peut atteindre des vitesses permettant des déplacements interurbains, et ce, malgré qu'il ne soit généralement pas axé sur la performance. De plus, le transport de bagages est limité, comparativement à la moto de tourisme.



La boulevardière peut s'adresser tant au débutant qu'à l'expérimenté. Toutefois, il est important que la position de conduite imposée par la configuration de ce type de moto et son poids correspondent à votre expérience de conduite.

Tourisme (touring, grand touring)

Principalement axée sur le confort, tant pour le conducteur que le passager, et la commodité (bagages), la moto de tourisme est surtout destinée aux déplacements sur de longues distances. Lourde, puissante et plus difficile à manier, elle peut s'avérer moins adaptée au contexte de la circulation urbaine.



En raison de son gabarit, de son poids et des habiletés requises pour la conduire à basse vitesse, elle s'adresse plutôt à un motocycliste expérimenté.

Double usage (trail)

Cette moto tout-terrain est homologuée pour une utilisation sur la route. Souvent de petite cylindrée, elle est polyvalente grâce à sa légèreté. Elle est résistante puisqu'elle est conçue pour une conduite en terrain accidenté. N'étant pas axée sur le confort, par contre, elle est moins adaptée aux longs trajets.



Très maniable, la moto double usage s'adresse tant au motocycliste débutant qu'expérimenté. Par contre, il faut vous assurer que la moto convient à votre taille et qu'il vous sera possible d'avoir un bon équilibre à l'arrêt (surtout si vous pensez transporter souvent un passager).

Sportive

La moto sportive est maniable, puissante et principalement axée sur la performance. Elle est peu confortable pour les longs trajets du fait de la position de conduite qu'elle impose, qui amène le conducteur à faire reposer son poids principalement sur ses poignets.



La moto sportive s'adresse davantage à un motocycliste expérimenté, voire chevronné, en raison de la puissance de son moteur et de ses accélérations ainsi que des habiletés requises pour la conduire à basse vitesse.

Maxiscooter

Le maxiscooter est apparu récemment sur les routes du Québec. Il s'agit d'un véhicule comparable à un scooter, mais de plus gros gabarit et d'une puissance comparable à celle de certains types de motos (jusqu'à 850 cm³). Ce véhicule est particulièrement populaire pour sa maniabilité et sa facilité d'emploi dans les grandes villes.



Le maxiscooter est idéal comme moyen de transport de rechange pour se rendre au travail ou pour se déplacer en ville. Cette motocyclette automatique peut également rouler sur les autoroutes, grâce à la puissance de sa cylindrée.

Motocyclette à trois roues

Ce type de véhicule correspond à la définition d'une motocyclette selon le *Code de la sécurité routière*. Toutefois, sa conduite exige des habiletés différentes. C'est pourquoi l'accès à la conduite de ce véhicule est également différent.



Une des particularités est que le conducteur d'une motocyclette à trois roues doit être titulaire d'un permis de conduire de la classe 5 et de la classe 6E. Pour obtenir la classe 6E, le motocycliste doit réussir une formation de sept heures dans une école de conduite reconnue³.

En raison de son coût plus élevé et des nombreuses technologies qu'on y trouve, elle s'adresse à des motocyclistes qui désirent plutôt une conduite assistée et plus de confort. La stabilité et la maniabilité de ce type de véhicule représentent des atouts pour ceux qui aiment rouler à moto, mais avec davantage de sécurité.

3. Les titulaires d'un permis de moto (6A, 6B ou 6C) n'ont pas besoin d'une formation additionnelle pour conduire ce type de véhicule. Toutefois, une telle formation peut certainement améliorer leur sécurité sur la route.

DÉBUT DE SAISON

Après avoir réparti votre budget et choisi votre moto, il est temps d'amorcer votre première saison de moto.

Maintenant que vous vous êtes approprié les trois chapitres du guide, voici quelques informations pratiques et des rappels utiles :

- ▶ L'équipement de protection (achat ou vérification)
- ▶ La vérification mécanique
- ▶ Les lois de la physique
- ▶ Les principales manœuvres

Équipement de protection⁴

Comme vous l'avez vu au premier chapitre, la pratique de la moto comporte sa part de risques, et le motocycliste est vulnérable. Dans ce contexte, investir dans votre équipement de protection, c'est investir dans votre sécurité.

Vous devez choisir votre casque et vos vêtements pour la moto avec soin, car ils sont la seule protection sur laquelle vous pouvez compter. Chaque pièce d'équipement a un rôle important dans votre sécurité, et vous avez tout intérêt à vous procurer un bon équipement de protection dès le début de votre formation. On ne doit jamais sous-évaluer une vie, et la vôtre n'a pas de prix.

Avant d'acheter votre équipement de protection, lisez attentivement les conseils suivants.

Le casque doit :

- ▶ Être minimalement conforme à la norme DOT obligatoire au Québec.
- ▶ Idéalement, recouvrir la totalité de la tête (casque intégral) pour offrir la meilleure protection contre les chocs et les intempéries en plus de diminuer l'effet du vent.

4. Informations tirées de saaq.gouv.qc.ca/guidemoto.

- ▶ Être composé de fibres de verre, de fibres de carbone ou de composite.
- ▶ Être parfaitement ajusté tout en étant confortable. Il ne doit pas comprimer la tête ou le front, mais doit pouvoir bouger seulement de quelques millimètres.
- ▶ Être bien ventilé pour permettre une bonne aération et empêcher la formation de buée.
- ▶ Être muni d'une visière. Sinon, le port de lunettes protectrices est obligatoire.
- ▶ Être léger.
- ▶ Offrir une vue dégagée pour permettre de bien voir dans les angles morts.
- ▶ Idéalement, être de couleur claire ou voyante ou muni de bandes réfléchissantes.

Le saviez-vous ?

- ▶ Il n'est pas recommandé d'acheter un casque usagé.
- ▶ Un casque a une durée de vie limitée. De plus, même s'il est récent, il peut avoir subi un choc et être endommagé, même si cela ne se voit pas. Dans ce cas, vous devrez le remplacer.
- ▶ Certains modèles possèdent une visière solaire interne rétractable insérée dans le casque.
- ▶ Certains modèles possèdent des gouttières internes où on peut passer aisément des branches de lunettes.
- ▶ Certains modèles proposent des revêtements intérieurs démontables qui facilitent leur nettoyage.

Conseils pratiques

- ▶ Il est préférable d'acheter un casque neuf chez un détaillant, car il pourra vous conseiller et vous aider à le choisir.
- ▶ Si vous décidez d'acheter un casque sur le Web, assurez-vous d'avoir les bonnes mesures. Pour ce faire, utilisez un mètre de couturière. Placez-le sur votre front au-dessus des sourcils et faites le tour de votre tête.

- ▶ Il est possible d'apposer des bandes réfléchissantes sur le casque. Toutefois, avant de le faire, consultez les instructions du fabricant.

Le blouson doit :

- ▶ Être à votre taille et près du corps.
- ▶ Être en cuir ou fait à partir d'une matière antiabrasion comme le Kevlar ou le Cordura.
- ▶ Être équipé de coquilles ou de protections en mousse haute densité aux coudes, aux épaules et au dos.
- ▶ Être résistant à l'abrasion.
- ▶ Être de bonne qualité de fabrication et de finition. Les coutures doivent être résistantes.
- ▶ Permettre une bonne aération.
- ▶ Avoir des bandes ajustables (velcro) aux poignets et au cou pour permettre un meilleur ajustement et plus de possibilités de ventilation.
- ▶ Être hydrofuge et résistant à l'humidité et au froid.
- ▶ Être muni d'une fermeture éclair qui permet de le joindre au pantalon.
- ▶ Idéalement, être de couleur claire ou voyante ou muni de bandes réfléchissantes.
- ▶ Idéalement, être muni de doublures amovibles.

Le saviez-vous ?

