



# MICHIGAN Manuel d'utilisation de la Moto

Jocelyn Benson  
Secrétaire d'État

[Michigan.gov/SOS](https://Michigan.gov/SOS)



Département d'État du Michigan, mai 2022

Ce manuel est un complément au code What Every Driver Must Know, du Michigan qui explique les règles à observer sur la route, les panneaux, les signaux, les marquages routiers et les pratiques de conduite en sécurité.

Les informations, graphiques et images contenus dans ce manuel sont fournis avec l'aimable autorisation de la Motorcycle Safety Foundation et de Highway Safety Services LLC ainsi que du AAMVA Test Maintenance Subcommittee & Stakeholders Advisory Group.



MSF Motorcycle Safety Foundation  
2 Jenner, Suite 150, Irvine, CA 92618  
949-727-3227 / [msf-usa.org](http://msf-usa.org)



AAMVA American Association of Motor Vehicle Administrators  
4401 Wilson Boulevard, Suite 700  
Arlington, Va 22203  
703-522-4200/ [aamva.org](http://aamva.org)



## **CONSEILS RAPIDES : devriez-vous conduire une moto ?**

Conduire une moto est une expérience unique. Conduire est amusant et revigorant, mais les compétences nécessaires à une conduite sûre, combinées à l'absence d'une protection contre les collisions semblable à celle d'une voiture sur une moto, peuvent faire douter une personne de son choix de conduire une moto. Certains conducteurs potentiels n'ont pas la capacité d'exécuter des actions habiles et opportunes dans un environnement de circulation complexe ; d'autres manquent de discernement ou ne comprennent pas bien le concept de gestion des risques.

MSF estime que la moto n'est pas faite pour tout le monde. Toutefois, si vous envisagez de devenir motocycliste, voici quelques questions que vous pourrez vous poser pour auto-évaluer vos capacités physiques et l'attitude mentale requises pour conduire une moto en toute sécurité dans la rue :

1. Est-ce que vous prenez plus de risques que d'autres personnes que vous connaissez ? Si vous avez tendance à avoir besoin de sensations fortes au volant d'une voiture et que vous avez des tendances agressives ou dangereuses (suivre de trop près, tourner sans signaler, parler au téléphone portable, vous fâcher contre les autres conducteurs, etc.), la moto n'est peut-être pas pour vous. Alors que le motocyclisme améliore la qualité de vie globale pour beaucoup, pour certains, il peut conduire au désastre. Penser que les accidents n'arrivent qu'aux autres est une attitude qui vous attirera des ennuis.
2. Pouvez-vous faire du vélo ? Il s'agit d'une condition préalable à l'inscription à notre cours de conduite de base et, en général, d'une bonne évaluation de votre capacité à manœuvrer une moto. Le vélo, comme la moto, est une activité physique qui implique équilibre et coordination. Et en parlant de coordination.
3. Pouvez-vous conduire une voiture à levier de vitesse ? Ce n'est pas une obligation, mais cela peut vous faciliter l'apprentissage de la conduite car presque toutes les motos ont des transmissions manuelles. Si vous n'arrivez pas à changer de vitesse mais que vous souhaitez tout de même profiter d'un deux-roues motorisé, vous devriez peut-être commencer par un scooter. Les scooters ont généralement des transmissions automatiques et sont disponibles dans de nombreuses tailles, des modèles les plus simples avec une cylindrée de 50 centimètres cubes (cc) aux puissants modèles de 650 cm<sup>3</sup>.
4. Avez-vous une bonne vision ? Conduire une moto exige des compétences de perception particulières qui reposent sur une bonne vision. Avez-vous passé un examen des yeux récemment ? Avez-vous tendance à voir les choses les plus lointaines plus tard que les autres personnes que vous connaissez ? La capacité de bien voir devant soi est importante pour une conduite sûre.
5. Vous avez un penchant pour la mécanique ? Les motos d'aujourd'hui sont des machines très fiables, mais avec tous les boulons, écrous et mécanismes à l'air libre, et seulement deux pneus vous reliant à la route, vous devez être en mesure de vérifier votre équipement et de faire d'occasionnels petits ajustements. Vous n'avez pas besoin d'être un super mécanicien, mais cela aidera si vous savez vous

débrouiller avec une jauge de pression des pneus et une clé anglaise. Presque tout ce qu'un motocycliste doit savoir se trouve dans le manuel du propriétaire de la moto. Si vous n'avez jamais lu le manuel du propriétaire de votre voiture, c'est peut-être un signe que le motocyclisme n'est pas pour vous.

6. Êtes-vous soucieux de la sécurité ? Si vous vous retrouvez régulièrement avec des pansements après de simples travaux de bricolage dans la maison, ou si vous pensez qu'il est acceptable de conduire un véhicule à moteur sous l'influence de l'alcool, les défis uniques de la conduite d'une moto peuvent ne pas être compatibles avec votre prise de décision. Les conducteurs ne peuvent contrôler leur situation que si la sécurité est une priorité élevée pour eux. Des millions de motocyclistes parcourent des millions de kilomètres sans incident, et ils prennent vraisemblablement la sécurité au sérieux.
7. Respectez-vous les machines et les autres équipements à risque ? Par exemple, lorsque vous utilisez une tondeuse à gazon ou une tronçonneuse, l'entretenez-vous correctement et portez-vous une protection pour les yeux, les oreilles et les mains au besoin ? Si vous n'êtes pas assez attentif à la sécurité lorsqu'elle concerne les machines et équipements simples dont la mauvaise utilisation peut entraîner des blessures graves, vous ne respectez peut-être pas suffisamment la conduite d'une moto pour suivre les précautions de sécurité. Les conducteurs qui réussissent savent que la sécurité n'est pas une question de chance, mais une question de faire en sorte de minimiser les risques.
8. Pouvez-vous vous concentrer ? L'inattention est une cause majeure d'accidents. Faire de la moto en toute sécurité nécessite une attention particulière à ce que vous faites dans l'instant et une conscience aiguë de tout ce qui se passe à 360 degrés autour de vous. La circulation à l'heure de pointe à bord d'une moto n'est pas l'endroit pour rêvasser. Par exemple, si vous vous retrouvez à utiliser excessivement vos freins parce que vous avez été pris au dépourvu ou que vous êtes souvent surpris par une voiture ou un camion qui vous dépasse et que vous n'avez pas vu, votre conscience situationnelle pourrait bien ne pas être adéquate.
9. Pouvez-vous gérer votre voiture en cas d'urgence ? Les conducteurs n'ont pas souvent besoin de freiner fort ou de faire une embardée pour éviter un accident, mais il est important d'avoir les compétences nécessaires pour pouvoir le faire en cas de besoin. Sur une moto, il est essentiel de posséder ces types de compétences, car les autres usagers de la route ont tendance à ne pas voir les motocyclistes dans la circulation, surtout aux intersections.
10. Êtes-vous prêt à investir de votre temps pour apprendre à rouler correctement avant d'enfourcher une moto ? Pour votre « premier tour en moto », le mieux est un Cours de Conduite de base où vous pourrez vous familiariser avec la conduite en toute sécurité d'une moto. Vous pouvez même suivre le cours de manière expérimentale, pour vous aider à mieux comprendre la dynamique d'une bonne conduite et à déterminer si la moto vous convient.

