

Manuel du motocycliste



Guide pour conduire en toute sécurité
les motocyclettes, les cyclomoteurs et
les bicyclettes motorisées



La Division de la conformité et des permis du ministère de l'Infrastructure tient à remercier le ministère de l'Infrastructure et des Transports de l'Alberta de lui avoir permis d'utiliser son Motorcycle Operator's Licence Handbook pour la production du présent manuel des TNO. Veuillez noter que le ministère de l'Infrastructure et des Transports de l'Alberta n'est pas responsable du contenu du présent manuel.

Le présent manuel n'est qu'un guide et ne doit pas être utilisé pour interpréter une question de droit. Les lois officielles doivent être consultées à ce sujet.



Table des matières

CHAPITRE 1

Information sur le permis de conduire une motocyclette

Examen théorique	6
Examen pratique	6
Examen sur route	6
Apprendre à conduire une motocyclette	7
Motocyclettes	7
Cyclomoteurs	9
Bicyclettes motorisées	11
Quelques types de motocyclettes .	13

CHAPITRE 2

Se préparer pour la route

Casques de motocyclette	16
Choisir un casque	16
Normes de sécurité pour les casques	17
Se protéger les yeux et le visage .	18
Vêtements	19
Hypothermie	20
Hyperthermie, déshydratation et temps chaud	20
Bottes ou chaussures	20
Gants	21
Motocycliste	22

CHAPITRE 3

Connaître sa motocyclette

Choisir la bonne motocyclette . . .	24
Apprivoiser les commandes	24
Inspection avant départ	25
Pneus	25

Roues	26
Système d'entraînement	26
Système électrique	26
Fluides	26
Levier d'embrayage et accélérateur	27
Rétroviseurs	27
Freins	27
Béquilles	27

CHAPITRE 4

Maîtriser la motocyclette

Position du motocycliste	30
Démarrage	31
Boîtes de vitesses manuelles	32
Changer de rapport	33
Passer à un rapport plus élevé (monter en vitesse)	34
Rétrograder d'une ou de plusieurs vitesses	34
Vitesse dans les virages	35
Démarrer dans une côte	35
Traction	36
Freiner et arrêter	37
Conseils de freinage	38
Distance d'arrêt	39
Dérapages	40
Signaler ses intentions	41
Virages	41
Virages avec contre-braquage	42
Négocier un virage	42
Se stationner	43
Se stationner en pente	44

CHAPITRE 5

Prendre la route

Protégez-vous! Soyez visible!	46
Position sur la route	46
Maintenir une distance sécuritaire.	47
Choisir la meilleure position dans la voie	49
Angles morts	50
Véhicules lourds.	51
Intersections.	52
Changer de voie.	54
Dépasser.	54
Dépasser des véhicules stationnés.	55
Se faire dépasser	56

CHAPITRE 6

Transporter des passagers et des bagages

Passagers et bagages.	58
Ajustements à faire pour un passager	59
Transporter un passager	60
Transporter des bagages.	61

CHAPITRE 7

Rouler en groupe

Formation en zigzag	64
Dépasser en groupe	65
File indienne.	66

CHAPITRE 8

Rouler dans des conditions difficiles

Rouler la nuit	68
Rouler par mauvais temps	69
Visibilité	69
Extrêmes de température.	69
Vent.	70
Traction.	70
Conditions routières	71
Passages à niveau	72

CHAPITRE 9

Situations d'urgence sur la route

Arrêts soudains	74
Éviter les obstacles	75
Rouler par-dessus les obstacles	76
Crevaisons	77
Animaux	78
Objets projetés.	78
Problèmes mécaniques.	79
Accélérateur coincé.	79
Vibrations	79
Pannes	80



Introduction

La conduite d'une motocyclette est une activité à haut risque, car ce type de véhicule est moins stable, plus petit et plus vulnérable en cas de collision que les autres véhicules sur la route. Les nouveaux conducteurs sont les plus susceptibles de faire une collision, parce qu'ils connaissent moins bien les commandes et les caractéristiques de tenue de route des motocyclettes.

Même si vous êtes un automobiliste chevronné, sachez que vous redevenez un débutant quand vous apprenez à conduire une motocyclette. Conduisez toujours prudemment. Essayez de prévoir et d'éviter les situations dangereuses en conduisant de manière stratégique. Une collision peut entraîner la perte de revenus, détériorer votre santé ou vous coûter la vie.

Le présent manuel est un supplément au ***Manuel du conducteur - Guide pour conduire en toute sécurité les voitures et les camions légers***, qu'on peut se procurer dans tous les bureaux d'immatriculation et des permis de conduire et qui décrit les règles de la route s'appliquant à tous les usagers de la route, y compris les motocyclistes. Le ***Manuel du motocycliste - Guide pour conduire en toute sécurité les motocyclettes, les cyclomoteurs et les bicyclettes motorisées*** contient des renseignements pertinents sur les principes de conduite et des conseils de conduite sécuritaire. Conjointement, ces deux manuels ont tout ce qu'il faut pour aider les conducteurs à se préparer aux examens théorique et pratique requis pour obtenir un permis de conduire une motocyclette.

Introduction



Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest offre quatre guides à l'intention des conducteurs.

1. Manuel du conducteur

Renseignements de base pour tous les conducteurs

2. Manuel du conducteur professionnel

Renseignements complémentaires pour la conduite de véhicules commerciaux. Doit être utilisé en conjonction avec le Manuel du conducteur par toute personne apprenant à conduire un camion, une semi-remorque, une ambulance, un taxi ou un autobus.

3. Manuel du motocycliste

Renseignements complémentaires sur la conduite sécuritaire des motocyclettes et des cyclomoteurs. Doit être utilisé en conjonction avec le Manuel du conducteur par toute personne apprenant à conduire une motocyclette, un cyclomoteur ou un vélo électrique.

4. Manuel sur les systèmes de freinage pneumatique

Renseignements sur le système de freinage pneumatique et ses composantes.

Ces quatre manuels couvrent toutes les classes de permis aux Territoires du Nord-Ouest (TNO). Vous y trouverez les renseignements requis pour obtenir un permis de conduire aux TNO. Il demeure recommandé de s'inscrire à une école de conduite professionnelle pour perfectionner ses connaissances et habiletés.

Le présent manuel doit être vu comme un guide – il n'a pas force de loi. La législation entourant la conduite de véhicules se trouve dans la *Loi sur les véhicules automobiles* et ses règlements connexes, que vous pouvez consulter à l'adresse www.justice.gov.nt.ca/fr/

En outre, en vertu de la *Loi sur les véhicules automobiles*, les municipalités ont pouvoir de réglementation sur les limites de vitesse, les zones scolaires, les zones de terrain de jeu et le stationnement. Le conducteur doit respecter ces règlements municipaux.

Lisez le présent manuel attentivement, et conduisez prudemment!

Pour en savoir plus, communiquez avec la Division de la conformité et des permis :

Division de la conformité et des permis

Ministère de l'Infrastructure

Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest

Tél. : 867-767-9088

Télec. : 867-873-0120

www.gov.nt.ca/ServicesConducteurs

Mise à jour : Janvier 2023

1

Chapitre 1

Information sur le permis de conduire une motocyclette

1

Information sur le permis de conduire une motocyclette

Examen théorique

Pour obtenir un permis de catégorie 6, il faut réussir un examen théorique. Les questions de cet examen s'inspirent **du présent manuel et du Manuel de l'automobiliste** et évaluent les connaissances des pratiques de conduite sécuritaire, du code de la route ainsi que de la signalisation routière et des feux de circulation qui s'appliquent aux motocyclettes.

Il faut payer des frais pour chaque examen.

Examen pratique

Certaines conditions particulières peuvent s'appliquer selon l'endroit où a lieu l'examen.

Pour obtenir un permis de catégorie 6, le candidat doit réussir l'examen pratique. Il doit également fournir la motocyclette nécessaire à l'examen pratique. L'examineur inspectera la motocyclette avant l'examen sur route; s'il juge qu'elle n'est pas mécaniquement sécuritaire, il refusera de procéder à l'examen sur route.

Examen sur route

L'examineur suivra le motocycliste dans un autre véhicule. Il lui donnera des instructions à l'avance, ou pendant l'examen au moyen d'un système radio unidirectionnel.

L'examen sur route comprend :

- une vérification de l'équipement de base;
- la réalisation de trois manœuvres décrites par l'examineur;
- la vérification des aptitudes suivantes : respect des règles de la circulation, utilisation correcte des clignotants, virages à gauche et à droite correctement effectués, équilibre de la motocyclette, position de conduite, jugement aux intersections et contrôle de la vitesse.

Il faut payer des frais pour chaque examen pratique.

Apprendre à conduire une motocyclette

Le conducteur débutant (catégorie 6P ou 7) participant au Programme de permis de conduire par étapes doit aussi se conformer aux exigences suivantes :

- s'il a un permis de catégorie 7, ne pas conduire entre 23 h et 6 h;
- avoir une alcoolémie de zéro;
- ne pas avoir accumulé six points d'inaptitude ou plus, auquel cas le registraire suspendra son permis de conduire.

Si vous faites l'examen sur une motocyclette dotée d'une boîte de vitesses automatique, votre permis portera les codes K et U limitant votre conduite aux motocyclettes à boîte de vitesses automatique.

Si vous faites l'examen sur une motocyclette dont le moteur a une cylindrée de 90 cm³ ou moins, votre permis portera le code U limitant votre conduite aux cyclomoteurs et autres motocyclettes dont le moteur a une cylindrée de 90 cm³ ou moins.

Motocyclettes

Qu'est-ce qu'une motocyclette?

Les motocyclettes sont définies comme suit dans la *Loi sur les véhicules automobiles* :

« Motocyclette » désigne un « véhicule automobile :

- muni de deux ou trois roues;
- conçu pour circuler sur la route;
- sans cabine pour le conducteur. »

Les motocyclettes dont le moteur a une cylindrée de 50 cm³ ou moins sont classées comme des cyclomoteurs. Toutes les autres motocyclettes sont classées et immatriculées comme des motocyclettes ordinaires.

Exigences particulières

- Il est interdit de se mettre debout sur une motocyclette pendant que celle-ci roule, de transporter plus de passagers que le nombre pour lequel elle est conçue et équipée, et de laisser un passager contrevenir aux restrictions sur les passagers (*Loi sur les véhicules automobiles*, article 242).

1

- Il est obligatoire de porter un casque approuvé de la manière prescrite (*Loi sur les véhicules automobiles*, article 243).
- Il est interdit de rouler en double file avec une autre motocyclette, sauf pour la dépasser (*Loi sur les véhicules automobiles*, article 244).
- Il est interdit de conduire une motocyclette dont le moteur a une cylindrée de 90 cm³ ou moins sur une route située à l'extérieur d'une municipalité ou sur une route où la vitesse maximale permise est supérieure à 50 km/h (*Loi sur les véhicules automobiles*, article 245).
- Si vous faites l'examen sur une motocyclette dotée d'une boîte de vitesses automatique, votre permis portera les codes K et U limitant votre conduite aux motocyclettes à boîte de vitesses automatique.
- Si vous faites l'examen sur une motocyclette dont le moteur a une cylindrée de 90 cm³ ou moins, votre conduite sera limitée aux cyclomoteurs et autres motocyclettes dont le moteur a une cylindrée de 90 cm³ ou moins.

Exigences

Permis : Pour la conduite d'une motocyclette, le ministère de l'Infrastructure exige un permis de conduire de catégorie 6 ou 6P ou un permis restreint de catégorie 6 respectant les conditions prescrites. La conduite d'une motocyclette avec un permis de catégorie 1, 2, 3, 4, 5 ou 7 est autorisée pendant l'apprentissage, sous la supervision d'une personne détenant un permis complet de catégorie 6 depuis au moins deux ans. Le superviseur doit être sur la motocyclette avec l'apprenti ou dans un autre véhicule automobile à proximité immédiate.

Âge minimal : Il est possible d'obtenir un permis d'apprenti de catégorie 7 à 15 ans, mais le titulaire doit être supervisé pendant l'apprentissage. L'âge minimal pour obtenir un permis probatoire de catégorie 5 ou 6 est de 16 ans. L'âge minimal pour obtenir un permis complet de catégorie 5 ou 6 est de 17 ans.