- ▶ Certaines matières synthétiques (polyester, nylon, etc.) sont à éviter, car elles peuvent brûler la peau en cas de chute.
- ▶ Une protection dorsale additionnelle protégera davantage la colonne vertébrale.
- ▶ Pour les changements de température, un blouson à trois couches peut s'avérer une option intéressante. Plusieurs modèles offrent la possibilité de resserrer les couches les plus grandes afin de les ajuster au corps.

- ▶ Si le motocycliste est éjecté, la veste gonflable se gonfle instantanément et limite les blessures en absorbant les chocs au cou, à la nuque, au dos, aux hanches et à la poitrine.
- ▶ Certains accessoires peuvent vous aider à affronter les conditions climatiques difficiles ou à étirer au maximum votre saison de moto :
 - ▷ les poignées, les gilets et les gants chauffants, qui se connectent souvent directement à la moto avec différents systèmes ;
 - ▷ le gilet rafraîchissant, porté sous le blouson, qui permet un confort optimal, sans que la protection soit compromise.

Le pantalon doit :

- ▶ Être à votre taille et près du corps.
- ▶ Être en cuir ou fait à partir d'une matière antiabrasion comme le Kevlar ou le Cordura.
- ▶ Être équipé de coquilles ou de protections en mousse haute densité aux genoux et aux hanches.
- ▶ Être résistant à l'abrasion.
- ▶ Être de bonne qualité de fabrication et de finition. Les coutures doivent être résistantes.
- ▶ Être ajustable, notamment aux chevilles.
- ▶ Être hydrofuge et résistant à l'humidité et au froid.
- ▶ Permettre une bonne aération.
- ▶ Être muni d'une fermeture éclair qui permet de le joindre au blouson.

Le saviez-vous ?

- ▶ Certaines matières synthétiques (polyester, nylon, etc.) sont à éviter, car elles peuvent brûler la peau en cas de chute.
- ▶ Certains modèles offrent des fermetures éclair d'aération sur les cuisses afin de permettre une meilleure ventilation.

Visière ou lunettes

Le saviez-vous ?

- ▶ Le casque de moto intégral offre la meilleure protection. Si le casque n'est pas muni d'une visière, vous devez porter des lunettes protectrices.
- ▶ La visière et les lunettes protègent également contre le soleil, qui peut entraîner des maladies de l'œil et perturber la vue par des éblouissements.
- ▶ La visière et les lunettes de protection sont les seuls éléments de l'équipement du motocycliste qui peuvent prévenir les accidents. En effet, une protection visuelle adéquate évitera au motocycliste d'être aveuglé momentanément par la pluie, le vent, la poussière, les insectes et les débris et préviendra, de ce fait, les pertes de contrôle.
- ▶ Une moto équipée d'un pare-brise n'est pas considérée comme dotée d'une protection suffisante, puisque celui-ci ne protège pas totalement le motocycliste contre ces éléments.

Visière du casque

- ▶ Protection contre le soleil :
 - ▷ Les visières fumées, colorées ou irisées ne sont pas recommandées, car elles peuvent perturber la netteté de la vision. D'autres, malgré une coloration parfois foncée, ne filtrent pas les UV et peuvent même, par effet de loupe, accentuer les méfaits du soleil sur les yeux.
 - ▷ Le port d'une visière teintée est particulièrement risqué la nuit, car cela détériore grandement la visibilité. Le conducteur doit donc changer la visière en fonction de l'heure à laquelle il conduit.
 - ▷ Mieux vaut s'équiper d'une visière incolore et de lunettes de soleil de qualité.
 - ▷ Quelques fabricants de casques proposent aussi des écrans solaires escamotables intégrés au casque.

- ▶ Traitements offerts pour plus de confort :
 - ▷ L'antibuée évite la formation de condensation à l'intérieur du casque.
 - ▷ L'hydrophobe fait en sorte que les gouttes d'eau de pluie perlent sur la visière.
 - ▷ L'antirayure allonge la durée de vie de la visière.
- ▶ Nettoyage :
 - ▷ La visière doit être nettoyée régulièrement à l'eau tiède et au savon, avec un chiffon doux non abrasif, car la saleté et les éraillures pourraient gêner la vision ou accentuer l'éblouissement.
 - ▷ Le produit à vitre qui contient de l'alcool est à éviter, car il peut endommager le revêtement de la visière.
 - ▷ Les recommandations d'entretien du fabricant de la visière peuvent fournir une information utile.
- ▶ Les visières des casques certifiés ECE 22.05 et Snell ont passé avec succès des essais de résistance aux impacts dans le cadre de leur certification.

Lunettes de protection

- ▶ Il est préférable de choisir des lunettes spécialement conçues pour la conduite d'une moto.
- ▶ Les lunettes de protection ne doivent pas gêner la vision des angles morts.
- ▶ Les montures doivent être plutôt enveloppantes, sans branches épaisses qui pourraient gêner la visibilité sur les côtés.
- ▶ Les branches seront de préférence droites pour pouvoir être glissées facilement dans le casque ou repositionnées.
- ▶ Les montures doivent être faites dans un matériau flexible. Le métal est proscrit car il peut occasionner des dégâts importants au niveau des joues et du crâne en cas de chute. Ainsi, les verres organiques (matière plastique transparente) sont à privilégier, car ceux en matière minérale peuvent se casser et blesser les yeux.

- ▶ L'idéal est d'essayer les lunettes avec le casque pour s'assurer que le confort est optimal.
- ▶ Les verres auront de préférence reçu un traitement antibuée, antirayure et antireflet.
- ▶ Les verres teintés et filtrant les UV, correcteurs ou non, permettront de réduire la fatigue visuelle due à une trop forte luminosité.
- ▶ Pour des longs trajets, les verres photochromiques sont une bonne option, puisqu'ils s'adaptent automatiquement à l'intensité de la lumière. Attention cependant que la visière du casque ne bloque pas les UV, sinon, les verres ne pourront pas réagir à la luminosité.
- ▶ La nuit, les verres de conduite permettront de réduire l'éblouissement au croisement d'autres véhicules. Des modèles avec correction sont également disponibles.

Conseils pratiques

- ▶ À l'extérieur du Québec, le port d'une protection visuelle est obligatoire dans 36 États américains et en Saskatchewan. Il est bon de vérifier si les endroits où vous voulez aller en vacances ont cette exigence. Certains endroits précisent les caractéristiques que doit avoir la protection visuelle.

Les gants doivent :

- ▶ Être en cuir ou faits à partir d'une matière antiabrasion comme le Kevlar.
- ▶ Couvrir entièrement les mains et les poignets.
- ▶ Être renforcés aux articulations et aux paumes.
- ▶ Être souples, pour ne pas nuire à la manipulation des commandes.
- ▶ Être ajustables aux poignets.
- ▶ Idéalement, offrir une protection supplémentaire en fibres de carbone aux jointures.
- ▶ Être bien ajustés, ni trop grands, ni trop courts, ni trop serrés.

Le saviez-vous ?

- ▶ Vous aurez plus froid aux doigts avec des gants trop courts ou trop serrés.
- ▶ Le cuir est la matière qui résiste le mieux à l'abrasion, pourvu qu'il soit épais et robuste.
- ▶ Un cuir d'une épaisseur de 0,9 mm offre une résistance à l'abrasion de 2,5 secondes lors d'une chute.
- ▶ Les gants faits de textile sont toutefois de plus en plus résistants. Ils offrent également plusieurs avantages : souplesse, légèreté, effet « éponge » moindre et séchage plus rapide.

Conseils pratiques

- ▶ Pour limiter la sensation de froid et la stagnation de la transpiration, choisissez des gants avec un peu d'espace au bout des doigts.
- ▶ Idéalement, munissez-vous de deux paires de gants, une pour les temps plus chauds et l'autre pour les temps plus froids.
- ▶ Au moment d'acheter des gants, assurez-vous d'avoir les ongles plutôt courts, car des ongles trop longs pourraient vous induire en erreur sur la taille requise.