# Table des Matières

## Première partie **Licence de motocycliste du Michigan**

	Manuel d'utilisation de la Moto.....	1
	Le Programme d'Éducation des Conducteurs du Michigan .....	7
	Exigences d'enregistrement des motos du Michigan.....	9
<b>Section Deux</b>	<b>Lois du Michigan sur les motocycles .....</b>	<b>11</b>
	Autorisations et permis d'instruction temporaires.....	11
	Drogues et alcool .....	12
	Infractions civiles .....	12
	Équipement.....	13
<b>Section Trois</b>	<b>Être en forme pour rouler .....</b>	<b>16</b>
	Alcool, autres drogues et conduite .....	16
	CONSEILS RAPIDES : l'importance de rouler sans être affecté par l'alcool ou d'autres drogues .....	18
<b>Section 4</b>	<b>Avant de rouler.....</b>	<b>20</b>
	MSF - Ce que vous devez savoir sur les casques de moto.....	23
	Connaissez votre moto .....	27
	Vérification avant le départ .....	28
	Liste de contrôle d'inspection T-CLOCSM .....	30
	CONSEILS RAPIDES : Systèmes de freinage antiblocage (ABS).....	31
<b>Section Cinq</b>	<b>Fonctionnement de base de la moto.....</b>	<b>32</b>
	Commencer.....	32
	Tourner .....	34
<b>Section Six</b>	<b>Stratégies sur la route.....</b>	<b>36</b>
	Gestion des risques.....	36
	Gestion de l'espace .....	38
	CONSEILS RAPIDES : Prétendez que vous êtes invisible.....	41
	Gestion de la vitesse .....	43
<b>Section Sept</b>	<b>Gestion de la route .....</b>	<b>46</b>
<b>Section Huit</b>	<b>Situations de conduite spéciales.....</b>	<b>49</b>

<b>Section 9</b>	<b>Passagers, chargement et conduite en groupe .....</b>	<b>53</b>
	<b>CONSEILS RAPIDES : Directives pour rouler avec un passager sur votre moto .....</b>	<b>56</b>
	<b>CONSEILS RAPIDES : Guide MSF sur la conduite en groupe.....</b>	<b>58</b>
<b>Section dix</b>	<b>Facteurs affectant les performances du motocycliste .....</b>	<b>62</b>
<b>Section onze</b>	<b>Véhicules à trois roues.....</b>	<b>64</b>
	Caractéristiques de fonctionnement communes	
	des trikes et des motos avec side-car .....	<b>64</b>
	Caractéristiques de fonctionnement exclusives aux trikes.....	<b>65</b>
	Caractéristiques de fonctionnement exclusives	
	aux motos avec side-car .....	<b>66</b>
<b>Section douze</b>	<b>Exemples de questions du test de connaissance .....</b>	<b>69</b>
<b>Annexe</b>	.....	<b>70</b>
	<b>CONSEILS RAPIDES : Conseils de base pour conduire une moto en toute sécurité ..</b>	<b>71</b>
	<b>LISTE DES DIX MEILLEURES PRATIQUES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ .....</b>	<b>72</b>
	<b>Contrat pour la sécurité Les choix du motard <sup>TM</sup> de la</b>	
	<b>Motorcycle Safety Foundation.....</b>	<b>73</b>

- Autorisation de conduite d'une moto
- Permis d'instruction temporaire
- Test de compétences du conducteur
- Programme de formation des conducteurs du Michigan
- Renouvellement de votre permis de conduire

## Première section Permis du motocycliste

Le motocyclisme est une expérience unique. Comparé à une voiture, vous ne vous asseyez pas sur une moto, vous en faites partie. Non pas comme un conducteur passif, mais comme un pilote actif, qui enchaîne les virages en douceur, en suivant le rythme de la route ; changeant de vitesse, accélérant et freinant avec précision. Que vous rouliez pour vos trajets domicile-travail ou que vous préfériez la convivialité d'une balade en groupe le week-end, la moto engage tous vos sens et crée un sentiment de liberté stimulant.

Avec cette liberté, va de pair la responsabilité. Tous les États exigent une forme d'autorisation démontrant que vous possédez un niveau minimum de compétences et de connaissances. Prenez le temps d'apprendre à conduire votre moto et acquérez ainsi une grande expérience de conduite. Trouvez un motocycliste expérimenté et responsable pour vous guider dans votre apprentissage. Cet encadrement et cette expérience de conduite vous prépareront à faire face à l'environnement routier actuel.



et réduira le risque d'accident. Tous les conducteurs sont encouragés à suivre un cours de formation de niveau débutant qui fournit les informations et la formation pratique nécessaires pour obtenir une autorisation de conduite d'une moto.

Vous apprendrez à améliorer vos compétences en conduite et vos stratégies mentales afin d'être un conducteur plus prudent et plus alerte. Ce manuel et d'autres publications sur les motos peuvent vous aider à vous préparer à réussir.

### Autorisation de conduite d'une moto



(1) Une personne, avant de conduire une motocyclette autre qu'un autocycle sur une voie publique, doit obtenir une autorisation de conduite d'une motocyclette sur son permis de conduire ou de chauffeur (4) Quiconque enfreint le paragraphe (1) est coupable d'un délit punissable comme suit :

(a) Pour une première infraction, d'un emprisonnement d'au plus 90 jours ou d'une amende d'au plus 500,00 \$, ou les deux.

(b) Pour une violation qui survient après une condamnation antérieure, d'un emprisonnement maximal d'un an ou d'une amende maximale de 1 000,00 \$, ou les deux.

MCL 257.312a.

En plus des sanctions prévues par la loi, votre moto peut être remorquée et mise en fourrière. Soyons réalistes, vous **n'êtes pas approuvé** et vous venez d'être arrêté par un agent de la force publique.