Immatriculation : Le ministère de l'Infrastructure exige qu'une motocyclette soit immatriculée (*Loi sur les véhicules automobiles*, articles 5 et 6).

Assurance : Le ministère de l'Infrastructure exige qu'une motocyclette soit assurée (*Loi sur les véhicules automobiles*, article 18).

Casque : Le ministère de l'Infrastructure exige que tous les conducteurs et les passagers de motocyclettes portent un casque approuvé, bien attaché (*Loi sur les véhicules automobiles*, article 243).

Cyclomoteurs



Qu'est-ce qu'un cyclomoteur?

Aux Territoires du Nord-Ouest, le cyclomoteur est un type de motocyclette qui :

- utilise une force mécanique ou une combinaison de forces mécanique et musculaire et qui a :
 - un moteur d'une cylindrée d'au plus 50 cm³,
 - un moteur électrique d'une puissance d'au plus 1,5 kW;
- a une vitesse maximale atteignable de 50 km/h, sans assistance de pédales, sur une surface plane;
- est équipée de pédales fonctionnelles, selon la conception.

Ma motocyclette est-elle un cyclomoteur?

Les termes « cyclomoteur », « scooter », « motocyclette à vitesse limitée » et « vélomoteur » sont en usage partout au Canada et dans l'industrie automobile, mais ne sont pas toujours synonymes. Aux Territoires du Nord-Ouest, le terme « motocyclette » inclut les cyclomoteurs et les scooters.

Un cyclomoteur est un type de motocyclette qui est soumis à des conditions d'utilisation différentes d'une motocyclette pleine vitesse. Toute motocyclette dont le moteur a une cylindrée de plus de 50 cm³ est classée comme une motocyclette standard.

1

Exigences particulières

- Le permis de catégorie 5 (permis de conduire standard) permet la conduite d'une motocyclette de type cyclomoteur. Tout autre permis complet ou de catégorie 7 avec supervision est également autorisé (*Règlement sur les permis de conduire*, annexe A).
- Si vous faites l'examen sur une motocyclette dotée d'une boîte de vitesses automatique, votre permis portera les codes K et U limitant votre conduite aux motocyclettes à boîte de vitesses automatique.
- Il est interdit de conduire une motocyclette dont le moteur a une cylindrée de 90 cm³ ou moins sur une route située à l'extérieur d'une municipalité ou sur une route où la vitesse maximale permise est supérieure à 50 km/h (*Loi sur les véhicules automobiles*, article 245).

Exigences

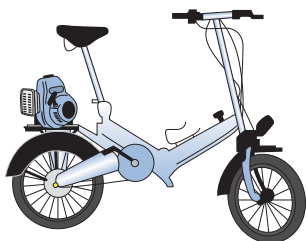
Âge minimal : Il est possible d'obtenir un permis d'apprenti de catégorie 7 à 15 ans, mais le titulaire doit être supervisé pendant l'apprentissage. L'âge minimal pour obtenir un permis probatoire de catégorie 5P ou 6P est de 16 ans. L'âge minimal pour obtenir un permis complet de catégorie 5 ou 6 est de 17 ans.

Immatriculation : Le ministère de l'Infrastructure exige qu'un cyclomoteur soit immatriculé. Il sera immatriculé comme une motocyclette.

Assurance : Le ministère de l'Infrastructure exige qu'un cyclomoteur, comme toute autre motocyclette, soit assuré.

Casque : Le ministère de l'Infrastructure exige que tous les conducteurs et les passagers de motocyclettes, cyclomoteurs inclus, portent un casque approuvé (*Loi sur les véhicules automobiles*, article 243).

Bicyclettes motorisées



Qu'est-ce qu'une bicyclette motorisée?

Une bicyclette motorisée est une bicyclette à pédales dotée d'un moteur électrique (d'une puissance maximale de 500 W) ayant une vitesse maximale de 32 km/h, sans poids prescrit ni propulsion possible par un moteur à combustion. Le ministère de l'Infrastructure n'exige pas qu'un cyclomoteur soit immatriculé et assuré, et il n'est pas nécessaire d'avoir un permis pour le conduire.

La bicyclette motorisée est aussi appelée « vélo/bicyclette électrique » ou « vélo/bicyclette à assistance électrique » et n'est pas considérée comme une motocyclette.

Exigences particulières

- Les bicyclettes motorisées sont soumises au même Code de la route que les bicyclettes.
- À cause des vitesses de conduite d'une bicyclette motorisée, le ministère de l'Infrastructure recommande à tous les conducteurs et les passagers de porter un casque de motocyclette approuvé.

Exigences

Permis : Le ministère de l'Infrastructure n'exige pas de permis pour conduire une bicyclette motorisée.

Âge minimal : Il n'y a actuellement aucune limite d'âge pour conduire une bicyclette motorisée. Cependant, le ministère de l'Infrastructure recommande fortement que les conducteurs d'une bicyclette motorisée aient au moins 12 ans.

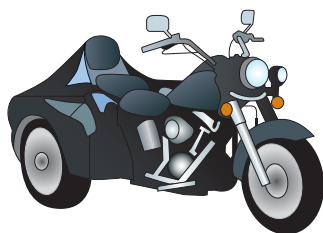
1

Immatriculation : Le ministère de l'Infrastructure n'exige pas qu'une bicyclette motorisée soit immatriculée.

Assurance : Le ministère de l'Infrastructure n'exige pas qu'une bicyclette motorisée soit assurée.

Casque : Le ministère de l'Infrastructure n'exige pas que les conducteurs et les passagers de bicyclettes motorisées portent un casque, mais recommande fortement le port d'un casque de motocyclette approuvé.

Quelques types de motocyclettes



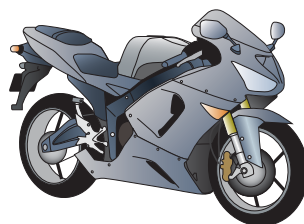
Trois roues



Scooter



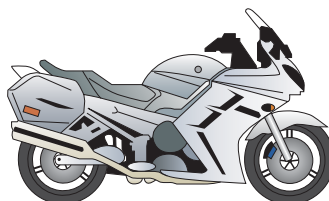
Aventurière



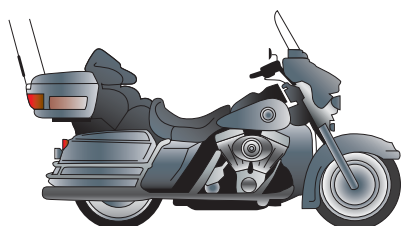
Sportive



Boulevardière



Sport-tourisme



Tourisme



Double usage

2

Chapitre 2 Se préparer pour la route

2

Se préparer pour la route

Équipement et vêtements de protection

Casques de motocyclette

Aux Territoires du Nord-Ouest, les conducteurs et les passagers de motocyclettes (cyclomoteurs inclus) doivent porter un casque approuvé, bien attaché.

Le ministère de l'Infrastructure recommande fortement aux conducteurs et aux passagers de bicyclettes motorisées de porter un casque de motocyclette approuvé.

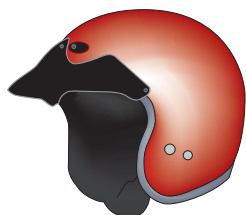
Choisir un casque

Il existe trois types de casques offrant différents niveaux de protection.



Protection intégrale (casque couvrant la tête et le visage)

- Procure la meilleure protection pour la tête.
- Est muni d'une visière qui protège les yeux.
- Possède la meilleure intégrité structurale.
- Protège le mieux contre les éléments.
- Protège les oreilles et le haut de la nuque.
- Protège le bas du visage et le menton.



Protection trois quarts (casque couvrant la tête, mais pas le visage)

- Protège bien la tête.
- Peut être muni d'une visière qui protège les yeux et contre les éléments.
- Protège les oreilles et le haut de la nuque.



Demi-protection (demi-coquille ou casque court)

- Protège la tête de manière limitée.

Avant de choisir un casque, portez-le de cinq à dix minutes. Vous saurez alors si le casque deviendra inconfortable avant de l'acheter.

Vérifiez que le casque est bien ajusté partout. Attachez-le fermement quand vous conduisez. Si vous pouvez retirer le casque sans détacher la mentonnière, le casque n'est pas sécuritaire.

Normes de sécurité pour les casques

Un casque approuvé portera une étiquette indiquant qu'il est conforme aux normes énoncées dans le *Règlement sur le port du casque de motocyclette*.

1. (1) *Les normes qui suivent sont adoptées à l'égard des casques devant être portés lors de la conduite d'une motocyclette :*
 - a) *la norme CAN 3-D230-M85, Casques protecteurs (motocyclettes, motoneiges et autres véhicules automobiles), de l'Association canadienne de normalisation (CSA);*
 - b) *le Règlement n°22, Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des casques de protection et de leurs écrans pour conducteurs et passagers de motocycles et de cyclomoteurs (24 septembre 2002), de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe;*
 - c) *la norme BS 6658:1985, Specification for Protective Helmets for Vehicle Users, du British Standards Institute.*
 - d) *la norme Federal Motor Vehicle Safety 218 (DOT FMVSS 218), Motorcycle Helmets, 49 C.F.R. 571.218, du ministère des Transports des États-Unis d'Amérique;*
 - e) *la norme ANSI Z90.1, Protective Headgear for Vehicular User, de l'American National Standards Institute;*
 - f) *la norme M2010, 2010 Standard for Protective Headgear for Use with Motorcycles and other Motorized Vehicles, de la Snell Memorial Foundation.*

2

Les fabricants recommandent de remplacer un casque après toute collision. N'achetez pas de casque usagé, parce qu'il n'y a aucun moyen de déterminer s'il a subi une collision ou s'il a été autrement endommagé. Respectez les recommandations du fabricant quant à la durée d'utilisation prévue du casque. Ne modifiez pas le casque d'une manière qui nuirait à son efficacité et à son homologation. Par exemple, il ne faut pas le peindre, le nettoyer avec un solvant ou lui ajouter un microphone et des haut-parleurs.

Se protéger les yeux et le visage

Une visière en plastique résistant aux chocs protège le visage du vent, de la poussière, de la saleté, de la pluie, des insectes et des roches projetées par les autres véhicules, qui peuvent tous être distrayants, douloureux et dangereux. En cas de distractions, vous pourriez être incapable de vous concentrer pleinement sur la route. Les verres correcteurs ou les lunettes de soleil ne protègent pas toujours adéquatement les yeux. Optez pour des produits offrant une protection des yeux supplémentaire qui sont spécialement conçus pour la motocyclette.

La plupart des pare-brise de motocyclettes ne protègent pas adéquatement les yeux ou le visage. La meilleure protection reste le casque intégral avec visière intégrée couvrant le visage.

Si vous choisissez un casque qui ne protège pas tout le visage, envisagez d'acheter une visière ou des lunettes spécialement conçues pour la motocyclette. Si vous portez des verres correcteurs, portez des lunettes de protection par-dessus vos verres.

Pour être efficace, un produit destiné à protéger les yeux ou le visage doit :

- être exempt d'égratignures;
- résister à la pénétration;
- permettre de bien voir des deux côtés;
- bien s'attacher pour ne pas être emporté par le vent;
- laisser assez d'espace pour porter des verres correcteurs ou des lunettes de soleil en dessous, au besoin.

Évitez de porter une visière teintée la nuit ou dans des conditions à faible luminosité. Si vous portez une visière teintée, apportez aussi une visière transparente que vous pourrez mettre en cas de visibilité réduite.

Vêtements

Les vêtements conçus pour les motocyclistes protègent le mieux des éraflures et des coupures durant une collision. Ils protègent également contre les éléments et les débris. Les vêtements devraient être portés en couches superposées pour que le motocycliste les adapte aux conditions météo.

Manteau et pantalon

Le manteau et le pantalon devraient couvrir complètement les bras et les jambes. Ils devraient être assez ajustés pour ne pas battre au vent, tout en étant assez amples pour vous permettre de bouger librement et se porter par-dessus les autres couches de vêtements. Les matériaux offrant la meilleure protection sont les tissus synthétiques robustes ou le cuir d'une épaisseur convenant au motocyclisme. Les jeans n'offrent qu'une protection minimale et se déchireront rapidement au contact de la chaussée. Il n'est pas recommandé de porter un pantalon léger, un short léger ou des vêtements faits de nylon léger pour faire de la motocyclette.