Pour les temps froids

- ▶ Les gants pour les températures plus froides se composent d'un revêtement extérieur fait de cuir, de textile ou des deux, sous lequel se trouve une doublure en matériau synthétique. La doublure doit être chaude, ne pas gêner les mouvements et ne pas se retourner lorsque les gants sont retirés. Entre le revêtement et la doublure, il se trouve souvent une membrane qui maintient la chaleur, assure l'étanchéité et évacue la transpiration.

Les bottes doivent :

- ▶ Protéger l'ensemble des pieds et des chevilles, idéalement jusqu'aux tibias.
- ▶ Être en cuir ou en textile résistant à l'abrasion, avec des renforts aux pointes et aux semelles.
- ▶ Être munies de semelles antidérapantes.
- ▶ Être hydrofuges.

Le saviez-vous ?

- ▶ Il est important d'éviter les bottes à embout d'acier, car en cas d'impact le métal pourrait sectionner les orteils.
- ▶ Un cuir d'une épaisseur minimale de 2,5 mm offre une résistance à l'abrasion de 5 secondes lors d'une chute.

Conseils pratiques

- ▶ Privilégiez les bottes conçues spécialement pour la moto.
- ▶ Privilégiez les cuirs épais et solides, mais souples.

Casque : les normes à respecter

Au Québec, le port du casque est obligatoire en moto, en motocyclette à trois roues, en cyclomoteur et en VTT. La même obligation s'applique pour les passagers d'une nacelle latérale d'une moto⁵, d'une remorque ou d'un traîneau tiré par un VTT.

De plus, au Québec, votre casque doit obligatoirement respecter une des normes suivantes.

Normes reconnues au Québec

1	▶ Norme CAN-3-D230 de l'Association canadienne de normalisation
2	▶ Norme DOT FMVSS 218 du Department of Transportation des États-Unis
3	▶ Norme <i>Specifications for Protective Headgear for Vehicular User Z90.1</i> de l'American National Standard Institute
4	▶ Norme de la Snell Memorial Foundation
5	▶ Norme du British Standards Institute
6	▶ Norme ECE, Règlement 22, de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe

Au Québec, la norme DOT (obligatoire aux États-Unis) est la plus courante. C'est la norme minimale. Pour être reconnus conformes aux autres normes (Snell, ECE, etc.), les casques doivent subir des tests supplémentaires qui garantissent, eux aussi, votre sécurité (voir l'exemple à la page suivante pour la norme Snell). Tout casque porte une étiquette DOT à l'extérieur ou l'indication d'une autre norme à l'intérieur. Assurez-vous toujours de posséder un casque conforme aux normes.

5. Il est interdit de transporter un enfant dont la taille est inférieure à 145 cm ou qui est âgé de moins de 9 ans dans une caisse adjacente à une motocyclette.

La norme Snell⁶

Avant qu'un casque soit certifié et reconnu conforme à la norme de la Snell Memorial Foundation, il est soumis à une batterie de tests permettant de vérifier ses performances et capacités dans différentes conditions. Ces tests sont **orientés essentiellement vers la protection du cerveau**. Selon les standards recherchés, le casque doit réussir quelques-uns des tests ou l'ensemble de ceux-ci.

Tests à passer pour obtenir la certification Snell

Test d'impact

- ▶ Le casque passe une série de tests qui simulent différents types d'impacts. Il est monté sur une tête en métal équipée d'un accéléromètre qui mesure la force g, ou l'accélération subie par le casque. Si les résultats dépassent une certaine mesure, le casque est rejeté.

Test de stabilité positionnelle

- ▶ Le casque est testé de sorte qu'il ne doit pas tourner sur la tête du motocycliste lors d'impacts simulés, de l'avant et de l'arrière, à l'aide d'un poids de 4 kg.

Test de rétention dynamique

- ▶ Le test de rétention dynamique vérifie la capacité de la mentonnière à résister successivement à un poids de 23 kg et à un choc de 38 kg venant du dessous. Le système de rétention échoue s'il ne peut pas supporter le poids ou si la déformation instantanée maximale du système de rétention dépasse 30 mm.

Test de la mentonnière

- ▶ Pour le test de la mentonnière, un poids de 5 kg est lâché, casque vers le haut, à l'aide d'un guide pour percuter la partie centrale de la mentonnière. La déviation maximale vers le bas de la mentonnière ne doit pas dépasser une certaine mesure.

6. Résumé de « Philosophy and Concepts of Helmet Testing », © 1996-2013, Snell Memorial Foundation, Inc.

Test de pénétration de la coquille

- ▶ Pour ce test, un percuteur pointu de 3 kg est lâché d'une hauteur précise sur le casque à l'aide d'un guide. Le percuteur ne doit en aucun cas pénétrer le casque ni entrer en contact avec la fausse tête. Dans le cas contraire, le casque est rejeté.

Test de pénétration de la visière

- ▶ Ce test consiste à envoyer, à l'aide d'une carabine à air, des plombs mous mais pointus à différents endroits à une vitesse d'environ 500 km/h. Les projectiles ne doivent pénétrer la visière en aucun cas. Pour les casques de course, si une bosse se forme du côté intérieur de la visière, elle ne doit pas excéder 2,5 mm.

Test de résistance aux flammes

- ▶ Le test de résistance aux flammes est appliqué aux casques de course uniquement. Le test est effectué à l'aide d'une flamme de propane dirigée vers différentes parties du casque (coquille, garniture, mentonnière, visière) durant un nombre prédéterminé de secondes. Le feu doit s'éteindre seul après le retrait de la flamme, et la température de la garniture intérieure du casque ne doit pas excéder 70 °C pendant toute la durée du test.

Informations complémentaires sur le casque

Un casque qui s'harmonise avec la couleur de sa moto, c'est cool, mais un casque d'une couleur claire pour être mieux vu, c'est plus sécuritaire

Il est préférable de choisir un casque de couleur voyante (blanc, jaune, orange, etc.) ou avec des motifs contrastants. Plusieurs automobilistes impliqués dans des accidents avec des motos ont déclaré qu'ils n'avaient pas vu la moto. Porter un casque voyant améliore les chances d'être vu et réduit les risques d'accident.

Un casque bien ajusté protégera bien la tête

Une fois en place, un casque bien ajusté doit toucher en tout point la surface de la tête, sans être trop serré. Il ne doit bouger dans aucune direction si on le pousse d'un côté ou de l'autre ou d'avant en arrière. Une fois le casque attaché avec les sangles, il faut aussi vérifier s'il est possible de l'enlever en tirant sur sa base à l'arrière (où est située l'étiquette DOT) et en le faisant pivoter vers l'avant. S'il est possible d'enlever le casque de cette façon, il est probable qu'il sera arraché de la tête en cas d'accident et qu'il n'offrira alors aucune protection. Il est recommandé de porter un casque environ 20 minutes en boutique avant de l'acheter, afin de s'assurer qu'il demeure bien ajusté sans créer d'inconfort. Le confort d'un casque est important, car le motocycliste ne pourra pas porter longtemps un casque inconfortable.

Un casque ouvert permet de sentir le vent sur sa peau, mais aussi les cailloux et les gros insectes

Un casque intégral est recommandé, car il offre une meilleure protection que le casque ouvert, notamment contre les gros insectes ou contre les débris sur la route projetés par le pneu d'un véhicule. Les études démontrent que la gravité des blessures à la tête lors d'un impact est supérieure si le motocycliste porte un casque ouvert plutôt qu'un casque intégral. De plus, le casque intégral protège davantage la mâchoire et le visage en cas d'impact que le casque ouvert. Le casque intégral réduit aussi la fatigue causée par le bruit du vent, améliorant ainsi l'attention du motocycliste.