Après avoir été arrêté, vous ne pouvez pas légalement ramener votre moto chez vous, et la garer au bord de la route jusqu'à ce que vous puissiez prendre des dispositions pour la récupérer rend votre moto vulnérable au vol ou aux dommages. Le remorquage et la mise en fourrière de votre vélo sont possibles si vous êtes pris à rouler sans autorisation.



## Autorisation de conduite d'une moto à trois roues

Une autorisation délivrée pour la conduite d'un trike, autre qu'un autocycle, est limitée à cette conduite et ne permet pas la conduite d'une motocyclette à deux roues. MCL 257.312b (3).

\*Code de restriction de permis pour un trike : 20



## Demander une autorisation de conduite d'une moto

Pour conduire une moto sur la voie publique, vous devez posséder un permis de conduire valide du Michigan avec une autorisation de conduite d'une moto. Le coût de l'autorisation spécifique moto s'ajoute au coût de base du permis de conduire. Une autorisation de conduite d'une moto peut être obtenue en terminant avec succès une formation de motocycliste ou en réussissant un test de compétences de motocycliste (qui comprend un test de connaissances écrit donné dans un bureau du secrétariat d'État). Les exigences pour obtenir une autorisation de conduite moto diffèrent pour les adolescents et les adultes.

- [Michigan.gov/Motorcycling](https://www.michigan.gov/Motorcycling) pour trouver une formation de motocycliste.
- [Michigan.gov/MotorcycleTest](https://www.michigan.gov/MotorcycleTest) pour trouver une

entreprise qui propose le test de compétences de conduite.

## Adolescents

Pour demander une autorisation de conduite moto, vous devez avoir au moins 16 ans et:

- Être en possession d'un permis de conduire de niveau 2 ou 3 valide.
- Réussir une formation agréée de motocycliste.
- Rendez-vous dans un bureau du secrétaire d'État et présentez le certificat d'achèvement du cours de formation de motocycliste et passez le test de vision. La signature de votre parent ou tuteur légal est requise si vous avez moins de 18 ans.

## Adultes

Pour obtenir une autorisation de conduite moto en suivant une formation de motocycliste, vous devez :

- Réussir un cours de formation de motocycliste.
- Prendre rendez-vous au Secrétariat d'État. Vous pouvez également faire ajouter l'autorisation de conduite moto à votre permis en utilisant les services en ligne du département sur [Michigan.gov/SOS](https://www.michigan.gov/SOS) ou dans une station libre service si vous êtes éligible.
- Passez le test de vision.
- Payer les frais d'autorisation de conduite de la moto.

## Permis d'instruction temporaire moto (TIP)

Pour obtenir une autorisation de conduite moto en passant le test de compétences de conduite proposé par une entreprise agréée, vous devez :

- Avoir au moins 18 ans.
- Posséder un permis de conduire valide.
- Réussir le test de connaissances écrites et le test de vision à passer au Secrétariat d'État.
- Obtenir un permis d'instruction temporaire moto et pratiquer la conduite sous la supervision d'un motocycliste agréé jusqu'à 180 jours. (Seuls deux TIP seront délivrés sur une période de 10 ans.)
- Réussir le test de compétences de conduite moto chez une entreprise agréée par le Département d'État.

- L'entreprise téléchargera vos résultats de test au Secrétariat d'État. Vous pouvez vous rendre au Secrétariat d'État pour faire délivrer votre autorisation de conduite. Ou si vous êtes éligible, vous pouvez demander votre autorisation en ligne ou dans une station libre-service.
- Payer les frais d'autorisation de conduite de la moto.

Vous devrez suivre une formation de motocycliste si vous échouez deux fois au test de compétences du conducteur.

L'objectif du permis d'instruction temporaire moto (TIP) est de permettre aux nouveaux conducteurs de pratiquer la conduite sur la voie publique sous la surveillance constante d'un motocycliste expérimenté avant de passer le test d'habileté de motocycliste. Le TIP est simplement un outil transitoire utilisé pour obtenir l'autorisation de conduite moto du Michigan. Un TIP est valable 180 jours et est requis pour le test de compétences du conducteur. Seuls deux TIP seront délivrés au cours d'une période de 10 ans. Si votre second TIP expire avant que vous ne passiez votre test de compétences du conducteur, vous devrez réussir une formation de conduite afin d'obtenir votre autorisation de conduite moto.

Pour obtenir un TIP moto vous devez :

- Détenir un permis de conduire valide du Michigan.
- Réussir le test de vision et de connaissances écrites sur la moto.
- Payez les frais de TIP.

## Test de vision

Vous passerez un test de vision pour déterminer si votre vision répond aux normes minimales. Si des verres correcteurs sont nécessaires pour réussir le test, votre permis de conduire indiquera que vous devez porter des verres correcteurs pour conduire. Si vous échouez au test de vision, votre ophtalmologiste devra établir une évaluation écrite de votre vision. Une évaluation favorable signifie qu'un permis de conduire peut être délivré. Parfois, des limitations de conduite spéciales - comme la conduite de jour uniquement, seront nécessaires si votre évaluation de vision en

indique le besoin. Si votre évaluation de vision n'est pas favorable, votre candidature sera refusée.

## Test de connaissances

Vous devez réussir un test écrit de connaissances sur la sécurité en moto organisé au Secrétariat d'État avant qu'un TIP de moto ne puisse être délivré. Les questions du test de connaissances sont basées sur les informations, les pratiques et les idées de ce manuel. Elles exigent que vous connaissiez et compreniez le code de la route et les pratiques de conduite en sécurité. Les tests de connaissances et de compétences du conducteur ne sont pas nécessaires si vous avez réussi une formation de motocycliste approuvée par le département. MCL 257.309 (10).

## Conduire avec un permis d'instruction temporaire

Un permis d'instruction temporaire (TIP) vous permet de conduire légalement une moto pendant 180 jours. Un TIP nécessite que vous :

- Ayez le permis avec vous lorsque vous roulez.
- Roulez sous la surveillance visuelle constante d'un conducteur de moto agréé âgé d'au moins 18 ans.
- Roulez uniquement pendant la journée - la conduite de nuit n'est pas autorisée avec un TIP.
- Ne transportez aucun passager.

## Test de compétences du conducteur

Les tests de compétences du conducteur sont une autre bonne manière de mesurer les compétences nécessaires pour conduire une moto en toute sécurité dans la circulation. Évaluer ses propres compétences ne suffit pas. Les gens surestiment souvent leurs propres capacités. Il est encore plus difficile pour les amis et les proches d'être totalement honnêtes sur vos compétences. Le test de compétences du conducteur est conçu pour être noté objectivement par un examinateur certifié. Les tests de compétences des conducteurs sont organisés par des entreprises approuvées par le Département d'État du Michigan. Le coût du test est fixé par l'organisme qui le fait passer et peut varier, alors assurez-vous de vous renseigner sur

les coûts lorsque vous appelez les fournisseurs de votre région pour plus d'informations.