Choisissez des vêtements de couleurs vives, qui vous aideront à être visible quand vous circulez à motocyclette. En apposant du ruban réfléchissant sur votre motocyclette, votre casque et votre manteau, vous serez plus visible la nuit.

Par temps froid ou pluvieux, les vêtements appropriés vous tiendront au chaud et au sec. Un manteau de motocycliste pour temps froid devrait résister au vent et être bien ajusté au cou et aux poignets. Un imperméable de motocycliste de bonne qualité ne gonflera pas et ne se déchirera pas quand vous conduisez à grande vitesse. Il devrait avoir des manches longues et être assorti d'un pantalon. Les deux devraient être assez amples pour être portés confortablement par-dessus vos vêtements de motocyclette habituels.

Hypothermie

L'hypothermie se produit quand le corps perd sa chaleur interne à cause du froid ou du refroidissement éolien (par le vent). Les motocyclistes sont particulièrement susceptibles au refroidissement corporel rapide, qui entraîne un ralentissement des réflexes et de la vitesse de réaction. L'hypothermie peut aussi réduire l'aptitude du motocycliste à se concentrer et à réagir aux conditions changeantes de la circulation. Même par temps chaud, la constante

2

exposition au vent pendant le déplacement peut causer l'hypothermie. Le port de vêtements appropriés à la conduite, comme un manteau coupe-vent et des couches de vêtements isolants, est essentiel.

Hyperthermie, déshydratation et temps chaud

L'hyperthermie se produit quand la température corporelle augmente de façon marquée. Elle peut être causée par une surexposition à des températures ambiantes élevées. Pour éviter l'hyperthermie, le motocycliste doit bien s'hydrater en buvant beaucoup d'eau avant de prendre la route et lors des arrêts. Les manteaux et les casques modernes pour motocyclistes sont parfois dotés d'orifices de ventilation qui permettent à l'air de circuler. Conduire sans porter de manteau ne fera qu'empirer les effets de l'hyperthermie. Prévoyez des arrêts fréquents pour boire de l'eau et vous reposer, en évitant la lumière directe du soleil dans la mesure du possible.

Par temps très chaud, le vent chaud fait rapidement sécher l'humidité corporelle de la peau exposée, ce qui cause la déshydratation. En portant un manteau approprié, vous réduisez les chances de vous déshydrater.

Bottes ou chaussures

Vos bottes ou vos chaussures devraient couvrir les chevilles et être faites de cuir ou d'un autre matériau synthétique. Leurs semelles devraient être faites d'un matériau antidérapant durable qui donne assez de traction pour empêcher le pied de glisser et de vous faire perdre la maîtrise de la motocyclette. Les bottes ou les chaussures devraient aussi vous permettre d'actionner convenablement les pédales. Choisissez des talons bas qui ne s'accrocheront pas dans les surfaces rugueuses ou les commandes. Rentrez bien les lacets pour qu'ils ne se coincent pas dans la motocyclette.

Gants

Portez des gants qui vous donnent une bonne prise des commandes et protègent vos mains en cas de chute. L'idéal est de porter des gants spécialement conçus pour la motocyclette. Ils devraient être confortables, souples et faits de cuir ou d'un autre tissu durable semblable, ainsi que vous protéger les poignets et recouvrir un peu les manches du manteau. Vous pouvez aussi vous procurer des gants résistant à l'eau et protégeant du froid pour la conduite par temps froid.

Motocycliste

Contrairement à une automobile, une motocyclette ne comporte pas de ceinture de sécurité ou de carrosserie en métal qui vous protégeraient en cas de collision. Conduisez toujours avec la plus grande prudence. Vous ne pouvez pas avoir la certitude que les autres conducteurs vous verront ou qu'ils vous donneront la priorité, même quand ils le devraient. Un grand nombre de collisions de motocyclettes se produisent alors que les motocyclistes ne possèdent que quelques mois d'expérience. Vous devriez acquérir l'expérience nécessaire dans les meilleures conditions possible et en conduisant dans une circulation peu dense.

Pour réduire le risque de collision, vous devriez :

- vous rendre visible pour les autres conducteurs en portant des vêtements appropriés;
- bien observer ce qui se passe autour de vous et vous faire visible des autres conducteurs;
- conduire en vous plaçant dans la meilleure position et dans la meilleure voie pour bien voir et être vu;
- utiliser les clignotants et les feux de freinage (le jour, vous augmentez la probabilité d'être vu si vous faites des signaux à main);
- maintenir une distance suffisante quand vous suivez un véhicule, précédez un véhicule, doublez un véhicule ou vous faites doubler par un véhicule;
- balayer votre trajectoire du regard au moins 12 secondes d'avance;
- repérer et distinguer les différents dangers;
- être prêt à agir en demeurant alerte et en sachant bien comment exécuter les manœuvres d'évitement des collisions.

Conduite avec facultés affaiblies

Ne conduisez jamais après avoir consommé des substances pouvant affaiblir votre jugement et votre capacité de réaction, par exemple l'alcool ou la drogue, y compris de nombreux médicaments sur ordonnance ou en vente libre qui comportent une mise en garde contre l'utilisation de machinerie. Ne conduisez pas sous l'effet de la fatigue ou du stress et évitez de vous déshydrater.

3

Chapitre 3 Connaître sa motocyclette

3

Connaître sa motocyclette

Choisir la bonne motocyclette

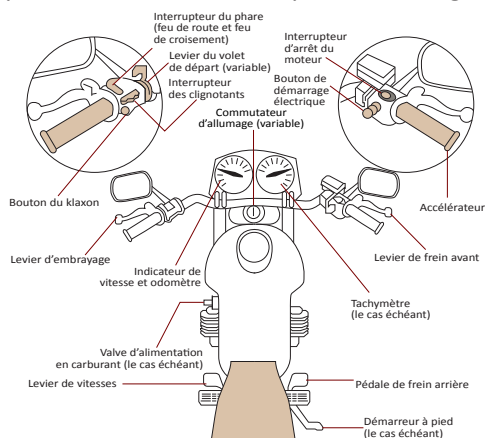
Pour choisir la bonne motocyclette, le motocycliste devrait penser au type de déplacements qu'il compte faire, de même qu'à son niveau d'expérience et de compétence. Il est important que la motocyclette lui convienne. Le motocycliste devrait pouvoir :

- toucher le sol avec les deux pieds bien à plat quand il monte sur sa motocyclette;
- pousser la motocyclette, la stationner et la placer sur sa béquille sans effort;
- accéder à toutes les commandes et les actionner sans devoir s'étirer ou faire d'effort.

Déterminez le type de déplacements que vous comptez faire et choisissez une motocyclette qui convient à cet usage et à votre budget.

Approivoiser les commandes

Avant de rouler avec votre motocyclette, vous devriez en connaître les commandes à fond, surtout si vous conduisez cette motocyclette pour la première fois. N'oubliez pas de lire le guide du propriétaire.



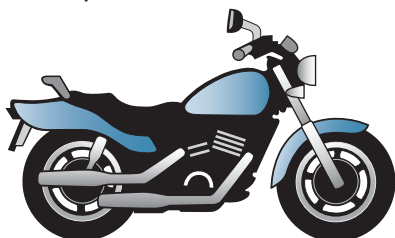
N.B. : Pour connaître l'emplacement précis des commandes d'une motocyclette en particulier, consultez le guide du propriétaire.

Avant de conduire une motocyclette, vous devez :

- connaître toutes les commandes et pouvoir les actionner sans devoir les regarder;
- connaître les vitesses et avoir actionné l'accélérateur, le levier d'embrayage et les freins à quelques reprises avant le départ.

Inspection avant-départ

Avant chaque déplacement, il est important d'effectuer une inspection complète de votre motocyclette pour votre sécurité et celle des autres. Ci-dessous se trouve une liste des éléments essentiels de l'inspection d'une motocyclette, mais vous pourriez établir votre propre procédure, car, au bout du compte, l'état mécanique d'une motocyclette est la responsabilité du motocycliste.



Pneus

- Pression d'air – Vérifiez régulièrement si la pression d'air des pneus est correcte selon le guide du propriétaire ou les indications sur le pneu.
- Bande de roulement – Vérifiez si les sculptures de la bande de roulement sont inégales ou usées, ce qui pourrait causer une perte d'adhérence sur la chaussée.
- Usure générale – Vérifiez si les pneus présentent des coupures ou des bosses, si des objets y sont logés et si les flancs sont endommagés

3

Roues

- Roues à rayons – Vérifiez la tension des rayons et s'il y a des rayons endommagés, manquants ou cassés.
- Roues en alliage léger – Vérifiez s'il y a des dommages ou des craquelures.
- Jantes – Vérifiez si elles sont endommagées.

Système d'entraînement

- Chaîne – Vérifiez la tension et la lubrification.
- Courroie – Vérifiez la tension et l'usure.
- Arbre de transmission – Vérifiez s'il y a des fuites d'huile.

Système électrique

- Feux – Vérifiez si le feu arrière et le phare (feu de route et feu de croisement) fonctionnent. Le phare devrait s'allumer dès que le moteur tourne.
- Feu de freinage – Vérifiez si les deux commandes activent le feu de freinage.
- Clignotants – Vérifiez les deux clignotants en les activant et en les désactivant.
- Klaxon – Faites retentir le klaxon pour vérifier s'il fonctionne.
- Interrupteur d'arrêt du moteur – Vérifiez s'il fonctionne.
- Voyants des instruments – Vérifiez s'ils fonctionnent.
- Verrouillage de sécurité de la béquille latérale – Vérifiez s'il fonctionne.

Fluides

- Huile – Vérifiez le niveau d'huile.
- Liquide de refroidissement – Si le moteur est refroidi par liquide, vérifiez le niveau du liquide et inspectez le tuyau pour déceler toute craquelure.
- Carburant – Vérifiez s'il y a suffisamment de carburant pour le déplacement.
- Fuites – Assurez-vous qu'il n'y a pas de fuites sur le sol en dessous de la motocyclette.
- Freins – Vérifiez si le niveau de liquide est adéquat et si les tuyaux fuient ou présentent des craquelures.
- Différentiel – Vérifiez si le niveau de liquide est adéquat.

Levier d'embrayage et accélérateur

- Levier d'embrayage – Lorsque vous actionnez le levier d'embrayage, vérifiez si le câble bouge librement et est assez tendu. Si l'embrayage est hydraulique, vérifiez si le niveau de fluide est adéquat.
- Accélérateur – Vérifiez s'il revient facilement en position d'arrêt, sans votre intervention.

Rétroviseurs

- Rétroviseurs – Assurez-vous que les deux rétroviseurs sont propres, bien ajustés et fixés solidement. Ajustez chaque rétroviseur de façon à voir la voie derrière vous ainsi que la plus grande partie possible des autres voies à côté. Si le rétroviseur est bien ajusté, vous devriez voir le contour de votre bras ou de votre épaule. Rappelez-vous que les objets réfléchis dans les rétroviseurs peuvent être plus près qu'ils ne semblent l'être, particulièrement dans les rétroviseurs convexes. Ne vous fiez jamais seulement à vos rétroviseurs. Inspectez la circulation derrière vous et à côté en regardant par-dessus votre épaule.

Freins

- Freins – Essayez le frein avant et le frein arrière, un à la fois. Assurez-vous que chaque frein offre une bonne résistance et immobilise la motocyclette quand il est serré à fond.

Béquilles

- Béquille centrale – Vérifiez s'il y a des craquelures ou des déformations. Lorsque désengagée, elle devrait rester fermement en place.
- Béquille latérale – Vérifiez s'il y a des craquelures ou des déformations. Lorsque désengagée, elle devrait rester fermement en place.

4

Chapitre 4 Maîtriser la motocyclette

4

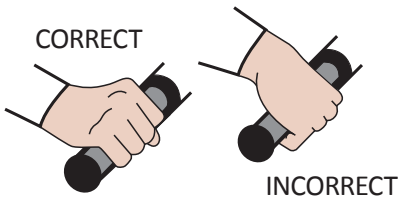
Maîtriser la motocyclette

Une motocyclette est un véhicule unique. Le motocycliste doit avoir des compétences et une attitude appropriées pour la conduire en toute sécurité. Chaque motocyclette est différente et réagira différemment aux manœuvres du motocycliste.

Entraînez-vous aux bonnes techniques de motocyclisme, dont la conduite à faible vitesse, le contre-braquage, le freinage et les embardées, dans un endroit sécuritaire.