Acheter un casque usagé peut permettre d'épargner des sous, mais peut-être pas sa vie

Il n'est pas recommandé d'acheter un casque usagé. Un casque a une durée de vie moyenne de trois à sept ans, car les matériaux qui le composent sont altérés par l'exposition aux rayons UV. De plus, à la suite d'une utilisation prolongée, les matériaux à l'intérieur du casque se déforment et le casque perd alors sa capacité d'absorption des chocs.

La date de fabrication est inscrite à l'intérieur du casque et il est ainsi possible de connaître son âge. Cependant, la date d'achat d'un casque neuf est plus importante que sa date de fabrication, puisque l'usure débute dès que le casque commence à être utilisé. L'usure du casque est proportionnelle à son utilisation.

Le casque peut aussi avoir subi un impact majeur qui peut l'avoir affaibli. Il est recommandé de remplacer un casque qui a subi un tel impact par un casque neuf.

Vérifier l'état de votre équipement de protection

Il est essentiel de porter une attention particulière à l'état de votre équipement, de le vérifier régulièrement et de le renouveler au besoin. Il ne faut en aucun cas négliger cet aspect. Rappelez-vous que votre équipement peut grandement limiter les conséquences d'un impact ou d'une chute.

Éléments	Vérifications à faire
Le casque	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Assurez-vous que le casque n'a pas subi d'accident ou de choc brutal. Si c'est le cas, remplacez-le systématiquement, car il peut avoir été altéré et ne plus répondre aux normes de sécurité. ▶ Vérifiez régulièrement la solidité de la mentonnière et assurez-vous que ses coutures sont toujours solides. ▶ Vérifiez l'état des rembourrures intérieures et remplacez-les au besoin.
Les vêtements de protection	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vérifiez toutes les coutures régulièrement (internes autant qu'externes) et apportez les correctifs nécessaires au besoin. ▶ Vérifiez l'état de vos vêtements (veste, pantalon ou autre) : vous pourriez trouver une ou de légères coupures qui, si elles ne sont pas rapidement réparées, pourraient s'agrandir, devenir de grandes déchirures et affaiblir le vêtement à la longue. ▶ Vérifiez que les fermetures éclair glissent facilement. ▶ Vérifiez l'épaisseur des vêtements de protection après une chute. Faites les réparations nécessaires ou remplacez-les si l'épaisseur ne correspond plus au minimum prévu pour votre sécurité. (Vérifiez les normes s'appliquant à votre équipement auprès du fabricant.)

Entretien général

Comme de nombreux types de matériaux peuvent entrer dans la composition de l'équipement de moto (cuir, Kevlar, Gore-Tex, etc.), il est conseillé de consulter le guide d'entretien du fabricant pour le remplacement, le nettoyage et les différents soins à apporter à votre équipement.

Vérification mécanique

Une vérification mécanique en plusieurs points doit être faite chaque début de saison (ou à l'achat, s'il s'agit d'une moto usagée) par un professionnel qualifié ou en suivant le manuel de la moto, si l'on a les compétences requises. Il est important de faire cette vérification pour que votre moto soit toujours en parfaite condition.

Voici quelques exemples de points à inspecter :

Arbre de transmission	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vérifiez les niveaux d'huile.
Amortisseur arrière	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Réglez l'amortisseur. ▶ Vérifiez son fonctionnement et recherchez les potentielles fuites d'huile.
Batterie	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vérifiez la charge de la batterie. ▶ Rechargez-la ou remplacez-la au besoin.
Carburateur (si présent)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vérifiez et ajustez le carburateur.
Chaîne	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vérifiez l'alignement, la lubrification et la tension de la chaîne. ▶ Nettoyez-la et lubrifiez-la régulièrement avec le lubrifiant approprié, spécialement après une randonnée sous la pluie.
Courroie	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vérifiez l'alignement et la tension de la courroie.
Écrous et boulons	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vérifiez régulièrement le degré de serrage des écrous et boulons. Il peut avoir varié à cause de la vibration causée par le moteur.
Filtre à air	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nettoyez ou remplacez le filtre.
Filtre à huile	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Remplacez le filtre selon les consignes du fabricant.
Fourche avant	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Réglez la force d'amortissement de la fourche (si cette option est disponible). ▶ Vérifiez son bon fonctionnement et l'absence de fuite d'huile.
Liquide de refroidissement	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Si la moto est équipée d'un moteur à refroidissement liquide, vérifiez le niveau de liquide. ▶ Vérifiez les conduits d'alimentation.

Voici quelques exemples de points à inspecter :

Roues	▶ Vérifiez les rayons et les jantes des roues.
Garde-chaîne	▶ Vérifiez l'état du garde-chaîne et remplacez-le au besoin.
Autres points	▶ Selon le type de moto et ses particularités.

Rappel des lois de la physique

Même quand vous aurez un an ou plus d'expérience de conduite, les lois de la physique n'auront pas changé. Elles sont immuables, et ce, même pour les motocyclistes les plus expérimentés. Toujours garder ce principe en tête peut vous aider à rouler de façon sécuritaire, coopérative et responsable.

La gravité

- ▶ C'est le phénomène par lequel tout corps est entraîné vers le bas. À moto, ce phénomène influence principalement l'équilibre (par exemple à basse vitesse) et la distance de freinage (par exemple dans une pente descendante).

L'inertie

- ▶ C'est ce qui fait qu'un corps qui se dirige en ligne droite ne peut, par lui-même, changer de direction. Il a tendance à conserver son mouvement, à moins qu'une autre force ne vienne l'influencer. À moto, pour effectuer des changements de direction, il vous faut tourner le guidon ou encore contrebraquer pour contrer le phénomène de l'inertie.

L'effet gyroscopique

- ▶ C'est ce qui maintient la roue dans son axe lorsqu'elle est en mouvement. Plus une roue tourne vite, plus elle a de la facilité à rester droite. Il est important de garder ce phénomène en tête car, à partir d'une certaine vitesse, la moto peut rouler en ligne droite toute seule grâce à l'effet gyroscopique.

- ▶ En contrepartie, il vous faut compenser le manque d'effet gyroscopique quand la moto roule à très basse vitesse en gardant constamment votre équilibre (direction ou contrepoids).

La force centrifuge

- ▶ C'est la force qui vous attire vers l'extérieur lorsque vous prenez une courbe à une vitesse de plus de 25 km/h. Vous devez compenser cette force en effectuant un contrebraquage au début de la courbe pour ne pas être projeté vers l'extérieur.

L'énergie cinétique

- ▶ L'énergie cinétique est l'énergie accumulée par un corps en mouvement. Lors d'une collision, cette énergie doit être absorbée par la déformation du véhicule, de l'obstacle et du conducteur lui-même. Ainsi, en cas de collision, un motocycliste subira inévitablement les conséquences de cette accumulation d'énergie.

Rappel des principales manœuvres

Tout d'abord, rappelez-vous les deux techniques qui sont liées à toutes les manœuvres :

- ▶ **Adopter une position de conduite sécuritaire.**
- ▶ **Diriger son regard au bon endroit.**



Ensuite, lisez ce résumé des manœuvres.

Mettre une moto en mouvement

Amorcer

- ▶ Poser le pied droit sur le repose-pied.
- ▶ Poser le pied gauche au sol.
- ▶ Appuyer le genou droit sur le réservoir.
- ▶ Serrer le frein avant.
- ▶ Appuyer sur la pédale de frein arrière.

Exécuter

- ▶ Serrer le levier d'embrayage.
- ▶ Poser le pied droit au sol.
- ▶ Placer la transmission au premier rapport.
- ▶ Poser le pied gauche au sol.
- ▶ Poser le pied droit sur le repose-pied.
- ▶ Appuyer sur le frein arrière.
- ▶ Relâcher le levier de frein avant.
- ▶ Relâcher le levier d'embrayage jusqu'au point de friction et, au même moment, tourner la poignée des gaz pour augmenter le régime du moteur.