## À quoi s'attendre lors du test de compétences du conducteur

Voici les éléments requis pour le test de compétences et les durées approximatives du test. Les temps impartis sont des minimums estimés. Visitez le site Web du département [Michigan.gov/Motorcycling](http://Michigan.gov/Motorcycling) pour plus d'informations.

- Inspection du véhicule – 5 minutes, non noté.
- Compétences de contrôle de base sur le champ de tir– 10 minutes, notées.

Au cours du test de compétences du conducteur, les examinateurs autorisés doivent toujours :

- Lire les instructions standard à chaque candidat pour chaque partie du test (une liste d'instructions est fournie à l'examineur à cet effet).
- Utiliser uniquement des exercices hors voie publique approuvés par le département.

Pour conduire une moto jusqu'à votre examen d'aptitude, vous devez porter un casque approuvé par le DOT, vous devez avoir un TIP moto valide et vous devez être sous la surveillance visuelle constante d'un conducteur de moto agréé âgé d'au moins 18 ans.

Le test de compétences moto approuvé par le Département d'État comporte sept exercices qui permettent d'évaluer votre capacité à manier une moto, y compris le démarrage, l'accélération, les virages et le freinage. Le test, à la page 5, consiste en quatre exercices de conduite qui permettent de mesurer votre capacité à contrôler la moto et à réagir aux dangers et prend environ 15 minutes. (Ces mêmes exercices sont également utilisés pour évaluer les compétences d'un conducteur dans les formations de base de motocycliste.)

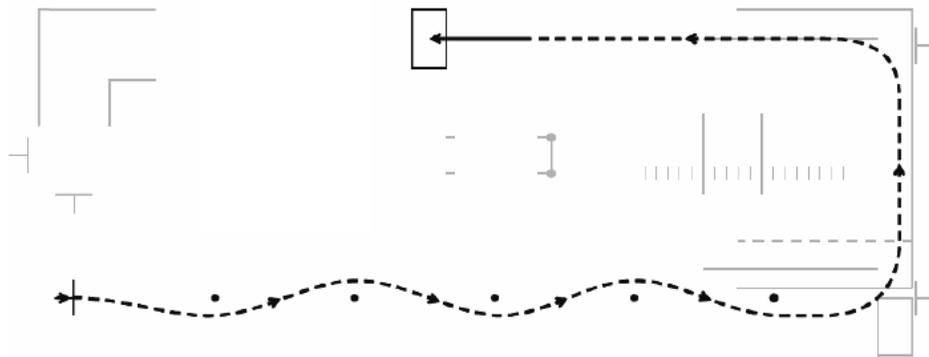
**Calage du moteur:** ceci est noté pendant tout le test. Des points sont attribués chaque fois que vous faites caler le moteur pendant un exercice quelconque.

Le test pour les motos à deux roues peut être passé deux fois. La deuxième tentative de test ne peut être programmée qu'au moins 24 heures après la première tentative et doit être terminée avant l'expiration du TIP.

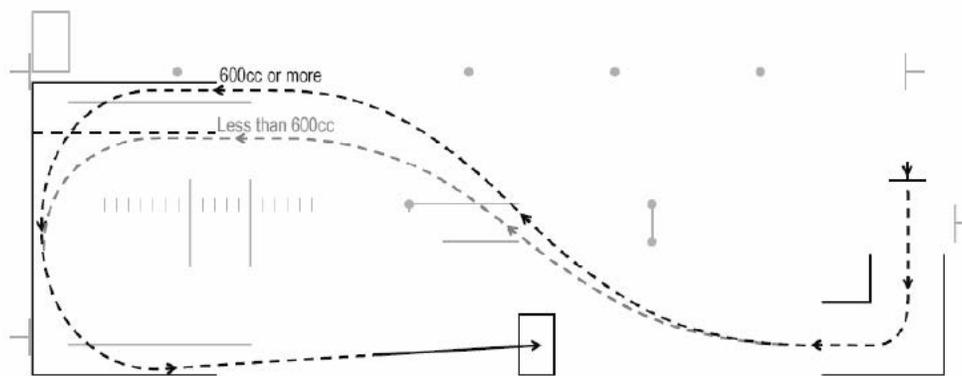
Si vous ne réussissez pas votre deuxième essai, vous recevrez un avis d'échec et vous serez informé que pour obtenir votre autorisation de conduite moto du Michigan, vous devrez réussir un cours de conduite de base MSF.

Il n'y a pas de limite au nombre de fois que le test pour les trikes peut être tenté. Le temps d'attente de 24 heures entre les tentatives de test reste valable et aucun test ne peut être programmé si le TIP est expiré.

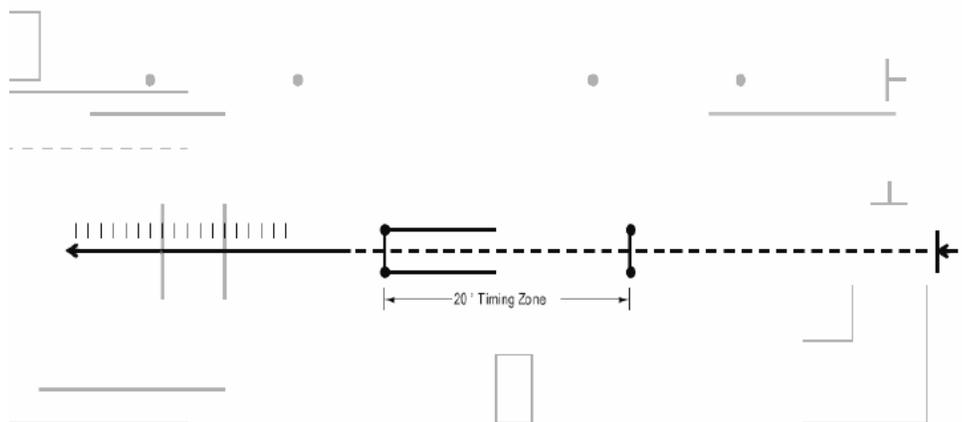
La maîtrise de ces quatre compétences de conduite moto est nécessaire pour réussir une formation de base de motocycliste ou le test de compétences de conduite.