Position du motocycliste

- **Siège** – Asseyez-vous de sorte que vos coudes soient légèrement fléchis quand vos mains sont sur le guidon. Vous pourrez ainsi tourner le guidon sans vous étirer ou bouger les épaules.
- **Mains** – Démarrez en gardant le poignet droit aussi plat que possible. Gardez une prise décontractée, mais ferme sur le guidon. La prise doit vous empêcher de trop accélérer accidentellement tout en vous donnant accès à toutes les commandes. Elle doit convenir à votre motocyclette et à votre taille.



- **Équilibre** – Pour garder l'équilibre, serrez légèrement le réservoir à essence entre vos genoux et regardez dans la direction où vous souhaitez aller. Ne regardez pas vers le sol.
- **Pieds** – Quand vous roulez, vos pieds devraient reposer fermement en tout temps sur les repose-pieds, juste à côté de la pédale de frein et du levier de vitesses. Ne les pointez pas vers le sol, car ils pourraient se coincer entre la chaussée et les repose-pieds. Vous avez besoin de vos pieds pour bien freiner et changer de vitesse. Ne traînez pas les pieds et ne les reposez pas sur les commandes.

Démarrage

Pour les débutants, il est préférable de s'entraîner à démarrer et à arrêter dans un endroit sécuritaire et sans circulation. Le démarrage demande une bonne coordination de l'embrayage et de l'accélérateur. Une trop grande accélération peut vous faire perdre la maîtrise de la moto, et une trop faible accélération peut faire caler le moteur.

Avant de démarrer, vérifiez ce qui suit :

- Le dispositif antivol, le cas échéant, est désarmé (le guidon peut se déplacer librement de gauche à droite).
- Les rétroviseurs sont bien ajustés.
- L'alimentation en carburant est ouverte.
- L'interrupteur d'arrêt du moteur est en position de marche.
- Le moteur est chaud et tourne doucement.
- Les phares sont allumés.

Avant de laisser un passager monter sur la motocyclette, désengagez la béquille. Assurez-vous d'être en équilibre pour ne pas perdre pied avant de désengager la béquille.

Assurez-vous que la voie devant vous est exempte :

- d'enfants;
- de piétons;
- de circulation;
- d'autres obstacles.

Avant de vous engager dans la circulation, assurez-vous qu'il est sécuritaire de le faire :

- Regardez par-dessus chaque épaule pour vérifier les angles morts.
- Assurez-vous d'être vu des autres conducteurs. Bien des conducteurs ont de la difficulté à voir les motocyclistes et peuvent leur couper la voie. La plupart des conducteurs impliqués dans une collision avec une motocyclette disent ne l'avoir jamais vue. Quand vous vous engagez dans la circulation, utilisez vos clignotants et cédez le passage aux autres véhicules.

4

Boîtes de vitesses manuelles

Le changement de vitesse d'une motocyclette équipée d'une boîte de vitesses manuelle est une aptitude qui exige beaucoup d'entraînement. Le motocycliste doit apprendre à changer de vitesse en se servant du pied gauche pour actionner le levier de vitesses et de la main gauche pour actionner l'embrayage.

Le moteur fournit la puissance. L'embrayage transfère la puissance du moteur à la roue arrière. Quand le levier d'embrayage est relâché, le raccord se produit et la puissance du moteur est transférée à la roue d'entraînement de la motocyclette.

Quand le levier d'embrayage est actionné, le raccord se désengage, ce qui interrompt le transfert de la puissance du moteur vers la roue d'entraînement. C'est à ce moment que le motocycliste change de vitesse.

Quand le motocycliste commence à relâcher le levier d'embrayage, le raccord commence à s'engager à nouveau. On peut ressentir le raccord avant de relâcher complètement le levier d'embrayage. Ce point s'appelle la « zone de friction ».

C'est dans cette zone de friction que le motocycliste doit coordonner le relâchement graduel du levier d'embrayage et l'actionnement modéré de l'accélérateur pour démarrer en douceur et empêcher le moteur de caler.

Sur la route, il est important de choisir la bonne vitesse pour éviter que le moteur force (en faisant avancer la motocyclette de manière saccadée) ou s'emballer (en augmentant le régime, mais sans déplacer la motocyclette de manière efficace). Quand la motocyclette roule et que le motocycliste a changé de vitesse, il doit retirer la main du levier d'embrayage et la remettre sur le guidon.

Changer de rapport

Changer de rapport (ou de vitesse) en douceur et au bon moment ne s'apprend pas du jour au lendemain, mais une fois acquise, cette technique vous aidera à maîtriser la motocyclette. Le nombre de rapports de la motocyclette et la vitesse de déplacement optimale pour chacun sont indiqués dans le guide du propriétaire. Démarrez en première et passez graduellement à des rapports plus élevés à mesure que la vitesse de déplacement augmente. Essayez de maintenir une vitesse qui convient aux conditions. Rappelez-vous que la limite de vitesse affichée correspond à la vitesse maximale pour des conditions routières et météo idéales.

Choisissez toujours le rapport qui convient à la vitesse de déplacement.

Changer de rapport ne se résume pas tout simplement à accélérer en douceur.

Passer à un rapport plus élevé (monter en vitesse)

- Alors que le moteur est engagé en première vitesse, accélérez.
- Relâchez complètement l'accélérateur tout en engageant le levier d'embrayage.
- Mettez le pied en dessous du levier de vitesses et poussez-le vers le haut pour sélectionner la deuxième vitesse.
- Relâchez lentement le levier d'embrayage et actionnez doucement l'accélérateur.

Un changement de rapport fluide est le résultat d'une bonne coordination entre le désembrayage et une accélération modérée.

Rétrograder d'une ou de plusieurs vitesses

- Relâchez complètement l'accélérateur tout en engageant le levier d'embrayage.
- Placez votre pied sur le levier de vitesses. Abaissez fermement le levier aussi bas que possible, puis relâchez-le.
- Relâchez lentement le levier d'embrayage et actionnez doucement l'accélérateur.

Lorsque vous ralentissez ou arrêtez, il est important de rétrograder pour chaque vitesse.

4

Assurez-vous que la motocyclette se déplace à une vitesse assez basse quand vous rétrogradez. Si la motocyclette se déplace trop rapidement, elle fera une embardée et la roue arrière pourrait se bloquer. Cette situation est plus susceptible de se produire lors de mauvaises conditions routières et météo, par exemple sur du gravier ou par temps pluvieux. Dans ce cas, vous devriez ralentir suffisamment pour rétrograder en toute sécurité. Gardez à l'esprit que toute décélération soudaine sans freinage (en rétrogradant) peut surprendre le conducteur qui vous suit, parce que le feu de freinage ne l'avertira pas que vous ralentissez.

Vitesse dans les virages

Il est préférable de changer de rapport avant d'amorcer un virage. La vitesse à l'amorce du virage devrait vous permettre d'accélérer en douceur tout au long du virage. Tout changement soudain de la puissance exercée sur la roue arrière peut nuire à l'équilibre et entraîner une perte de traction. La roue peut se bloquer, patiner ou faire déraiper la motocyclette.

Démarrer dans une côte

Il est plus difficile de faire rouler une motocyclette sur une côte que sur un terrain plat. Il y a un plus grand risque de rouler vers l'arrière et de heurter quelqu'un ou de faire caler le moteur. Voici la meilleure façon de procéder :

- Avec le moteur en marche, appliquez le frein avant pour immobiliser la motocyclette et passez en première vitesse.
- Passez au frein arrière pour retenir la motocyclette pendant que vous actionnez doucement l'accélérateur de la main droite.
- Relâchez lentement le levier d'embrayage jusqu'à la zone de friction et relâchez ensuite le frein arrière, tout en accélérant en douceur. Évitez de relâcher le levier d'embrayage trop rapidement, car vous pourriez étouffer le moteur ou perdre la maîtrise de la motocyclette en causant une embardée de la roue avant.

Traction

La traction correspond au niveau d'adhérence entre les pneus et la chaussée. Dans le cas des véhicules à deux roues, la perte de traction peut être désastreuse.

Voici les principaux facteurs influençant la traction :

- Composition des pneus – Les mélanges plus mous offrent plus de traction, mais au détriment de la durée de vie du pneu.
- Pression des pneus – Il faut maintenir la pression indiquée par le fabricant.
- Sculptures des pneus – Choisissez des pneus qui conviennent aux conditions attendues.
- Surfaces – Asphalte (sèche ou mouillée), ciment (sec ou mouillé), surfaces de métal, neige et glace, gravier, sable, lignes peintes sur la chaussée, débris divers (p. ex. antigel, huile et feuilles), trous, déformations causées par le gel et déversements.

Gardez à l'esprit que c'est durant les premières minutes de pluie que les routes sont les plus glissantes. Observez la chaussée devant pour en déterminer l'état. Le freinage, les virages et l'accélération sont les manœuvres qui exigent le plus de traction. Votre maniement des commandes déterminera l'utilisation de la traction. Notez cependant que la traction est limitée; si vos manœuvres exigent plus de traction que ce que les conditions rendent possible, vous perdrez la maîtrise de la motocyclette.

4

Freiner et arrêter

La plupart des motocyclettes ont deux freins indépendants, habituellement le frein avant à main et le frein arrière au pied. Pour arrêter, actionnez les deux freins en même temps. Le frein avant procure environ 70 % de la capacité de freinage d'une motocyclette. Il vaut mieux appliquer les freins graduellement. Ce freinage progressif contrôle la force de freinage nécessaire pour le freinage au seuil.



Certaines motocyclettes sont équipées d'un système de freinage intégré qui actionne les deux freins ensemble. Certains modèles sont aussi dotés de systèmes de freinage antiblocage. Si votre motocyclette est équipée de l'un ou l'autre de ces systèmes, consultez le guide du propriétaire pour connaître l'utilisation recommandée des freins.

Conseils de freinage

- Rétrogradez en douceur pour éviter de faire déraper la roue arrière. Rétrograder pendant le freinage engagera le frein moteur par compression pour aider la motocyclette à ralentir, mais sans allumer le feu de freinage. Le conducteur qui vous suit ne sera donc pas averti que vous êtes en train de freiner.
- Quand vous freinez dans un virage ou sur une chaussée glissante ou inégale, redoublez de prudence. Dans la mesure du possible, évitez de freiner dans un virage.
- Entraînez-vous à freiner dans un endroit sécuritaire et sans circulation.
- Apprenez à appliquer une force de freinage égale et à reconnaître le moment où vos pneus sont sur le point de se bloquer et de déraper. C'est ce qu'on appelle le freinage au seuil.
- Dans un virage, vous pouvez actionner les deux freins. Faites alors preuve de prudence et assurez-vous de ne pas bloquer l'une des roues, surtout si la chaussée est glissante.
- Pendant le freinage, passez en première vitesse pour pouvoir accélérer rapidement au besoin.

- Pendant que la motocyclette est immobilisée, maintenez au moins l'un des deux freins.
- Si vous conduisez en actionnant partiellement les freins, vous allumez le feu de freinage, ce qui peut désorienter les autres conducteurs, et vous entraînez l'usure prématurée des freins.
- En cas de freinage d'urgence, actionnez les deux freins au maximum, mais sans bloquer les roues. Le surfreinage d'une ou des deux roues est l'une des principales causes de dérapage.
- Si la roue avant se bloque, relâchez le frein immédiatement. Si la roue arrière se bloque alors que vous roulez en ligne droite, vous pouvez relâcher le frein lentement en toute sécurité. Si vous ne roulez pas en ligne droite, il vaut mieux maintenir le frein arrière jusqu'à l'arrêt.
- Si le dérapage est causé par une trop grande accélération, relâchez un peu l'accélérateur et tournez le guidon dans la direction où vous souhaitez diriger l'avant de la motocyclette.

Distance d'arrêt

Certains motocyclistes ne connaissent pas le temps ou la distance nécessaires pour l'arrêt complet d'une motocyclette. Par conséquent, ils peuvent faire des erreurs de jugement qui risquent de causer une collision. Trois facteurs déterminent le temps qu'il faut pour arrêter : le temps de perception, le temps de réaction et le temps de freinage.