Conclure

- ▶ Relâcher le frein arrière quand la moto se met en mouvement.
- ▶ Accélérer graduellement quand le frein arrière est complètement relâché.
- ▶ Poser le pied gauche sur le repose-pied.

Changer de vitesse (en route)

Amorcer

- ▶ Relâcher la poignée des gaz lorsque l'accélération diminue et que le moteur tourne rapidement.

Exécuter

- ▶ Serrer le levier d'embrayage.
- ▶ Relever le sélecteur de vitesses pour passer au rapport suivant.
- ▶ Relâcher progressivement le levier d'embrayage et tourner simultanément la poignée des gaz pour augmenter le régime du moteur.

Conclure

- ▶ Accélérer graduellement.

Freiner

Amorcer

- ▶ Relâcher la poignée des gaz.
- ▶ Serrer le levier d'embrayage.

Exécuter

- ▶ Appuyer légèrement sur le frein arrière.
- ▶ Serrer progressivement le levier du frein avant sans bloquer la roue.

Conclure

- ▶ Rétrograder en ramenant la transmission au rapport qui correspond à la vitesse à laquelle vous circulez.
- ▶ Ajuster votre vitesse.

S'immobiliser

Amorcer

- ▶ Relâcher la poignée des gaz.

Exécuter

- ▶ Serrer le levier d'embrayage.
- ▶ Rétrograder (répéter jusqu'au premier rapport).
- ▶ Appuyer progressivement sur le frein arrière.
- ▶ Serrer progressivement le levier du frein avant sans bloquer la roue.

Conclure

- ▶ Serrer le levier d'embrayage.
- ▶ Placer le sélecteur de vitesses au point mort *neutre* ou au premier rapport.
- ▶ Poser le pied gauche par terre après immobilisation.

Prendre un virage

Amorcer

- ▶ Tourner la tête vers la sortie du virage.
- ▶ Porter le regard vers la sortie du virage.
- ▶ Balayer l'environnement de conduite du regard.

Exécuter

- ▶ Relâcher la poignée des gaz.
- ▶ Tourner le guidon dans le sens du virage.
- ▶ Déplacer votre poids vers l'extérieur du virage.
- ▶ Accélérer graduellement avec la poignée des gaz.

Conclure

- ▶ Changer de vitesse au besoin.
- ▶ Reprendre votre vitesse initiale.

Prendre une courbe

Amorcer

- ▶ Tourner la tête vers la sortie de la courbe.
- ▶ Porter le regard vers la sortie de la courbe.
- ▶ Balayer l'environnement de conduite du regard.

Exécuter

- ▶ Avant la courbe, relâcher légèrement la poignée des gaz afin de ralentir.
- ▶ Vous assurer d'amorcer la courbe à une vitesse appropriée.
- ▶ Pousser sur le guidon du côté où vous voulez faire tourner la moto (contrebraquage).
- ▶ Si c'est possible, conserver une vitesse constante dans la courbe.

Conclure

- ▶ Lorsque la moto se redresse à la sortie de la courbe, suivre ce mouvement avec votre corps.
- ▶ Accélérer au besoin à la fin de la courbe pour reprendre votre vitesse initiale.

Éviter un obstacle à moins de 25 km/h

Amorcer

- ▶ Éviter de fixer l'obstacle que vous désirez contourner.

Exécuter

- ▶ Relâcher légèrement la poignée des gaz pour ralentir le plus possible.
- ▶ Diriger la moto de façon à éviter l'obstacle.
- ▶ Déplacer votre poids du côté opposé à celui vers lequel vous inclinez la moto pour éviter l'obstacle.

Conclure

- ▶ Quand la moto se redresse, vous redresser progressivement.
- ▶ Après avoir évité l'obstacle, tourner progressivement la poignée des gaz pour reprendre votre vitesse initiale.

Éviter un obstacle à plus de 25 km/h

Amorcer

- ▶ Éviter de fixer l'obstacle que vous désirez contourner.

Exécuter

- ▶ Relâcher légèrement la poignée des gaz pour ralentir le plus possible.
- ▶ Pousser sur la poignée située du côté où vous voulez vous diriger (contrebraquage).

Conclure

- ▶ Après avoir évité l'obstacle, tourner progressivement la poignée des gaz pour reprendre votre vitesse initiale.

PENDANT LA SAISON

Après avoir fait les vérifications générales de début de saison, il faut penser que rouler en toute sécurité exige aussi une maintenance régulière.

Si vous prenez la route souvent durant la saison, il est important d'entretenir votre véhicule afin de le maintenir en excellente condition en tout temps.

Vous trouverez aux pages suivantes quelques aide-mémoire et des compléments d'information.

Aide-mémoire pour une vérification rapide

Chaque moto a ses particularités, et il est de votre responsabilité de bien comprendre celles de votre moto. Vérifier les points suivants avant de prendre la route devrait, à la longue, devenir un automatisme ; il garantira votre sécurité.

Voici quelques éléments à vérifier régulièrement :

Pneus

- ▶ **Pression des pneus :** Vérifiez que la pression des pneus est adéquate. Un pneu adéquatement gonflé minimise la distance de freinage et donc augmente la sécurité. À vérifier lorsque le pneu est froid et selon les indications du fabricant.
- ▶ **Bande de roulement :** Vérifiez soigneusement la bande de roulement. Sa profondeur ne doit pas être **inférieure à la norme recommandée par le constructeur** de la moto. Des indications sur le côté du pneu précisent généralement l'usure maximale autorisée.
- ▶ **État général :** Inspectez attentivement les pneus pour trouver des dommages ou coupures ou encore des objets qui pourraient les endommager.

Voici quelques éléments à vérifier régulièrement :

Systèmes électriques et d'identification	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Phares et feux : Vérifiez que les feux arrière et que les deux positions du phare (feux de route/feux de croisement) fonctionnent correctement. ▶ Feu de freinage : Vérifiez que les deux leviers (freins avant et arrière) actionnent bien le feu de freinage. ▶ Clignotants : Vérifiez leur bon fonctionnement. ▶ Klaxon : Vérifiez son bon fonctionnement. ▶ Interrupteur d'urgence : Vérifiez son bon fonctionnement. ▶ Plaque : Assurez-vous que votre plaque est propre, correctement fixée et éclairée le soir.
Liquides	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Huile : Vérifiez le niveau d'huile et vidangez au besoin. ▶ Niveau d'essence : Vérifiez le niveau d'essence et assurez-vous d'en avoir une quantité suffisante pour votre randonnée. ▶ Fuites : Vérifiez l'absence de fuite de liquide au sol autour de votre moto. Si vous découvrez une fuite, tentez d'en trouver la source le plus rapidement possible et apportez les correctifs nécessaires.
Câbles	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Recherchez toute usure ou tout état anormal des câbles des leviers, des commandes et des compteurs. Ils ne doivent pas être endommagés, car cela augmenterait le risque de perte de contrôle.
Levier d'embrayage et poignée des gaz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Levier d'embrayage : Assurez-vous que le levier d'embrayage fonctionne en souplesse et est bien ajusté. ▶ Poignée des gaz : Assurez-vous que la poignée des gaz fonctionne librement et qu'elle se remet en place une fois relâchée. Le moteur devrait également tourner au ralenti une fois la poignée relâchée.
Rétroviseurs	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Assurez-vous avant le départ que vos deux rétroviseurs sont propres, non endommagés, bien ajustés et fixés solidement.
Amortisseurs	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Amortisseur arrière : Ajustez-le au besoin si vous transportez des bagages ou un passager.

Voici quelques éléments à vérifier régulièrement :

Béquille latérale (et centrale si présente)

- ▶ Vérifiez son **bon fonctionnement** et le ressort, et lubrifiez au besoin.