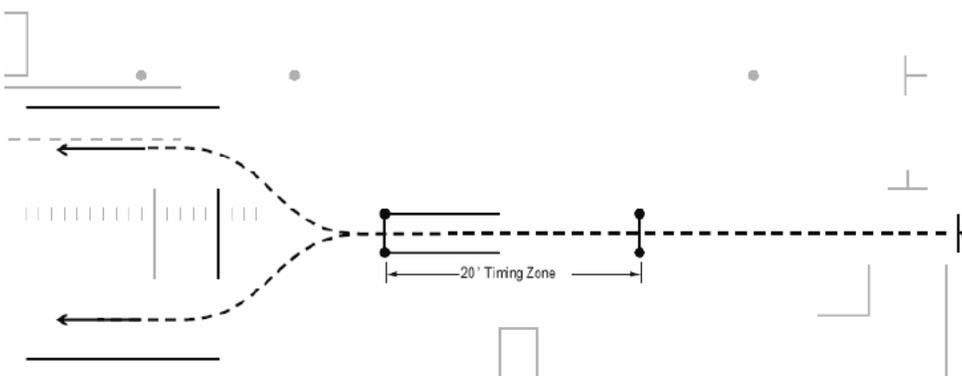
**1. Slalom entre cônes et arrêt normal** : Slalomez à travers une série de cinq cônes espacés de 12 pieds et effectuez un arrêt en douceur sans déraper, avec le pneu avant de la moto dans une boîte peinte au sol.



**2. Virage à droite à partir d'un stop** : Démarrer au stop en tournant immédiatement à droite. Ensuite, tournez à gauche dans une zone balisée. Si vous conduisez une moto de plus de 600 cm<sup>3</sup>, vous aurez plus d'espace pour terminer le virage. Les motos de 600 cc ou moins ont un plus petit espace pour faire demi-tour.



**3. Arrêt rapide** : accélérez le long d'un chemin rectiligne marqué par des cônes, puis arrêtez la moto aussi rapidement que possible avec le maximum de sécurité.



**4. Déplacement sur obstacle** : Accélérer le long d'une trajectoire rectiligne marquée par des cônes, puis faire une embardée pour éviter une ligne d'obstacles et + puis faire une embardée pour éviter les lignes de côté de l'exercice.

## Exigences commerciales pour les entreprises de tests de conduite

Les entreprises de test de conduite doivent adhérer à certaines pratiques commerciales et faire passer les tests de conduite conformément aux normes et procédures établies et contenues dans un accord légal formel avec le département.

## En vertu du code des véhicules du Michigan

(Loi publique 300 de 1949), c'est un crime :

- Faire une fausse attestation pour toute demande de permis de conduire.
- Corrompre ou tenter de corrompre une personne ou un organisme qui fait passer un examen de conduite dans l'intention d'influencer l'opinion ou la décision de l'examineur.
- L'agent examinateur qui fait passer un examen de conduite en vertu d'une convention conclue avec le département d'État peut modifier, raccourcir ou changer de toute autre manière la méthode ou les critères d'examen prescrits en vertu de cette convention.
- Pour une personne de falsifier, de contrefaire ou de modifier une attestation d'examen de conduite délivrée par un examinateur désigné.

Un crime commis en violation de ces lois est passible d'un à cinq ans de prison et d'une amende maximale de 5 000 \$ pour la première infraction. Des condamnations ultérieures résultent en des peines supplémentaires.

## Irrégularités dans les tests

La loi du Michigan stipule que :

- Toute entreprise de test de conduite ou fournisseur de formation de motocycliste qui dénature intentionnellement un test de conduite en omettant toute exigence ou procédure de test, ou participe à toute activité illégale liée au permis de conduire, est passible de sanctions sévères. Celles-ci incluent la perte de l'agrément de test, les poursuites pénales et des réparations financières au candidat au test, au département ou aux deux.
- Toute personne, y compris l'examineur ou le candidat, qui encourage, facilite ou participe sciemment à des tests de conduite inappropriés, illégaux ou frauduleux est également passible de

poursuites pénales.

- Toute personne dont il est constaté qu'elle a été testée de manière inappropriée, illégale ou frauduleuse doit repasser les tests ad-hoc. Les frais du nouvel examen peuvent être facturés au candidat.
- Des tests de permis de conduire inappropriés, frauduleux ou illégaux impliquent des demandes de permis illégales.

## Signaler des activités de test inappropriées, illégales ou frauduleuses

Si vous avez connaissance d'activités de test inappropriées, illégales ou frauduleuses, signalez-les immédiatement au Département d'État. Veuillez vous assurer d'inclure les noms des personnes et des organisations impliquées, la date de l'incident et une description détaillée des activités observées ou discutées. Tous les rapports légitimes feront l'objet d'une enquête. Une déclaration écrite peut être exigée. Cette information doit être transmise au :

Michigan Department of State  
Driver Education and Testing Section  
Richard H. Austin Building  
430 W. Allegan St., 3rd Floor  
Lansing, MI 48918  
Phone 517-241-6850  
Fax 517-335-3155  
MDOS-drivertesting@Michigan.gov

## Le Programme d'Éducation des Conducteurs du Michigan

L'administration du Programme d'Éducation des Conducteurs du Michigan (MI-REP) est un aspect important de la mission de sécurité routière du Département d'État du Michigan. Le programme du Michigan utilise les normes de sécurité établies par la Motorcycle Safety Foundation (MSF) pour garantir une formation cohérente et complète. Tous les motocyclistes doivent suivre une formation de motocycliste ou réussir un test de connaissances et un test de compétences de motocycliste afin d'obtenir une autorisation de conduite moto, qui est requise pour rouler légalement sur les voies publiques et les autoroutes. Les motocyclistes qui terminent avec succès une formation de motocycliste approuvée satisfont à toutes les exigences de l'État pour l'obtention d'une autorisation de conduite moto. Les formations sont conçues pour les novices et les conducteurs confirmés. Le MI-REP aide les conducteurs à acquérir les bases du bon sens, des compétences et de l'expérience nécessaires pour conduire une moto en toute sécurité. Les anciens conducteurs ou les conducteurs expérimentés peuvent également profiter de cette formation pour remettre à niveau ou affiner les compétences nécessaires pour conduire en sécurité. Certains assureurs offrent des rabais sur les primes d'assurance moto aux conducteurs qui suivent ces cours.

Allez sur [Michigan.gov/Motorcycling](https://Michigan.gov/Motorcycling) pour trouver une formation de conduite moto près de chez vous.