1. Temps de perception

Le temps de perception est le temps qu'il faut à votre cerveau pour reconnaître une situation et comprendre que vous devez arrêter. Cela peut prendre environ trois quarts de seconde, selon le conducteur. Souvent, les conducteurs moins expérimentés prennent plus de temps pour constater un danger. Le temps varie beaucoup selon les habiletés d'observation, le niveau d'attention, l'aptitude à prendre des décisions, le degré de fatigue et la consommation d'alcool, de médicaments ou de drogues. La distance de perception est la distance parcourue par une motocyclette pendant ce temps.

2. Temps de réaction

Le temps de réaction est le temps qu'il faut pour réagir physiquement à un danger et commencer à freiner. Le temps de réaction moyen est d'environ trois quarts de seconde. La distance de réaction est la distance parcourue par une motocyclette pendant ce temps.

4

3. Temps de freinage

Le temps de freinage est le temps qu'il faut pour arrêter une motocyclette, entre le moment où les freins sont actionnés et l'arrêt complet. La distance parcourue pendant ce temps est la distance de freinage. La distance de freinage réelle dépend de la vitesse et du poids de la motocyclette, de l'adhérence des pneus sur la chaussée, de la qualité des freins, des conditions routières et météo et de l'habileté du motocycliste.

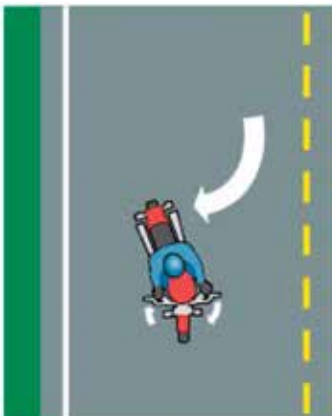
La distance totale de freinage est la somme des distances de perception, de réaction et de freinage.

À noter : plus vous augmentez la vitesse, plus vous augmentez la distance de freinage.

Dérapages

Les dérapages sont causés par :

- la manœuvre de l'accélérateur, du levier d'embrayage et des freins, et le comportement du motocycliste dans certaines conditions routières;
- des virages trop serrés ou à trop grande vitesse;
- une force de freinage trop grande, habituellement sur la roue arrière;
- une accélération trop rapide;
- l'effet du freinage dans un virage sur la traction disponible.



Ces erreurs de conduite sont plus graves dans de mauvaises conditions routières, par exemple sur une surface glissante, en gravier ou en sable. La meilleure façon de se sortir d'un dérapage est de le **prévenir**. Si vous faites preuve de prévoyance, vous ne serez pas obligé de faire de manœuvres rapides. Quand vous ne connaissez pas bien la route, conduisez plus lentement. Si vous dérapez, ne paniquez pas.

Signaler ses intentions

Ne désorientez pas les autres conducteurs en activant le clignotant trop tôt ou trop tard. Rappelez-vous d'éteindre le clignotant s'il ne s'éteint pas automatiquement. Dans certaines situations, utilisez un signal à main en plus des clignotants pour que les autres conducteurs vous voient mieux.



Virage à gauche



Ralentissement/arrêt



Virage à droite

Virages

Virages à basse vitesse

À basse vitesse (généralement moins de 20 km/h), le conducteur peut diriger la motocyclette en tournant la roue avant dans la direction souhaitée. Pour cela, il faut un bon équilibre et un maniement coordonné du levier d'embrayage, de l'accélérateur et du frein arrière. Entraînez-vous dans un endroit sécuritaire et sans circulation. Dans les virages, gardez une prise décontractée, mais ferme sur le guidon.

Les virages à une intersection se négocient de la même manière en motocyclette qu'avec d'autres véhicules. Mais comme les motocyclistes sont plus vulnérables aux intersections, ils doivent être plus prudents et bien contrôler la vitesse quand ils amorcent et négocient un virage.

Virages avec contre-braquage

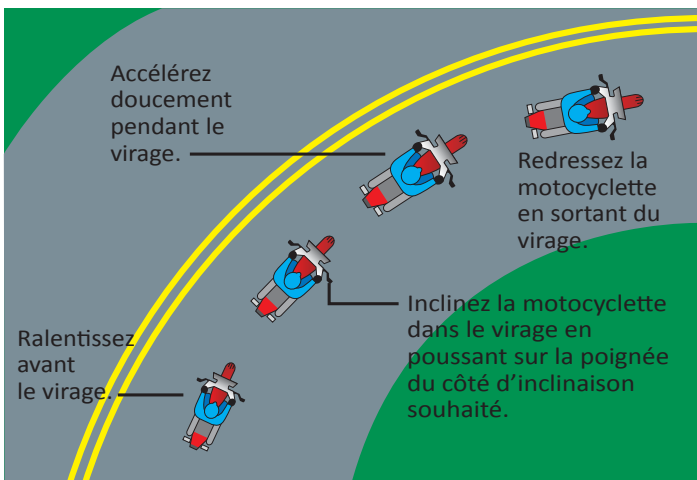
Quand vous roulez à plus de 20 km/h dans un virage, vous devez suivre l'inclinaison de la motocyclette et apprendre à faire un contre-braquage. Pour contre-braquer, dirigez la motocyclette dans la direction opposée de celle dans laquelle vous souhaitez qu'elle se déplace. Lors d'un virage à grande vitesse, la force centrifuge pousse la motocyclette vers l'extérieur. Pour contrebalancer

4

cette poussée, il faut incliner la motocyclette vers l'intérieur. Plus la vitesse est élevée, plus la motocyclette doit être inclinée. Pour incliner la motocyclette vers l'intérieur, poussez la poignée gauche du guidon pour tourner à gauche ou celle de droite pour tourner à droite. Plus vous poussez sur la poignée, plus l'inclinaison sera forte. Vous pourrez ainsi faire un changement de direction plus serré et plus rapide. Quand vous aurez assez contre-braqué, il vous suffit d'arrêter de pousser la poignée. Au besoin, poussez la poignée opposée pour redresser la motocyclette.

Négocier un virage

- À l'approche d'un virage, ralentissez. Bien des motocyclistes, surtout ceux qui manquent d'expérience, évaluent mal leur vitesse de déplacement et amorcent leur virage trop rapidement. Si les conditions routières ou météo sont mauvaises, ralentissez encore plus.
- Si vous devez freiner ou rétrograder, faites-le avant d'amorcer le virage.
- Au lieu de regarder à un seul endroit ou juste devant la motocyclette, tournez la tête et regardez dans le virage, dans la direction où vous souhaitez aller.
- Penchez-vous dans la direction du virage, en contre-braquant.
- Évitez de ralentir soudainement pendant le virage. Les changements de vitesse soudains dans un virage peuvent vous faire perdre la maîtrise de la motocyclette.
- Accélérez doucement à la sortie du virage.



Parking



Stationnez-vous dans un endroit sécuritaire et légal. Utilisez les panneaux, les indications en bordure de route et le bon sens pour savoir à quel endroit vous stationner. Stationnez-vous aussi près que possible de la bordure, à un angle de 45 degrés, avec la roue arrière à 30 centimètres ou moins de la bordure.

N.B. : *Les motocyclettes peuvent se stationner en angle, alors que les autres véhicules doivent se stationner parallèlement à la bordure.*

Votre motocyclette peut être équipée d'une béquille centrale ou latérale, ou les deux. Habituellement, on les engage du côté gauche.

Une fois votre motocyclette stationnée, vérifiez que la roue avant est tournée complètement vers la gauche et verrouillée, que la transmission est engagée à basse vitesse et que la clé a été retirée du contact.

Se stationner en pente

Dans une pente, il est préférable de stationner la motocyclette en direction de la montée pour éviter qu'elle ne roule vers l'avant si la béquille lâche. S'il y a une bordure, assurez-vous que la roue arrière la touche pour empêcher la motocyclette de rouler vers l'arrière si vous utilisez une béquille latérale.

5

Chapitre 5 Prendre la route

5

Protégez-vous! Soyez visible!

Bien des conducteurs ne voient pas ou ne s'attendent pas à voir les motocyclettes avec qui ils partagent la route. Même quand l'autre conducteur est responsable de la collision, le motocycliste est le plus susceptible d'être blessé. Les motocyclistes doivent donc adopter une approche stratégique sur la route.

Position sur la route

Les motocyclistes expérimentés savent qu'ils doivent constamment ajuster leur position dans une voie, selon les conditions changeantes de la circulation et de la route.

Sur une route à deux voies, la partie gauche de la voie (là où les roues de gauche d'une voiture circulent) est souvent considérée comme la meilleure position pour une motocyclette.

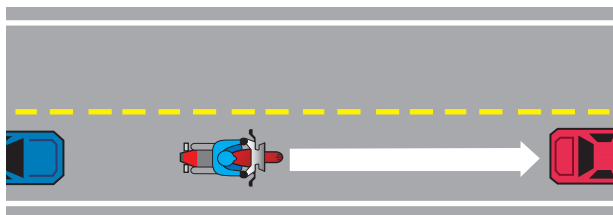
Sur une route à quatre voies, roulez dans la partie droite de la voie pour :

- être vu plus facilement par les véhicules en sens inverse;
- voir plus facilement les véhicules en sens inverse;
- utiliser toute la voie à laquelle vous avez droit, afin de décourager les autres conducteurs de s'y engager;
- mieux voir d'avance les intersections situées à gauche de la route et être mieux vu des véhicules qui s'y trouvent;
- éviter la partie centrale de la voie qui peut être glissante à cause des fuites des véhicules.

Maintenir une distance sécuritaire

- Évitez de rouler à la même hauteur qu'un véhicule en déplacement ou dans son angle mort. L'autre conducteur pourrait s'engager soudainement dans votre voie. Placez-vous à un endroit où l'autre conducteur a la meilleure chance de vous voir.
- Gardez vos distances. Plus vous suivez un véhicule de près, plus le risque est grand. Votre meilleure protection est la distance entre vous et les autres véhicules. Elle donne trois avantages, soit :

1. d'avoir le temps de réagir et de manœuvrer pour éviter une collision;
 2. de choisir une autre trajectoire en cas d'événement inattendu;
 3. d'avoir le temps d'éviter une situation d'urgence risquant de vous faire perdre la maîtrise ou de vous faire frapper par le véhicule qui vous suit.
- Quand les conditions sont idéales, restez à au moins deux secondes derrière le véhicule que vous suivez. À grande vitesse, ou dans de mauvaises conditions, augmentez encore plus la distance.
 - Généralement, les motocyclettes peuvent freiner sur une plus courte distance que les autres véhicules. Dans la mesure du possible, restez à une bonne distance des véhicules qui vous suivent.

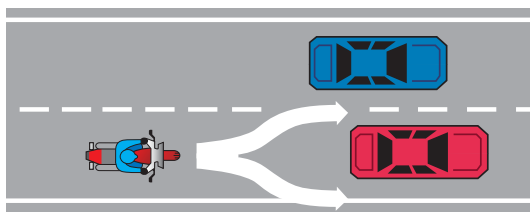


Dans des conditions idéales, maintenez une distance de deux secondes derrière un véhicule.

- Gardez un œil sur les véhicules derrière vous au moyen de vos rétroviseurs.
- Si un véhicule vous suit de trop près, éloignez-vous du véhicule qui vous précède. Vous aurez ainsi une plus grande distance pour arrêter graduellement, au besoin, tout en donnant au véhicule qui vous suit plus de temps pour arrêter, ce qui réduira le risque d'une collision par l'arrière.
- En gardant une distance appropriée par rapport au véhicule qui vous précède, vous donnez aussi aux conducteurs des véhicules circulant en sens inverse plus de temps pour vous voir.
- Ne présumez jamais que les autres conducteurs vous ont vu. Soyez prévoyant et gardez assez de distance pour les situations d'urgence.
- Quand vous doublez des véhicules stationnés, gardez assez de distance au cas où une portière s'ouvrirait soudainement sur votre chemin.
- Évitez de rouler trop près de la ligne centrale ou de la bordure, car vous pourriez encourager d'autres conducteurs à vous doubler dans votre voie.

5

- Il est illégal de vous faufiler entre deux voies ou de partager la voie avec un autre véhicule.



N'essayez pas de doubler en vous faufilant entre deux véhicules.

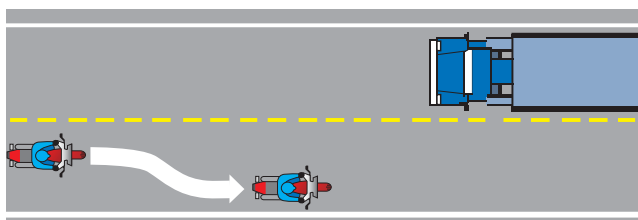
- Au besoin, soyez prêt à klaxonner pour avertir les autres conducteurs de votre présence.