Freins

- ▶ Vérifiez l'**ajustement** des freins avant et arrière. Assurez-vous qu'ils sont fermes et qu'ils empêchent tout déplacement de la moto lorsque vous appuyez dessus.
- ▶ Recherchez la présence de **fuites** de liquide.

Pour tout détail ou toute explication supplémentaires concernant ces vérifications, référez-vous au manuel de votre moto ou à un mécanicien qualifié.

Attention : Il est également important d'être attentif à tout bruit, vibration inhabituelle, fuite d'huile ou manque de puissance. Cela pourrait être signe d'un mal fonctionnement auquel il faudra remédier rapidement.

Aide-mémoire pour la préparation d'un voyage

Partir en voyage demande une certaine planification, et voyager à moto n'y fait pas exception. Ce type de véhicule amenant des contraintes particulières (bagages, vulnérabilité aux conditions météo, etc.), il vous faudra adapter votre préparation en conséquence.

Voici quelques éléments auxquels il vous faut penser avant un départ :

Itinéraire	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planifiez votre itinéraire (consultez les cartes routières, repérez les zones de travaux, etc.). ▶ Repérez à l'avance les stations-services sur votre route.
Durée du voyage	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Assurez-vous de bien évaluer la durée de votre voyage en tenant compte du trafic, des possibles engorgements, de la distance à parcourir, et prévoyez un peu de temps en surplus.
Météo	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Consultez les prévisions météo des différents endroits où vous irez, et prévoyez les vêtements nécessaires pour faire face à tout changement météorologique*.
Moment de la journée	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Voyagerez-vous de jour ou de soir ? Des vêtements plus chauds et plus voyants pourraient être nécessaires et plus sécuritaires le soir ou la nuit. ▶ Tenez également compte de votre tolérance à la fatigue dans votre choix du moment de la journée pour prendre la route. Conduire une moto est plus exigeant physiquement que conduire une voiture.
Conditions routières	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Informez-vous sur les conditions routières, les travaux en cours, les parcours à éviter, et soyez prêt à rouler dans des conditions moins optimales.
Équipement	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Peu importe le type de voyage planifié, prévoyez l'équipement nécessaire pour faire face à toute situation (trousse de réparation, de premiers soins, etc.).

* Peu importe la température, il est important pour votre sécurité de porter en tout temps des vêtements spécialement conçus pour la moto.

Nouvelles technologies

Chaque jour, de nouvelles technologies apparaissent, et le monde de la moto n'y échappe pas. Voici quelques exemples de nouvelles technologies conçues pour rendre la vie du motocycliste plus agréable et accroître sa sécurité.

Quelques innovations en technologie

Description

Veste gonflable



Pour limiter les blessures dues à l'éjection des motocyclistes en cas d'impact, la veste gonflable, inspirée des sacs gonflables des automobiles, a fait son apparition. Elle fonctionne à l'aide d'un cordon de sécurité qui la relie à la moto. Ce cordon est relié à une cartouche de gaz comprimé se trouvant dans la veste.

Si le motocycliste est éjecté de sa moto, la veste se gonfle instantanément. Ce « sac gonflable » le protège donc en absorbant les chocs au niveau du cou, de la nuque, du dos, des hanches et de la poitrine. La veste est prévue pour se dégonfler quelques dizaines de secondes après. Elle est offerte en divers formats. Informez-vous dans les boutiques spécialisées.

Gilet chauffant, gants chauffants, poignées chauffantes, etc.



Que ce soit pour affronter des conditions climatiques difficiles ou pour étirer au maximum votre saison de moto, de nombreux accessoires peuvent vous aider. Les gilets, gants ou poignées chauffants se connectent souvent directement à la moto avec différents systèmes (ex. : rhéostat modulateur de température).

Quelques innovations en technologie

Description

GPS



Depuis quelques années, le GPS (*Global Positioning System*) fait de plus en plus d'adeptes. Autrefois conçu pour des usages militaires, il fait maintenant partie de la technologie utilisée en voiture et même à moto. Très utile pour se diriger en voyage, il n'en demeure pas moins une potentielle source de distraction pour le motocycliste. Il faut donc l'utiliser avec discernement.

Si vous devez le programmer ou y entrer des données, faites-le avant de prendre la route.

Casque à réalité augmentée



Dans notre société « connectée », toutes sortes de concepts voient le jour, dont celui d'un casque à réalité augmentée. Ce casque de type intégral, toujours à l'état de projet, serait connecté à nos téléphones et autres appareils électroniques et, grâce à un petit écran intégré à la visière, il retransmettrait des informations comme la route à suivre, les conditions météo, etc. Diverses compagnies travaillent sur un tel concept. À suivre...



Certaines de ces nouvelles technologies peuvent constituer d'importantes sources de distraction. Elles doivent être utilisées avec beaucoup de jugement.

Systèmes de communication

À moto, une bonne communication est essentielle. Que ce soit lors de promenades avec un passager ou en groupe, les échanges doivent se faire en toute sécurité. Étant donné la situation particulière qu'impose la route (vent, bruit, distance, port d'un casque, etc.), certains motocyclistes choisiront d'utiliser les systèmes de communication de type intercom.

Voici les deux principaux types de systèmes de communication :

Type d'intercom	Description
<p>Intercom à fil, électronique ou non, intégré ou non</p> 	<p>Ce type d'intercom permet la communication entre le conducteur et son passager.</p>
<p>Intercom sans fil (technologie Bluetooth)</p> 	<p>En plus de la communication entre passager et conducteur, ce type d'intercom permet l'échange avec les conducteurs et passagers d'autres motos.</p> <p>Ce système peut être compatible avec les GPS, les radios, les lecteurs MP3, etc.</p> <p>Il est important de rappeler que, lorsque le système n'est pas intégré à un casque protecteur, le port d'un seul écouteur est permis, et ce, sans égard à ce qui est requis par le système de communication.</p>



L'utilisation de cette technologie peut nuire à votre concentration. Les conversations, la radio, la musique, les indications émises par le GPS peuvent constituer d'importantes sources de distraction, nuire à votre vigilance et vous empêcher de réagir adéquatement aux conditions changeantes de la route.

Ajout d'équipement

Le modulateur de phare à intensité variable et les phares ou feux d'appoint

Les motos ne représentant qu'une partie des véhicules en circulation et ne parcourant les routes qu'une partie de l'année, il est normal que les autres usagers de la route n'acquière pas le réflexe de leur être attentifs.

De la même façon, les motocyclistes croient souvent à tort qu'ils sont vus par les autres usagers de la route. Le fait de n'avoir pas vu le motocycliste est d'ailleurs l'une des causes d'accident relevées par les conducteurs de véhicules routiers dans les récentes études.

Pour augmenter la visibilité et la sécurité des motocyclistes sur les routes, il est recommandé d'ajouter un modulateur de phare à intensité variable et des phares ou des feux d'appoint à la moto⁷.

Phares et feux d'appoint

Les phares et feux d'appoint permettent d'élargir le gabarit visuel de votre moto, ce qui permet aux autres de mieux vous voir et de mieux évaluer la vitesse à laquelle vous arrivez. Selon certaines études, le fait de disposer stratégiquement des feux d'appoint près des rétroviseurs et dans le bas de la fourche rendrait la moto aussi visible qu'une voiture.

À gauche: la zone généralement visible d'une moto (les phares).

À droite: la zone visible d'une moto sur laquelle on a installé des feux d'appoint, ce qui augmente de beaucoup la visibilité de son gabarit, donc la sécurité du motocycliste.



7. www.saaq.gouv.qc.ca/moto-visibilite.

Modulateur de phare à intensité variable

Le modulateur de phare est un phare de croisement à intensité variable, en ce sens qu'il fait varier l'intensité du phare pour attirer l'attention des autres usagers de la route, rendant ainsi la moto plus visible.

Il est possible d'ajouter un modulateur de phare à intensité variable aux phares de croisement ou aux phares de route d'une moto, voire aux deux.