## Cours de formation pour conducteurs de motocycles

Cours de formation pour conducteurs de motocycles sont offertes par des acteurs privés et publics dans tout l'État tout au long de la saison de motocyclisme. Les frais varient en fonction du fournisseur. Le MI-REP propose plusieurs formations de conduite moto pour différents niveaux de compétence. Toutes les formations de conduite moto sont dispensées par des instructeurs certifiés.

- **Cours de conduite de base (BRC) :** le BRC consiste en un enseignement théorique en classe et du temps de pratique sur un terrain approprié avec des motos d'entraînement BRC. Vous n'avez pas besoin de posséder une moto pour suivre un BRC. Après trois jours d'instruction et de pratique, un test de connaissances écrit et un test de compétences de conduite sur le terrain sont organisés. Vous devez réussir les deux tests pour obtenir un certificat d'achèvement de BRC et demander une autorisation de conduite moto.
- **Cours de conduite de base pour trike (3WBRC) :** le cours de conduite de base pour trike est l'idéal pour les motocyclistes pour apprendre à conduire un trois roues ou trike. Le cours comprend quatre heures d'activités en classe et jusqu'à huit heures d'exercices de conduite moto. Vous devez réussir un test de connaissances écrit et un test de compétences de conduite moto pour réussir le 3WBRC. Certaines compagnies d'assurance peuvent offrir des rabais sur l'assurance moto aux conducteurs qui obtiennent leur certificat d'achèvement. La plupart des 3WBRC exigent de leurs élèves qu'ils utilisent leur propre trike, vérifiez auprès du fournisseur avant de vous inscrire à un cours. Si vous utilisez votre propre trike, elle doit être correctement assurée, titrée et immatriculée, afficher une plaque d'immatriculation valide et passer une inspection de sécurité. Une autorisation de conduite de trike ne peut pas être utilisée pour conduire une moto à deux roues.
- **Cours de Conduite de Base 2 (BRC2) et Cours de Remise à Niveau de Conduite de Base pour (RRBRC),** Ces deux formations sont destinées aux

conducteurs qui ont déjà des compétences de base. Elles sont similaires au BRC sauf que les vitesses sont plus élevées et que vous devez fournir votre propre moto. La réussite à ces formations vous permet d'aller au Secrétariat d'État pour obtenir une autorisation de conduite moto au lieu de passer un test de compétences de conduite. Ces programmes d'une journée comprennent des éléments du cours de base pour motocyclistes (BRC). Ils constituent un excellent rappel pour pratiquer et remettre à niveau vos compétences de conduite. Ils comprennent une discussion informelle en classe sur les concepts de sécurité liés aux expériences de conduite passées et aux connaissances actuelles des participants.

- **Cours avancés pour Conducteurs (ARC)** Un cours d'une journée qui complète les compétences de base d'un motocycliste et aide à l'évaluation des risques personnels. Il comprend un cours en classe avec plusieurs activités interactives menées à un rythme rapide pour améliorer la perception et la sensibilisation aux dangers. Les exercices sur le terrain améliorent à la fois les compétences de base et les compétences d'évitement des collisions. L'accent est mis sur l'amélioration de la finesse du freinage et des virages. Cette formation est bénéfique pour les conducteurs de tout type de moto de route. L'ARC s'adresse aux conducteurs qui ont déjà leur autorisation de conduite moto et qui souhaitent affiner leurs compétences de conduite. Les élèves doivent fournir leur propre moto et un certificat d'assurance. La moto doit être correctement assurée, titrée et immatriculée, afficher une plaque d'immatriculation valide et passer une inspection de sécurité.

## Réciprocité pour les programmes de formation de motocyclistes en dehors de l'État

Les conducteurs du Michigan qui demandent leur autorisation de conduite moto, qui ont suivi une formation en dehors du Michigan, doivent soumettre leur carte d'achèvement de formation de motocycliste hors Michigan au Secrétariat d'État avant qu'une autorisation puisse être délivrée. L'exigence de réussir

un test de compétence de motocycliste ou un cours de formation de motocycliste peut être levée dans ces cas. Pour plus d'information, allez sur [Michigan.gov/Motorcycling](http://Michigan.gov/Motorcycling)

## Adaptations pour les personnes handicapées et les locuteurs non natifs

Le Mi-REP et ses acteurs de formation pour motocyclistes sont conformes à l'Americans with Disabilities Act et au Michigan Persons with Disabilities Civil Rights Act. Si vous avez besoin d'une adaptation ou si des services vous ont été refusés, appelez le 888-SOS-MICH (767-6424). Les personnes malentendantes et sourdes doivent contacter le Michigan Relay Service au 711 ou la Michigan Division on Deaf, DeafBlind and Hard of Hearing au 313-437-7035 ou [doddbhh@michigan.gov](mailto:doddbhh@michigan.gov).

Une personne sourde ou malentendante peut avoir recours à un interprète en langue des signes lors d'une formation à la conduite. Le Centre d'information du Département d'État peut fournir une liste d'interprètes si vous appelez le 888-SOS-MICH (767-6424). Un élève peut amener un interprète de langue étrangère pour traduire les instructions en classe et sur le terrain. Tous les interprètes doivent être âgés d'au moins 16 ans. L'interprète doit présenter un permis de conduire ou une autre pièce d'identité avec photo au formateur sur le site de formation. Le formateur doit enregistrer le nom et les informations d'identification de l'interprète.

## Exigences commerciales pour les fournisseurs de formation en motocyclisme

Les prestataires de formation des conducteurs doivent respecter certaines pratiques et normes commerciales établies par la Motorcycle Safety Foundation et le Mi-REP. Les fournisseurs de formation en motocyclisme doivent :

- Être approuvés par le Département d'État avant de pouvoir offrir leurs services.
- Employez seulement des RiderCoaches certifiés par Motorcycle Safety Foundation.
- Maintenir un siège social établi et obtenir une autorisation écrite pour utiliser tous les sites de test approuvés.
- Publier et imprimer leurs prix et règles de

remboursement et fournir des reçus. Les coûts des tests sont fixés par la loi de l'État pour les prestataires publics et par le prestataire pour les prestataires privés.

- Souscrire une assurance responsabilité civile.

## Exigences d'enregistrement des motos du Michigan

Les résidents du Michigan sont tenus de faire enregistrer leurs motos auprès du Secrétariat d'État pour rouler légalement sur les routes publiques.

Pour obtenir une immatriculation du Michigan pour votre moto, prenez rendez-vous au Secrétariat d'État. Vous devrez apporter ce qui suit à votre rendez-vous :

- Votre carte d'identité.
- Une preuve d'assurance responsabilité civile d'au moins 20 000 \$/40 000 \$ et dommages matériels de 10 000 \$.
- Le titre de votre moto.
- Le paiement des frais d'inscription. Le Secrétariat d'État accepte les espèces, les chèques, les mandats et les cartes de crédit et de débit American Express, Discover, MasterCard et Visa.