Choisir la meilleure position dans la voie

Pour être vu, le motocycliste doit entre autres connaître la meilleure position à maintenir dans une voie selon la situation. Aucune position n'est toujours la meilleure.

Voici des points à garder en tête pour choisir votre position dans la voie :

- À l'approche du sommet d'une côte, roulez au centre ou dans la partie droite de la voie, car vous ne voyez pas ce qui peut arriver de l'autre côté.
- Quand vous négociez un virage, choisissez la position qui vous donnera la meilleure vue du virage devant vous.
- Évitez la turbulence ou les coups de vent causés par les véhicules lourds. Quand vous croisez un véhicule lourd, roulez dans la partie droite de la voie et maintenez une prise ferme sur le guidon. Attendez un peu après le passage du véhicule lourd pour reprendre votre position normale.

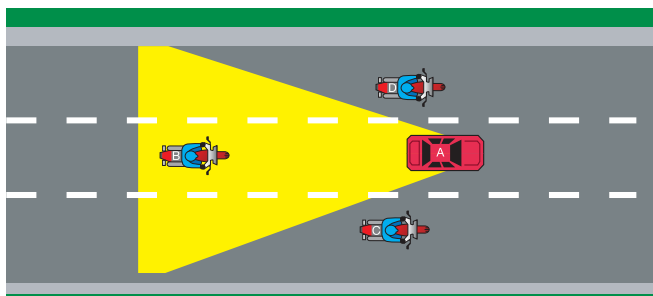


Roulez dans la partie droite de la voie. Préparez-vous à de la turbulence, un coup de vent ou une variation du vent.

Angles morts

Même quand vos rétroviseurs sont bien ajustés, il reste une large zone de non-visibilité à l'arrière et sur les côtés de votre motocyclette. C'est ce qu'on appelle les angles morts. Avant de changer de voie ou de doubler, regardez toujours par-dessus votre épaule pour confirmer que la voie est libre dans votre angle mort.

Lorsque vous suivez un véhicule, évitez le plus possible ses angles morts.



Le conducteur du véhicule A regarde dans ses rétroviseurs extérieurs et intérieur.

Le conducteur du véhicule A peut voir la motocyclette B.

Mais il ne peut **pas** voir les motocyclettes C et D.

Roulez de manière à être bien vu dans le rétroviseur intérieur du véhicule que vous suivez.



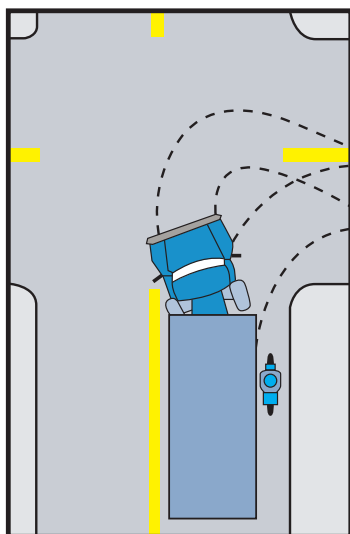
Pour être mieux vu, augmentez votre distance. Vous aurez aussi plus de temps pour réagir aux manœuvres inattendues des autres conducteurs et aux dangers de la route comme les nids-de-poule et les débris.

5

Véhicules lourds

Il est très important de laisser beaucoup d'espace aux véhicules lourds. Leurs angles morts couvrent de grandes zones à l'arrière et sur les côtés. Si vous suivez un véhicule lourd de trop près, son conducteur ne vous verra pas, et vous aurez une vue limitée de la route devant vous. Vous augmentez aussi le risque de collision par l'arrière. La situation est dangereuse, car vous n'avez pas assez de temps de réaction pour éviter les débris ou les nids-de-poule qui pourraient se trouver dans la voie.

Un motocycliste qui se trouve entre la bordure et un véhicule lourd qui fait un virage à droite pourrait se retrouver coincé. Dans ce cas, le conducteur du véhicule lourd pourrait être incapable de voir le motocycliste. Évitez donc cette position. Choisissez plutôt une position qui vous permet de garder une bonne distance entre vous et le véhicule que vous suivez.



Évitez cette position.

Intersections

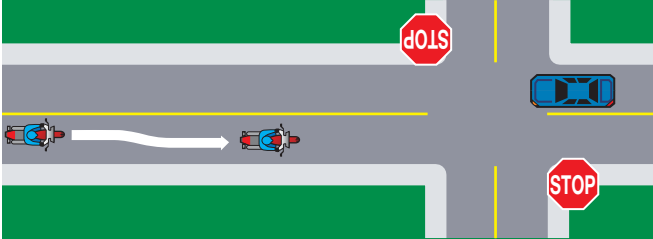
Un grand nombre de collisions impliquant des motocyclettes se produisent aux intersections. Dans certains cas, ces collisions sont causées par :

- des véhicules qui roulent en sens inverse et coupent le motocycliste en tournant à gauche;
- des véhicules qui s'engagent à partir d'une rue transversale.

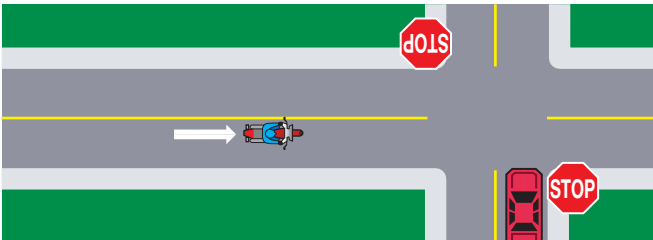
Voici comment éviter une collision à une intersection :

- Donnez-vous assez d'espace pour manœuvrer et roulez dans une position ou dans une voie qui vous permet de bien voir la circulation en sens inverse. Gardez un bon espace libre autour de votre motocyclette. Placez-vous dans une position qui vous permet de voir et d'être vu, de manière à pouvoir faire des manœuvres d'évitement au besoin.
- Préparez-vous à freiner à l'approche d'une intersection.
- Regardez toujours dans vos rétroviseurs pour savoir ce qui se passe derrière vous.
- Soyez prêt à vous déplacer dans votre voie ou à changer de voie pour éviter le plus grand danger immédiat.
- Si votre motocyclette cale à une intersection et refuse de redémarrer, quittez la circulation et l'intersection en la poussant. Si elle est équipée de feux de détresse, allumez-les.

5

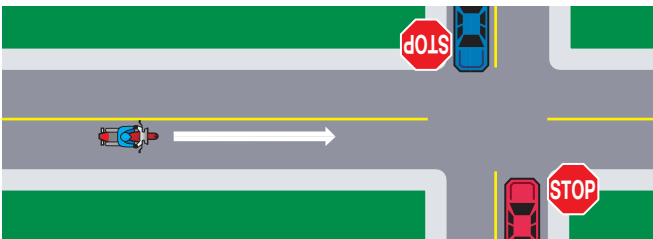


Ralentissez et soyez prêt à vous déplacer dans votre voie. Si le conducteur en sens inverse veut tourner à gauche, ralentissez et déplacez-vous dans la partie droite de votre voie pour augmenter l'espace entre vous et son véhicule. Ne présumez jamais que l'autre conducteur vous a vu.



Si un véhicule arrive du côté droit de l'intersection, allez ou restez dans la partie gauche de votre voie et préparez-vous à arrêter.

Si un véhicule est en mesure de s'engager sur votre chemin, présumez qu'il le fera.



S'il y a des véhicules venant des deux côtés de l'intersection, allez ou restez dans la partie gauche de la voie. Soyez prêt à effectuer une manœuvre d'évitement ou à arrêter.

Changer de voie

Les changements de voie comportent toujours des risques et doivent être effectués de façon sécuritaire. Évitez de changer de voie inutilement. Les quelques secondes que vous pensez gagner en changeant de voie constamment n'en valent pas la peine, étant donné les risques en cause. Faites preuve de prévoyance pour éviter d'être forcé de changer de voie soudainement.

Pour changer de voie :

- Assurez-vous qu'il est permis de le faire.
- Vérifiez la circulation devant vous et utilisez vos rétroviseurs pour vérifier derrière vous.
- Comme les rétroviseurs ont un angle mort, regardez toujours par-dessus votre épaule du côté de la voie où vous voulez aller.
- Signalez adéquatement votre intention.
- Vérifiez la circulation à nouveau et, si c'est sécuritaire, changez de voie.

Dépasser

Doubler un autre véhicule peut sembler facile, mais c'est toujours risqué. Ne doublez qu'en cas de nécessité. Demandez-vous ce que vous y gagnez. S'il est nécessaire de doubler, assurez-vous d'être dans une zone où il est permis et sécuritaire de le faire.

Vous ne devez pas doubler :

- un véhicule qui s'est arrêté pour laisser traverser un piéton;
- près du sommet ou au sommet d'une côte;
- juste avant ou dans une intersection;
- à un passage à niveau;
- dans un virage ou à un endroit où la vue devant est obstruée;
- sur l'accotement;
- quand la circulation devant vous ralentit subitement.

5

Pour doubler sur une route à deux voies :

- Roulez dans la partie gauche de la voie, à bonne distance du véhicule qui précède, afin d'augmenter votre champ de vision.
- Vérifiez la circulation en sens inverse afin de vous assurer d'avoir assez d'espace pour doubler en toute sécurité.
- Regardez dans vos rétroviseurs.
- Regardez par-dessus votre épaule gauche pour vous assurer que personne n'essaie de vous doubler.
- Actionnez votre clignotant gauche.
- Vérifiez la circulation en sens inverse.
- Regardez de nouveau par-dessus votre épaule.
- Maintenez une distance de deux secondes par rapport au véhicule qui vous précède jusqu'au moment où vous vous apprêtez à doubler.
- Vérifiez à nouveau devant vous pour vous assurer que vous avez toujours l'espace nécessaire pour faire le dépassement en toute sécurité.
- Doublez l'autre véhicule, tout en gardant à l'esprit que vous n'avez pas le droit de dépasser la limite de vitesse.
- Après le dépassement, avancez jusqu'à ce que vous puissiez voir le devant du véhicule doublé dans votre rétroviseur. Regardez par-dessus votre épaule droite, actionnez votre clignotant droit, regardez de nouveau par-dessus votre épaule et réengagez-vous dans votre voie quand il est sécuritaire de le faire.
- Les dépassements par la droite ne sont permis que lorsque la route comporte deux voies ou plus dans le même sens, quand le véhicule doublé fait un virage à gauche ou si la voie de circulation à droite est libre.

Dépasser des véhicules stationnés

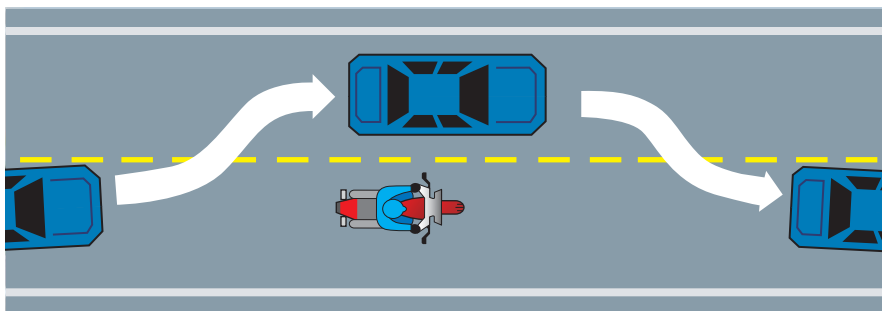
Quand vous doublez des véhicules stationnés, roulez dans la partie gauche de votre voie. Vous éviterez ainsi les problèmes de portières qui s'ouvrent ou de piétons qui surgissent entre des véhicules.

Les conducteurs qui réintègrent la circulation sans vérifier si la voie est libre sont aussi un grand danger. Et même en regardant par-dessus leur épaule, ils pourraient ne pas vous voir. Dans l'un ou l'autre de ces cas, les conducteurs peuvent s'engager dans votre voie. Ralentissez ou soyez prêt à changer de voie.