LES NORMES DE TRANSPORTS CANADA

- ▶ La vitesse de modulation doit être de 240 ± 40 cycles à la minute.
- ▶ Pendant chaque cycle, le projecteur doit fonctionner à la puissance maximale de 50 à 70 % du temps.
- ▶ L'intensité la plus faible ne doit jamais être inférieure à 17 % de l'intensité maximale.
- ▶ En plus du commutateur manuel, le modulateur doit être muni d'un dispositif qui interrompt automatiquement la modulation à la tombée du jour à l'aide d'un capteur de luminosité.



Il peut être tentant de se procurer un modulateur sur le Web. Dans ce cas, assurez-vous qu'il remplit les exigences mentionnées plus haut. Un modulateur dont le changement d'intensité ferait en sorte que le ou les phares deviennent clignotants ou clignotants alternatifs ne respecterait pas le *Code de la sécurité routière*. Il en est de même s'il n'est pas muni du dispositif d'arrêt automatique requis par Transports Canada.

Les modifications structurelles et esthétiques et votre sécurité

Vous serez peut-être un jour tenté d'apporter des modifications ou des améliorations à votre moto pour l'adapter à votre personnalité, à votre style. Toutefois, pensez-y bien avant et analysez les changements qu'entraîneront vos modifications.

Pour toute modification :

- ▶ Toute décision de modification devrait être réfléchie. En effet, il faut répondre préalablement à la question suivante :
 - ▶ Les modifications que je désire apporter peuvent-elles avoir une influence importante sur la conduite de ma moto et, au final, sur ma sécurité ?
- ▶ S'il y a la moindre possibilité que la réponse puisse être oui à cette question, vous devriez renoncer à faire ces modifications.
- ▶ Quelle que soit la modification, elle doit respecter les normes en vigueur.

Voici quelques exemples de modifications et ce à quoi il faut penser avant de les faire.

Modifications structurelles

Les repose-pieds

Les modifications des repose-pieds augmentent parfois la largeur de la moto à la hauteur des pieds.



Certains types de repose-pieds peuvent accrocher la route dans une courbe et entraîner une perte de contrôle. Pensez-y bien, car le nouveau gabarit de votre moto vous obligera à conduire différemment. À éviter pour un conducteur inexpérimenté.

Les clignotants

Les motocyclistes modifient parfois les clignotants. Ce type de modification entraîne souvent une baisse de visibilité de la moto, et ce, même si les nouveaux clignotants respectent les normes en vigueur. Encore une fois, il est donc aussi important de mesurer les effets des modifications sur la sécurité.

Le système d'échappement

Vous pouvez modifier le système d'échappement de votre moto. Toutefois, assurez-vous d'être en règle avec le niveau sonore autorisé par Transports Canada. Une simple vérification pourrait vous éviter des frais en contravention et en modifications. Demandez à votre concessionnaire ou à un professionnel qualifié.

Les systèmes électriques

Toute modification concernant les systèmes électriques, comme l'ajout de feux d'appoint ou d'un modulateur de phare à intensité variable, devrait être faite par un professionnel qualifié pour éviter toute surcharge ou tout endommagement des circuits électriques de la moto.

Élargissement de la roue arrière

Une des nouvelles tendances est d'installer une roue surdimensionnée à l'arrière de la moto. Certaines boutiques spécialisées offrent de modifier votre moto selon divers modèles et caractéristiques. Il est important de noter que la conduite avec une telle roue est plus difficile et la moto, moins maniable. Ce type de modification est donc à éviter pour les conducteurs novices ou inexpérimentés, et doit être faite par un professionnel.

Modifications esthétiques

Il n'y a pas de limite autre que celle de l'originalité et du bon goût aux modifications esthétiques que l'on peut apporter à une moto. Tout est question de choix personnel. Assurez-vous toutefois que ces modifications esthétiques n'entravent pas le bon fonctionnement des composantes de la moto.

Types de freins

Freins et influence sur la conduite

Comme il a été dit au premier chapitre, le freinage est un élément de la conduite d'une moto qu'il faut doser. De plus, chaque type de frein a une influence sur la conduite et les réactions de la moto. Vous devez donc être attentif au comportement des freins et adapter votre conduite en conséquence. L'humidité, la ventilation, l'exposition aux intempéries sont quelques aspects dont il vous faut tenir compte quand vient le temps de freiner. Une connaissance minimale des freins peut donc vous aider à comprendre leur comportement sur la route.

Voici les principaux types de freins.

Freins à tambour

Les motos sont de moins en moins équipées de freins à tambour. Même si ceux-ci comportent certains avantages (relative étanchéité, force de freinage), ils sont graduellement remplacés par les freins à disque.



Freins à disque

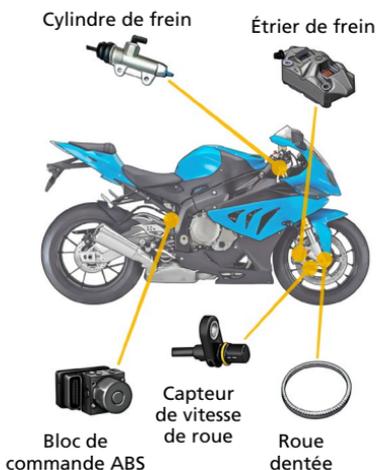
Les freins à disque sont dorénavant les plus utilisés dans l'industrie de la moto. Reconnus pour leur puissance supérieure à celle des freins à tambour, les freins à disque peuvent être composés de différents types de matériaux (acier inoxydable, fonte, carbone ou céramique). Puisqu'ils sont généralement à l'air libre, ils sont exposés aux intempéries, ce qui peut prolonger la distance de freinage. Leur durée de vie semble toutefois supérieure à celle des freins à tambour et ils permettent l'ajout d'un système ABS, ce qui représente un avantage non négligeable.



Système d'assistance au freinage

Le système antiblocage ABS

L'ABS (*Anti-lock Braking System*) est un système d'assistance au freinage. Il permet d'empêcher le blocage des roues de la moto lors d'un freinage. Il est généralement formé d'un capteur de vitesse de roue, d'un calculateur électronique et d'un mécanisme permettant la gestion de la pression du liquide de frein. Certaines motos ne disposent de ce système que sur la roue avant, tandis que d'autres en disposent sur les deux roues. L'illustration de droite montre les principales composantes d'un système antiblocage ABS.



Avantages et inconvénients d'un système antiblocage ABS

Si vous conduisez une moto munie de freins ABS pour la toute première fois, vous serez probablement étonné par la force des vibrations ressenties sur le guidon. Une période d'adaptation est donc nécessaire. De plus, il semble que ce soit lorsque la moto est à la verticale que le système ABS fournit son rendement optimal. La prise d'une courbe ou d'un virage entraînant forcément l'inclinaison de la moto, ce système pourrait donc être moins efficace dans une telle situation. Par ailleurs, l'ABS ne peut se substituer à votre capacité de freiner adéquatement. Il est important de faire attention, car ce dispositif pourrait vous procurer un faux sentiment de confiance et vous inciter à repousser les limites de votre moto au point de compromettre votre sécurité et celle des autres.

Bref, le système ABS comporte des avantages incontestables pour la sécurité, mais il ne remplacera jamais une bonne technique de freinage.

Intervenir sur les lieux d'un accident de moto

La règle des trois P

1. Protéger les lieux

- ▶ Couper le contact du ou des véhicules.
- ▶ Créer si possible une zone de sécurité (fusée éclairante ou autre moyen) pour éviter un autre accident.
- ▶ Ne pas vous mettre en danger.



2. Prévenir

- ▶ Alerter le 911 en indiquant au mieux les circonstances de l'accident (lieu, blessés, etc.).

3. Porter secours

- ▶ Ne pas toucher au casque du blessé.
- ▶ Ne pas déplacer le blessé, sauf s'il est en danger à l'endroit où il se trouve.
- ▶ Rester avec le blessé jusqu'à l'arrivée des secours.