## Renouveler l'immatriculation de votre moto

Vous recevrez un avis de renouvellement 60 à 90 jours avant l'expiration de l'immatriculation de votre motocyclette. Ce rappel indiquera si une preuve d'assurance est requise lors du renouvellement.

À compter du 1er octobre 2022, le renouvellement en ligne vous offre la possibilité de renouveler l'immatriculation de votre moto tous les deux ans plutôt que tous les ans. Les propriétaires de motos qui choisissent un enregistrement de deux ans ne verront pas de changement dans leurs frais d'enregistrement mais seront facturés pour deux enregistrements (un pour chaque année) lors du renouvellement.

## Renouvellement de votre permis de conduire

Votre permis de conduire est valable quatre ans et expire le jour de votre anniversaire, comme indiqué par la date d'expiration dans le coin supérieur droit du permis.

Vous recevrez un rappel de renouvellement 60 à 90 jours

avant l'expiration de votre permis. Renouvelez à temps pour éviter les frais de retard. Il est illégal de conduire avec un permis expiré.

## Fournir un numéro de sécurité sociale

La loi du Michigan exige que le Secrétariat d'État collecte et vérifie les numéros de sécurité sociale avant de délivrer un permis de conduire ou une carte d'identité. Les numéros de sécurité sociale sont utilisés pour collecter les pensions alimentaires pour les enfants et pour aider à établir l'identité.

Si vous ne fournissez pas un numéro de sécurité sociale valide ou une preuve de la SSA prouvant votre inéligibilité, votre demande de permis de conduire ou de carte d'identité ne pourra pas être traitée. De plus, fournir des informations de SSA fausses ou trompeuses peut vous exposer à une peine d'emprisonnement de un à cinq ans, à une amende de 500 \$ à 5 000 \$, ou aux deux. Votre licence ou votre permis sera également suspendu.

## Renouveler votre permis de conduire en ligne

Vérifiez votre rappel de renouvellement pour voir si vous êtes éligible au renouvellement en utilisant nos services en ligne sur [Michigan.gov/SOSMichigan.gov/SOS](https://Michigan.gov/SOSMichigan.gov/SOS). Payez avec American Express, Discover, MasterCard ou Visa ou e-check.

Des frais de traitement seront facturés pour l'utilisation des cartes de débit et de crédit.

## Renouveler votre permis de conduire par courrier

Votre rappel de renouvellement indiquera si vous êtes admissible ou non au renouvellement de votre permis de conduire par courrier. Payez par chèque ou mandat-poste. Retournez votre renouvellement et votre paiement dans l'enveloppe ci-jointe. Prévoyez au moins deux semaines pour la réception du courrier lors de l'envoi de votre renouvellement.

## Renouveler votre permis de conduire en personne

Du fait d'une modification de la loi de l'État, vous pouvez renouveler votre permis de conduire au Secrétariat d'État tous les 12 ans plutôt que tous les 8 ans. Votre rappel de renouvellement indiquera si

vous devez vous rendre au Secrétariat d'État pour renouveler votre permis. Une nouvelle photographie sera prise et un dépistage visuel effectué. Tous les bureaux du Secrétariat d'État acceptent les espèces, les chèques, les mandats, les cartes de débit et de crédit American Express, Discover, MasterCard et Visa. Des frais de traitement seront dus si vous utilisez une carte de débit ou de crédit.

## Changement d'adresse

La loi du Michigan exige que l'adresse de votre permis de conduire, qui est votre lieu de résidence, corresponde à l'adresse sur votre carte d'électeur. Vous pouvez demander un changement d'adresse en ligne sur **Michigan.gov/SOS**, par courrier (les formulaires sont disponibles en ligne) ou dans n'importe quel bureau du Secrétariat d'État. Il n'y a pas de frais pour ce service.

## Heures d'ouverture du bureau

- Lundi, mardi, jeudi et vendredi, de 9 h à 17 h. Heure de l'Est, (8 h à 16 h Heure du Centre)
- Mercredi, 11h à 19h Heure de l'Est, (10 h à 18 h Heure du Centre)
- Les plus petits bureaux peuvent fermer pendant l'heure du déjeuner et tous les bureaux sont fermés les jours fériés

## Conseils lors du renouvellement :

- En ligne – Le renouvellement en ligne est un moyen pratique et rapide de renouveler votre permis. Accédez aux services en ligne disponibles sur le site Web du Secrétariat d'État Michigan.gov/SOS pour voir toutes les options disponibles.
- Stations libre-service - Plus de 160 stations libre-service sont situées dans le Michigan et dans certains points de vente, tels que Meijer, Kroger et 7-Eleven. La transaction moyenne prend moins de deux minutes et votre vignette ainsi que l'enregistrement de votre moto sont immédiatement délivrés.
- Courrier – Une enveloppe de retour avec adresse est fournie avec votre rappel de renouvellement pour vous faciliter la tâche.
- En personne - Prenez rendez-vous dans n'importe quel bureau du Secrétariat d'État pour procéder en personne au renouvellement. Les usagers sans rendez-vous seront accueillis si le temps et la

## Testez vos connaissances

Choisissez la proposition (A, B ou C) qui répond le mieux à la question.

1. Pour conduire une moto légalement sur les routes publiques du Michigan, vous devez avoir :
  - A. Un permis de conduire.
  - B. Un permis de chauffeur.
  - C. Une autorisation de conduite moto (CY).
2. Une personne titulaire d'un permis d'instruction temporaire moto doit :
  - A. Toujours avoir le permis avec elle lorsqu'elle roule.
  - B. Rouler sous la constante surveillance visuelle d'un motocycliste titulaire d'un permis âgé de 18 ans ou plus.
  - C. Ne jamais rouler la nuit et ne jamais transporter de passagers.
  - D. Tout ce qui précède..
3. Combien de permis d'instruction temporaires pour motos la loi du Michigan autorise-t-elle ?
  - A. Autant que nécessaire jusqu'à ce que le conducteur réussisse le test de compétences du conducteur.
  - B. Deux permis en 10 ans.
  - C. Deux permis chaque année.

1. C – page 2, Demande d'autorisation de conduite moto
2. D – page 3, Conduite avec un permis d'instruction temporaire (TIP)
3. B – page 3, Conduite avec un permis d'instruction temporaire (TIP)

charge de travail du bureau le permettent, ou le personnel peut vous aider à prendre un rendez-vous ultérieur.