Se faire dépasser

Si un conducteur vous double, coopérez en maintenant une vitesse et une position constantes. Il est illégal et dangereux d'accélérer quand on se fait doubler. Au besoin, ralentissez pour vous assurer que le véhicule qui vous double a suffisamment d'espace pour le faire de façon sécuritaire.

Soyez prudent quand vous croisez un camion lourd. Il peut bloquer un vent latéral fort ou exercer un effet de traction, ce qui pourrait vous faire perdre la maîtrise de la motocyclette.



Quand le véhicule commence à vous doubler, maintenez votre position dans la voie et soyez prêt à ralentir et à rouler vers la droite, au besoin. Après le dépassement, reprenez votre position normale dans la voie.

6

Chapitre 6 Transporter des passagers et des bagages

6

Passagers et bagages

Un passager ne peut voyager sur une motocyclette que si elle est conçue pour transporter une deuxième personne. Un motocycliste peu expérimenté devrait éviter de transporter un passager. Ce poids supplémentaire influence la manœuvrabilité de la motocyclette, ainsi que l'équilibre, les virages, l'accélération et le ralentissement.

N.B. : *Le passager ne doit s'asseoir que sur la selle prévue à cet effet. Ses pieds doivent atteindre les repose-pieds et y rester jusqu'à ce que le motocycliste lui dise qu'il est sécuritaire de les retirer.*

Avant de démarrer, assurez-vous que le passager sait ce qu'on attend de lui.

- Selon la loi, vous et votre passager devez porter un casque approuvé.
- Le passager doit porter les mêmes vêtements et le même équipement de protection que vous, y compris pour les yeux.
- Il doit s'asseoir le plus possible vers l'avant, mais sans gêner vos mouvements.
- Il doit vous tenir la taille.
- Assurez-vous que le passager sait qu'il doit éviter de bouger, surtout quand vous faites des manœuvres.
- Demandez-lui de regarder par-dessus votre épaule pour se pencher dans la direction d'un virage ou d'une courbe.
- Il ne doit jamais signaler avec la main pour vous.
- Rappelez-lui qu'il ne doit jamais monter sur la motocyclette ou en descendre sans d'abord vérifier auprès de vous.
- Familiarisez les nouveaux passagers au motocyclisme en conduisant d'abord dans des endroits sans circulation et à basse vitesse, et ensuite dans les endroits à faible circulation.
- Évitez les accélérations soudaines qui pourraient faire tomber le passager.

Ajustements à faire pour un passager

Pour transporter un passager, vous devez faire certains ajustements :

- Conduisez plus lentement, particulièrement dans les virages et les courbes et sur les bosses.
- Commencez à ralentir plus tôt à l'approche d'un arrêt.
- Maintenez une distance plus grande avec le véhicule qui vous précède.

- Lorsque vous traversez une intersection ou que vous intégrez la circulation, privilégiez les grands écarts entre les véhicules.
- Avant de faire des manœuvres soudaines, avertissez le passager pour éviter de le surprendre.
- Ajustez la suspension, comme indiqué dans le guide du propriétaire.

Transporter un passager

Il sera plus difficile de maîtriser la motocyclette si le passager fait des mouvements soudains. Le passager doit toujours suivre les mouvements du motocycliste, par exemple se pencher vers l'avant à l'accélération, vers l'arrière au ralentissement et vers le bon côté dans un virage.

Assurez-vous que la motocyclette peut transporter un passager. Vérifiez dans le guide du propriétaire s'il faut ajuster la pression des pneus. Le passager doit s'asseoir le plus possible vers l'avant, mais sans gêner vos mouvements. Assurez-vous que le passager sait qu'il doit éviter de bouger et tenir votre taille ou les poignées pour passer de la motocyclette.

Ses deux pieds doivent rester sur les repose-pieds, même si la motocyclette est arrêtée. Les tuyaux d'échappement et les silencieux chauds sont très dangereux pour un passager.

Pour compenser le poids supplémentaire, ajustez les amortisseurs et vérifiez la tension de la chaîne d'entraînement.



6

Transporter des bagages

La plupart des motocyclettes ne sont pas conçues pour transporter beaucoup de bagages. Cependant, les petites charges peuvent être transportées en toute sécurité si elles sont bien placées et bien attachées.

- Gardez la charge aussi près du sol que possible.
- Attachez la charge solidement ou mettez-la dans des sacoches.
- Placez la charge devant ou par-dessus l'essieu arrière. Une charge placée derrière l'essieu arrière peut influencer la maîtrise de la motocyclette.
- Les sacs attachés au réservoir devraient se trouver vers l'avant, mais soyez prudent si vous y mettez des objets durs ou tranchants. Assurez-vous que les sacs n'encombrent pas le guidon ou les commandes.
- Répartissez le poids dans les sacoches également de chaque côté. Une charge inégale peut nuire à l'équilibre de la motocyclette.
- Attachez la charge solidement (avec des cordes élastiques ou des filets conçus à cet effet). Les cordes élastiques comportant plus d'un point d'ancrage à chaque extrémité sont plus sécuritaires. La corde ordinaire a tendance à s'étirer, et les nœuds, à se défaire, ce qui permet à la charge de se déplacer ou de tomber.
- Arrêtez régulièrement pour vérifier si la charge a bougé ou s'est détachée.
- N'attachez jamais de bagages au garde-boue avant ou au guidon.

7

Chapitre 7 Rouler en groupe

7

Transporter des passagers et des bagages

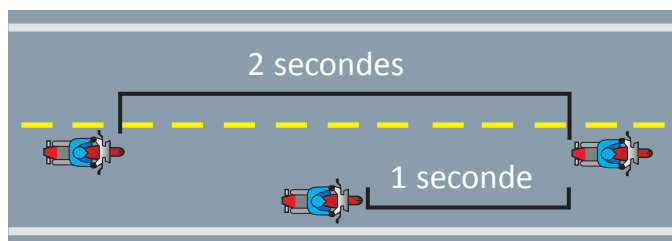
Limitez la taille de votre groupe. Plus le groupe est gros, plus il risque d'être séparé en zone urbaine. Le motocycliste le plus expérimenté devrait mener le groupe; celui le moins expérimenté devrait rouler derrière lui.

Formation en zigzag

Il est illégal de rouler côte à côte dans la même voie. De plus, si vous roulez à la même hauteur qu'un autre motocycliste dans une autre voie, vous pourriez nuire à la circulation et limiter votre marge de manœuvre en cas d'urgence.

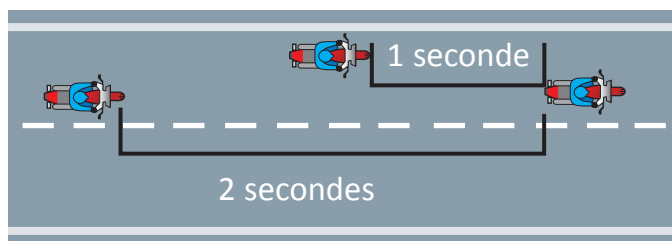
La meilleure façon de rester en groupe tout en conservant une distance suffisante entre les membres consiste à adopter la formation en zigzag, également appelée formation en quinconce. Sur une route à deux voies, le meneur devrait rouler dans la partie gauche de la voie, tandis que le deuxième motocycliste devrait se trouver à une seconde derrière lui, dans la partie droite de la voie. Une troisième motocycliste serait dans la partie gauche, à deux secondes derrière le meneur. Un quatrième motocycliste suivrait le deuxième motocycliste, à deux secondes de distance. Cette formation permet à chaque motocycliste de se trouver à une distance sécuritaire des autres, tant à l'avant qu'à l'arrière et sur les côtés.

Sur une route à quatre voies, le meneur devrait rouler dans la partie droite de la voie, tandis que le deuxième motocycliste devrait se trouver à une seconde derrière lui, dans la partie gauche de la voie. Un troisième motocycliste maintiendrait une position à deux secondes derrière le meneur dans la partie droite, et ainsi de suite.



Soyez prévoyant. Assurez-vous que tous les membres du groupe connaissent la route et comprennent les signaux qui indiquent les périodes de plein d'essence, d'arrêt et de repos, ainsi que les situations d'urgence.

La dernière motocyclette devrait déterminer la vitesse. Personne ne devrait faire une course pour rester avec le groupe. Pour garder l'œil sur la motocyclette qui vous suit, utilisez vos rétroviseurs.



Dépasser en groupe

Les groupes de motocyclistes qui roulent selon une formation en zigzag sur une route à deux voies devraient doubler un autre véhicule à tour de rôle. Le meneur devrait doubler quand il est sécuritaire et légal de le faire. Après avoir effectué le dépassement, il devrait retourner à sa position dans la partie droite tout en continuant de rouler à une vitesse qui laisse assez d'espace pour le prochain motocycliste qui doublera. Ensuite, le deuxième motocycliste devrait se placer en position pour pouvoir doubler lorsqu'il est sécuritaire de le faire. Les autres membres du groupe suivent la même procédure.

7

Chaque motocycliste devrait attendre qu'il y ait assez d'espace devant le véhicule doublé pour reprendre la position qu'il avait avant le dépassement. C'est plus sécuritaire et moins désorientant ainsi que si les motocyclistes se regroupent en même temps devant le véhicule doublé.

File indienne

Il est préférable de former une file indienne à l'approche de courbes serrées, des virages, de ponts ou de routes étroites. N'oubliez pas la règle des deux secondes de distance sécuritaire.

8

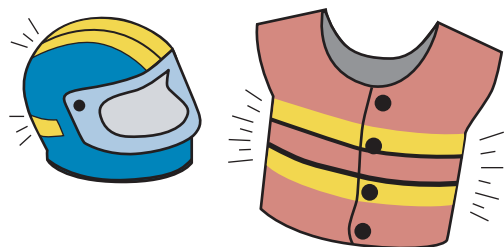
Chapitre 8 Rouler dans des conditions difficiles

Rouler dans des conditions difficiles

Rouler la nuit

Le risque de collision augmente quand on roule la nuit. Voici quelques conseils pour une conduite de nuit sécuritaire :

- Réduisez votre vitesse et redoublez de prudence. Vous augmenterez votre marge de manœuvre en cas de danger. Évaluez la visibilité et ajustez la vitesse en conséquence.
- Il est plus difficile d'évaluer les distances la nuit que le jour. Vos yeux se fient au contraste des ombres et de la lumière pour déterminer la distance des objets. Ces contrastes peuvent s'estomper ou se déformer dans un éclairage artificiel quand il fait sombre. Continuez à évaluer votre distance par rapport aux véhicules qui vous précèdent et ajustez votre vitesse en conséquence.
- Essayez de regarder devant le véhicule qui vous précède. Ses phares peuvent améliorer votre vue de la route devant.
- Si les feux arrière du véhicule qui vous précède font des bonds, cela peut indiquer que la route est bosselée ou inégale.
- Sur les routes obscures, utilisez votre feu de route pour maximiser l'éclairage. Rappelez-vous de passer à votre feu de croisement à 150 mètres du véhicule qui vous précède et à 300 mètres d'un véhicule qui vous croise.
- Soyez bien visible. Quand vous roulez la nuit, portez de l'équipement réfléchissant. L'idéal est une veste avec des rubans réfléchissants



Portez des rubans réfléchissants

- Gardez vos lunettes de sécurité, votre visière et votre pare-brise bien propres. Remplacez-les s'ils sont très égratignés. La nuit, ne portez que des verres non teintés.
- Attention aux animaux qui pourraient se trouver sur la route ou à proximité. Regardez la route loin devant et repérez les mouvements des animaux ou la

réflexion des phares dans leurs yeux. Soyez particulièrement vigilant à l'aube et au crépuscule.

- S'il est nécessaire de doubler, faites-le avec beaucoup de prudence.
- Ne roulez pas plus vite que la portée de votre phare. Ainsi, vous pourrez réagir à temps en cas d'obstacle.
- Restez vigilant et rappelez-vous qu'il est plus difficile de voir la nuit. Si vous êtes fatigué, arrêtez pour vous reposer.

Rouler par mauvais temps

Une météo difficile peut nuire à un motocycliste à cause de la visibilité, des extrêmes de températures, du vent et de la traction réduite. Pensez-y à deux fois avant de rouler par mauvais temps.

Visibilité

- En cas de visibilité réduite à cause de la pluie, du brouillard, de la fumée ou de la poussière, prenez les mêmes précautions que si vous conduisiez la nuit. Comme le mauvais temps peut aggraver la mauvaise visibilité, redoublez de prudence.