Écoconduite

Bien qu'on ne pratique la moto, au Québec, que quelques mois par an, il est de votre responsabilité d'adopter un comportement responsable avec votre véhicule. Réduire votre consommation de carburant et, par le fait même, l'émission de CO₂ en fait partie. De plus, l'écoconduite peut jouer un rôle déterminant pour votre sécurité sur les routes, ce qui n'est pas négligeable.

Conseils relatifs à l'écoconduite*

Éléments à surveiller

Conseils et avantages

La pression des pneus

Ajustez la pression de vos pneus au niveau approprié pour...

- ▶ Économiser le carburant.
- ▶ Conduire de façon sécuritaire.
- ▶ Augmenter la durée de vie de vos pneus.

L'arrêt du moteur

Arrêtez votre moteur (pour un arrêt de plus de 60 secondes) pour...

- ▶ Économiser le carburant.
- ▶ Diminuer votre facture.
- ▶ Diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

* Ce texte est un résumé de données tirées du site www.ecomobile.gouv.qc.ca.

Conseils relatifs à l'écoconduite*

Éléments à surveiller

Conseils et avantages

Les accessoires	<p>Limitez les accessoires...</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ En enlevant les porte-bagages lorsqu'ils ne sont pas nécessaires. ▶ En allégeant le véhicule le plus possible.
Le choix de véhicule	<p>Évaluez, lors de l'achat...</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Vos besoins réels. ▶ Le taux de consommation en ville. ▶ Le taux de consommation sur route.
L'optimisation des déplacements	<p>Planifiez vos déplacements...</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ En choisissant un parcours qui réduit le nombre d'arrêts à faire.
L'entretien	<p>Entretenez votre véhicule...</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ En faisant régulièrement les vérifications périodiques de votre moto. ▶ En respectant le calendrier d'entretien du constructeur.
Les forces subies par le véhicule	<p>Diminuez les effets des forces sur votre véhicule (roulement, aérodynamique, accélération)...</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ En réduisant le nombre d'accélération. ▶ En adaptant votre vitesse selon l'état de la circulation et la distance qui vous sépare du prochain feu de circulation. ▶ En maintenant un intervalle de cinq secondes avec le véhicule qui précède, ce qui évite des décélération et des accélérations trop grandes. ▶ En maintenant une vitesse constante. ▶ En relâchant tôt l'accélérateur pour ralentir.

* Ce texte est un résumé de données tirées du site www.ecomobile.gouv.qc.ca.

Voici quelques **pratiques** d'écoconduite. Certaines d'entre elles, comme l'anticipation et l'augmentation des marges de sécurité, vous assurent de rouler de façon plus sécuritaire sur le réseau routier.

Pratiques d'écoconduite*

Quoi faire ?	Explication
Anticiper au maximum en ville	▶ Observer le plus loin possible aux feux de circulation peut vous permettre de prévoir les ralentissements et d'adapter votre vitesse en conséquence.
Anticiper au maximum sur l'autoroute	▶ Réduire votre vitesse sur l'autoroute est un bon moyen de diminuer votre résistance à l'air, et ainsi votre consommation de carburant.
Anticiper au maximum avant un arrêt obligatoire	▶ À l'approche d'un arrêt obligatoire, relâcher les gaz plus tôt peut s'avérer une bonne façon de ménager vos freins et d'économiser du carburant.
Augmenter la marge de sécurité avec les autres véhicules (de trois à six secondes)	▶ Plus votre marge de sécurité est élevée, moins vous avez à gérer freinages et accélérations. Ainsi, votre consommation de carburant diminue.
Rechercher une vitesse constante	▶ Moins vous jouez avec l'accélérateur, moins vous consommez de carburant.
Accélérer de façon franche	▶ Accélérer franchement pour atteindre les vitesses supérieures le plus vite possible permet d'économiser du carburant.
Tirer profit des pentes	▶ Utiliser le rapport de vitesse le plus élevé possible dans les pentes descendantes aide à limiter la consommation de carburant.

* Ce texte est un résumé de données tirées du site www.ecomobile.gouv.qc.ca.

FIN DE SAISON (ENTREPOSAGE)

La saison s'achève déjà et le temps est venu de remiser votre véhicule. En vue de votre prochaine saison de moto, il vous faut maintenant la préparer adéquatement. C'est une étape à ne pas négliger, car une bonne préparation sera garante d'un bon départ la prochaine fois.

Le tableau qui suit présente les étapes générales de remisage d'une moto. Pour des consignes plus détaillées, référez-vous au manuel de votre moto.

Consignes de remisage pour la moto

Lieu où ranger la moto

- ▶ Entrez la moto dans un endroit sec, aéré et protégé des éléments extérieurs. Veillez toutefois à ce qu'elle demeure accessible en tout temps.
- ▶ Placez la moto sur une surface plane, tournez le guidon au maximum vers la gauche et verrouillez la direction en enlevant la clé de contact.

Nettoyage

- ▶ Faites un nettoyage complet de la moto. Assurez-vous qu'elle est complètement sèche avant le remisage pour éviter des problèmes d'humidité ou de condensation.

Réservoir de carburant

- ▶ Remplissez complètement le réservoir⁸.
- ▶ Ajoutez un stabilisateur de carburant et faites tourner le moteur quelque temps pour propager l'essence additionnée du stabilisateur dans les conduits.

8. Dans certains cas, comme pour les motos à carburateur, les consignes différeront. Vérifiez les instructions s'appliquant à votre moto.

Batterie

- ▶ Débranchez la batterie et remisez-la à l'intérieur ou dans un endroit où la température sera toujours supérieure au point de congélation.
- ▶ Afin de conserver la batterie chargée durant une période prolongée, procurez-vous de préférence un chargeur à régime lent qui maintient la charge et se désactive lorsque le niveau de charge est atteint.

Pneus

- ▶ Gonflez les pneus aux pressions recommandées par le fabricant.
- ▶ Mettez la moto sur la béquille centrale (si présente) ou sur des supports pour éviter que les pneus touchent le sol.

Protection

- ▶ Appliquez un protecteur (huile, cire ou autre) sur les chromes, pièces métalliques et autres composantes. (Voir le manuel de votre moto pour des consignes plus détaillées.)
- ▶ Recouvrez la moto d'une bâche ou d'une housse perméable à l'air conçue spécialement pour cet usage (protège, évite la condensation et les problèmes d'humidité).

Conduits

- ▶ Si désiré, bouchez le filtre à air et le silencieux pour éviter toute intrusion de poussière ou d'insectes.

Note : Chaque moto a ses particularités relativement aux opérations de remisage et aux conditions d'entreposage. Consultez le manuel de votre moto et appliquez les consignes de remisage qui la concernent.

NOTES



4^e ÉDITION

Nouvelles mesures
du Code de la
sécurité routière
incluses

CONDUIRE UNE MOTO



Conduire une moto peut être source de plaisir et d'un grand sentiment de liberté. La sécurité doit toutefois faire partie de ce rendez-vous avec la route. Pour en profiter pleinement, le motocycliste doit toujours garder à l'esprit qu'il partage le réseau routier avec ses nombreux autres usagers. Ses connaissances, ses habiletés et surtout son comportement jouent un rôle important pour sa sécurité.

Le présent guide s'adresse à toute personne qui désire apprendre à conduire une moto. Il contient les notions qu'il faut acquérir et comprendre pour devenir un motocycliste au comportement sécuritaire, coopératif et responsable sur la route.

Ce guide peut également être utile au motocycliste expérimenté comme ouvrage de référence. On y trouve de nombreuses informations complémentaires pour rafraîchir ses connaissances et des outils pour s'évaluer en tant que conducteur afin d'améliorer ses habitudes de conduite.

Cette édition remaniée propose des explications et des précisions additionnelles tout en vulgarisant certaines notions.