Extrêmes de température

- Les températures basses peuvent causer l'hypothermie; le corps perd sa chaleur interne à cause du froid ou du refroidissement éolien.
- Les températures élevées peuvent causer la déshydratation et l'épuisement par la chaleur.

Vent

- Les rafales et les vents forts peuvent nuire à la manœuvrabilité d'une motocyclette et faire en sorte qu'il soit difficile ou impossible de maintenir une position appropriée dans la voie.

Traction

- La traction est réduite par l'humidité sur la surface de la route. La chaussée est particulièrement glissante au début d'une averse, avant que l'huile soit balayée par la pluie.
- Dans la mesure du possible, évitez de rouler sur une chaussée mouillée, le

8

gravier, le sable, la boue, la neige, la glace, les lignes peintes sur la chaussée et les surfaces de métal comme les grillages d'égout. Pour rouler sur des surfaces glissantes de façon sécuritaire :

- Ralentissez avant d'atteindre la surface glissante pour réduire le risque de dérapage. Réduisez la vitesse avant d'amorcer un virage sur une chaussée mouillée.
- Les changements soudains de vitesse ou de direction peuvent causer un dérapage. Accélérez, changez de vitesse, tournez ou freinez avec douceur. Même quand la motocyclette roule sur une surface glissante, son frein avant est toujours efficace. Actionnez le levier de frein graduellement pour éviter de bloquer la roue avant. Rappelez-vous d'appliquer le frein arrière avec douceur. Évitez les arrêts brusques si possible.
- Les débris et le gravier s'accumulent en bordure de route, particulièrement dans les courbes et dans les bretelles d'entrée et de sortie des autoroutes. Tenez-en compte si vous roulez près de la bordure d'une route, surtout dans les virages serrés ou quand vous rejoignez ou quittez une autoroute.
- Les motocyclistes prudents évitent les routes enneigées ou glacées. Les plaques de glace ont tendance à se former dans les zones basses ou ombragées et sur les ponts et les viaducs. Roulez sur la partie la moins glissante de la voie et réduisez votre vitesse. Si vous ne pouvez éviter de rouler sur une surface glissante, gardez la motocyclette à la verticale et roulez **lentement**.



Utilisez votre feu de croisement en cas de brouillard, de fumée, de neige ou de toute autre particule en suspension. N'utilisez pas de votre feu de route, car il réduira votre visibilité dans ces conditions.

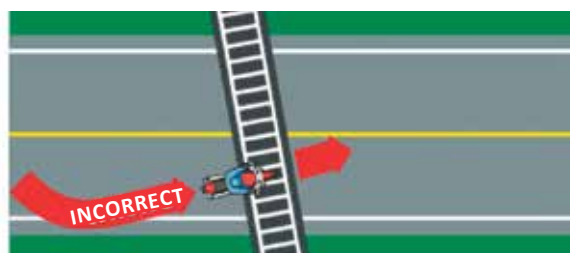
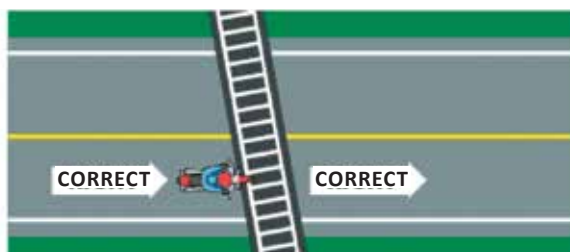
Conditions routières

La traction peut être également réduite par les éléments suivants :

- Les fuites de liquide d'autres véhicules qui s'accumulent au centre de la voie. Pour éviter ce danger, conduisez dans l'empreinte des pneus gauches des véhicules. Faites preuve de jugement et d'une extrême prudence.
- Les tabliers de pont faits de grillage métallique. Quand vous roulez sur une surface grillagée, la motocyclette vibre et louvoie un peu. Ce n'est habituellement pas dangereux si vous ralentissez à l'avance et maintenez une vitesse constante.
 - Le resurfaçage de la voie. En raison du renouvellement de l'asphalte et de la surface, la route peut comporter des rainures. Ces rainures auront le même effet que les tabliers de pont métalliques sur la motocyclette. Ralentissez à l'avance et maintenez une vitesse constante. Quand vous roulez sur une surface inégale, levez-vous légèrement sur les repose-pieds en gardant les genoux fléchis pour alléger le poids sur la selle.
- Les voies ferrées qui ne sont pas perpendiculaires à la route. Soyez prudent et traversez les rails en ligne droite.



Passages à niveau



8

Vos notes :

9

Chapitre 9 Situations d'urgence sur la route

9

Situations d'urgence sur la route

Arrêts soudains

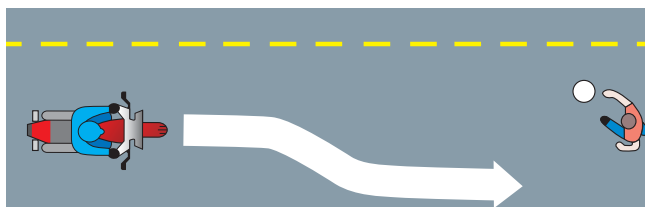
Pour arrêter très rapidement :

- Maintenez la motocyclette à la verticale et en ligne droite, le guidon bien droit. Si vous devez freiner avec la roue avant tournée, faites-le graduellement. En cas d'urgence, redressez le guidon et utilisez la technique du freinage au seuil.
- Actionnez les deux freins, sans faire déraiper l'un ou l'autre des pneus. Si une roue bloque et dérape, elle pourrait glisser et rendre la motocyclette difficile à maîtriser.
- Dans une situation d'urgence, utilisez les deux freins au maximum.
- N'oubliez pas que si vous retirez vos pieds des repose-pieds pour maintenir votre équilibre, seul le frein avant reste actionné.
- Si votre roue avant bloque, relâchez le frein immédiatement.

Quand vous freinez, le poids se transfère vers l'avant. Le frein avant est particulièrement puissant : utilisez-le judicieusement. Le frein avant représente environ 70 % de la capacité de freinage. Le transfert de poids peut faire augmenter la force de freinage à près de 100 % avec le freinage au seuil de la roue avant.

Pour savoir à quelle force vous pouvez freiner sans bloquer les roues et déraiper, vous devez vous entraîner.

Éviter les obstacles



Si un obstacle se présente soudainement sur votre chemin, vous pourriez ne pas être capable d'arrêter à temps. La seule façon d'éviter une collision serait de tourner rapidement ou de contourner l'obstacle en faisant une embardée. Si vous devez quitter la route soudainement, freinez graduellement d'abord. Une embardée est un changement soudain de direction. Regardez dans vos rétroviseurs : si un conducteur vous suit de près, continuez à rouler pour éviter une collision par l'arrière. Pour contourner l'obstacle, utilisez la méthode du contre-braquage (voir le chapitre 4). **Si vous devez freiner, faites-le avant ou après l'embardée, mais jamais pendant.** N'oubliez pas qu'un changement soudain d'accélération peut aussi vous faire perdre la maîtrise de la motocyclette.

Rouler par-dessus les obstacles

Parfois, on ne peut faire autrement que de passer sur un obstacle qui a été repéré trop tard pour être contourné. Dans ce type de situation, suivez les règles de base ci-dessous :

- Si c'est possible, freinez avant d'atteindre l'objet.
- Gardez une prise décontractée, mais ferme sur le guidon.
- Maintenez une trajectoire aussi droite que possible.
- Levez-vous légèrement sur les repose-pieds.
- Transférez votre poids vers l'arrière.
- Quand la roue avant atteint l'objet, accélérez légèrement.
- Après être passé sur l'objet, reprenez votre position assise et votre vitesse normales.
- Si l'impact a été fort, quittez la route et vérifiez si les pneus et les jantes sont endommagés avant de continuer votre route.



9

Crevaisons

En cas de crevaison, vous devez réagir rapidement pour garder l'équilibre. Il n'est pas toujours possible d'entendre la crevaison, mais vous devriez pouvoir détecter un pneu crevé par les réactions de la motocyclette. Il est plus difficile de maîtriser une crevaison à l'avant, car elle influence la direction (la direction vous semblera lourde). Si la crevaison est à l'arrière, l'arrière de la moto aura tendance à se balancer latéralement.



Si le pneu avant crève, tenez le guidon fermement et essayez de maintenir la direction. Transférez votre poids vers l'arrière de la motocyclette. Ne freinez pas, mais relâchez graduellement l'accélérateur. Quand vous aurez suffisamment ralenti, quittez la circulation et utilisez le frein arrière pour faire un arrêt complet.



Si le pneu arrière crève, maintenez votre position sur la motocyclette. Ne freinez pas, mais relâchez graduellement l'accélérateur. Quand vous aurez suffisamment ralenti, quittez la circulation et utilisez le frein avant avec prudence pour faire un arrêt complet.

Animaux

Les animaux sont imprévisibles. Si un animal se trouve près de la route, soyez prêt à faire une manœuvre d'évitement ou à arrêter au besoin. Faites votre possible pour éviter de frapper l'animal. Si la collision est inévitable, rappelez-vous qu'il est moins dangereux de frapper quelque chose de petit que de heurter quelque chose de beaucoup plus gros, comme un véhicule.

Les motocyclettes semblent attirer les chiens. Si un chien vous pourchasse, ralentissez et rétrogradez. Ensuite, quand le chien s'approche, accélérez pour vous éloigner. N'essayez pas de donner un coup de pied au chien, car cela peut nuire à la maîtrise de la motocyclette.



Sur l'autoroute, les motocyclistes doivent redoubler de prudence à l'aube et au crépuscule, au moment où les gros animaux sont plus actifs.

Objets projetés

Un motocycliste peut être frappé par des insectes, des pierres ou des débris projetés par d'autres véhicules. Si vous ne portez aucune protection pour le visage, cela peut vous empêcher de voir, vous faire très mal et vous faire perdre la vue temporairement. Si votre visage est protégé, cette protection peut être salie ou craquelée, ce qui nuit à votre vision. Quoi qu'il se produise, votre priorité est de maîtriser la motocyclette et de rester sur la route. Quand il est sécuritaire de le faire, quittez la circulation et réglez le problème. N'essayez jamais de régler le problème pendant que vous roulez. **Un motocycliste doit toujours avoir les yeux et le visage bien protégés.**



9

Problèmes mécaniques

Pour éviter les urgences mécaniques, il faut effectuer un entretien préventif. La plupart des problèmes mécaniques peuvent être évités avec un entretien régulier.

Accélérateur coincé

Si l'accélérateur bloque, il faut réagir rapidement.

- Si l'accélérateur est coincé à pleins gaz, utilisez d'abord l'interrupteur d'arrêt du moteur et le levier d'embrayage ensemble, et ensuite les freins.
- Si l'accélérateur est coincé à vitesse de conduite normale, trouvez un endroit sécuritaire pour arrêter. Signalez votre intention et rendez-vous à cet endroit avant d'utiliser l'interrupteur d'arrêt du moteur et le levier d'embrayage ensemble. Freinez ensuite.
- Ne reprenez pas la route avant d'avoir réglé le problème.

Vibrations

Les vibrations se produisent quand la roue avant et le guidon se mettent soudainement à trembler latéralement. Les vibrations sont habituellement causées par :

- une pression inégale des pneus;
- des roues déformées ou mal alignées;
- l'accélération;
- une prise trop ferme sur le guidon;
- des rayons lâches;
- un pare-brise mal installé;
- une mauvaise répartition de la charge;
- la conduite à une vitesse trop élevée pour le modèle de motocyclette.

Si des vibrations se produisent :

- N'essayez pas d'utiliser vos freins.
- Relâchez l'accélérateur graduellement.
- Attendez que la motocyclette ralentisse suffisamment, c'est-à-dire que les vibrations disparaissent. Actionnez alors les freins au besoin.
- Quittez la circulation dès que possible.
- Déterminez si le problème peut être réglé ou non. Si vous ne pouvez régler le problème, et seulement s'il est sécuritaire de le faire, reprenez la route à vitesse réduite pour vous rendre à l'endroit le plus proche où faire vérifier la motocyclette par un mécanicien compétent.

Pannes

Si votre motocyclette tombe en panne sur la route, poussez-la hors de la circulation, pour votre sécurité comme celle des autres conducteurs.

9

Vos notes :