- Cartes de débit et de crédit - American Express, Discover, MasterCard et Visa sont acceptées pour toutes les transactions Secrétariat d'État, en ligne et dans les stations libre service. Des frais de traitement seront facturés.
- Espèces, chèques ou mandats - Les chèques et les mandats peuvent être utilisés lors du renouvellement par la poste ou directement au Secrétariat d'État. Les bureaux acceptent également les espèces.
- Les immatriculations et les vignettes des véhicules et des motos sont délivrées immédiatement lors du renouvellement à une station libre-service ou Secrétariat d'État. Les immatriculations et les vignettes renouvelées par courrier arrivent en environ 30 jours.

Pour plus d'informations, veuillez consulter votre rappel de renouvellement, visiter le site Web du Secrétariat d'État à **Michigan.gov/SOS** ou appeler le 888-SOS-MICH (767-6424).

Cette section est une compilation des lois compilées du Michigan (MCL) relatives à l'utilisation des motocycles. Ce ne sont pas les MCL complètes et elles sont fournies ici à titre de référence par souci de simplicité. Ces lois sont susceptibles de changer, consultez la page Web de l'Assemblée législative du Michigan pour les lois les plus récentes sur [Legislature.MI.gov](http://Legislature.MI.gov)

## Types de véhicules à deux et trois roues

« Motocycle » désigne tout véhicule à moteur équipé d'une selle ou d'un siège à l'usage d'un conducteur et conçu pour se déplacer sur au plus 3 roues en contact avec le sol, mais à l'exclusion d'un tracteur.

**MCL 257.31**

« Cyclomoteur » désigne un véhicule à 2 ou 3 roues qui est équipé d'un moteur dont la cylindrée ne dépasse pas 100 centimètres cubes, ne peut pas propulser le véhicule à une vitesse supérieure à 30 milles à l'heure sur une surface plane, et dont le système moteur ne requiert pas que le conducteur change de vitesse. **MCL 257.32b**

Un « Autocycle » désigne un motocycle qui est équipé de ceintures de sécurité, d'un arceau de sécurité ou d'arceaux de sécurité, d'un guidon ou d'un volant, et de l'équipement autrement requis sur un motocycle qui n'a pas plus de 3 roues en contact avec la chaussée à tout moment, et qui n'est pas équipé d'une selle.

**MCL 257.25a**

## Autorisations et permis d'instruction temporaires

### Conduite avec un permis d'instruction temporaire (TIP)

Une personne avec un TIP peut conduire un motocycle pendant 180 jours et doit :

- Avoir son permis sur elle.
- Être sous la surveillance visuelle constante d'un conducteur de moto agréé âgé d'au moins 18 ans.

- Ne pas conduire de moto la nuit.
- Ne pas conduire de moto avec un passager.
- Une personne n'est pas éligible à plus de deux TIP sur une période de 10 ans.

**MCL 257.306(5)**

### Autorisation de conduite d'une moto

Une personne, avant de conduire un motocycle, autre qu'un autocycle, sur une voie publique, doit obtenir une autorisation de conduite moto sur son permis de conduire ou de chauffeur.

**MCL 257.312a(1)**

Une personne qui enfreint le paragraphe (1) est coupable d'un délit punissable comme suit :

- Pour une première infraction, d'un emprisonnement d'au plus 90 jours ou d'une amende d'au plus 500 \$, ou les deux.
- Pour une infraction qui survient après une condamnation antérieure, d'un emprisonnement maximal d'un an ou d'une amende maximale de 1 000 \$, ou les deux.

**MCL 257.312a**

### Motocyclette à trois roue

L'autorisation délivrée pour la conduite d'une motocyclette à trois roues, autre qu'un autocycle, est limitée à cette conduite et ne permet pas la conduite d'un motocycle à 2 roues.

**MCL 257.312b(3)**

## Drogues et alcool

### La conduite d'un véhicule à moteur en état d'ivresse

Il est illégal de conduire un véhicule à moteur dans le Michigan :

- En état d'ivresse ou avec des facultés diminuées par l'alcool, les drogues illégales et certains médicaments prescrits.
- Avec une teneur en alcool dans le sang (BAC) de 0,08 ou plus (conduite en état d'ivresse) ou avec un BAC de 0,17 ou plus (BAC élevé).
- Avec la présence d'une drogue de l'annexe 1 ou de cocaïne. Ce groupe comprend la marijuana, l'Ecstasy, les hallucinogènes, les amphétamines de synthèse et l'héroïne

Les conducteurs ivres risquent une application rapide et dure des lois sur la conduite en état d'ivresse du Michigan. Les lois :

- Exigent des tribunaux qu'ils statuent sur les affaires de conduite en état d'ivresse dans les 77 jours suivant une arrestation.
- Exigent une suspension de permis de conduire de six mois, même pour une première condamnation. Le conducteur peut néanmoins être éligible à un permis restreint après 30 jours de suspension.
- Exigent cinq jours à un an de prison, 30 à 90 jours de travaux d'intérêt général ou les deux, pour une deuxième condamnation pour conduite en état d'ivresse.
- Qualifient de crime une condamnation pour conduite en état d'ivresse ayant causé la mort.
- Qualifient de crime une condamnation pour conduite en état d'ivresse ayant causé une blessure grave à autrui.
- Exigent le versement d'amendes jusqu'à 500 \$ pour une première infraction et 1 000 \$ pour une infraction supplémentaire, pour une condamnation pour conduite en état d'ivresse alors que le permis de conduire est suspendu ou révoqué.
- N'autorisent pas les appels en cas de difficultés pour les récidivistes.
- Exigent des frais de rétablissement de 125 \$ si le permis de conduire a été suspendu, révoqué ou restreint.

### Marijuana et conduite moto

La marijuana peut être légale pour un usage médical et récréatif dans le Michigan ou dans l'État où vous roulez, mais la conduite d'un véhicule à moteur sous son influence n'est pas légale, et elle est risquée car la drogue peut déformer votre perception de l'espace, du temps et de la vitesse. Ceci est particulièrement important pour les motocyclistes qui doivent continuellement évaluer en détail des situations de circulation complexes et prendre des décisions en une fraction de seconde nécessitant un contrôle précis du conducteur pour naviguer en toute sécurité et maintenir une marge de sécurité adéquate.

Soyez prudent. Ne conduisez pas votre moto ou tout autre véhicule à moteur si vous avez des facultés diminuées par la marijuana. Trouvez un autre moyen de transport si vous prévoyez d'être sous l'influence de la marijuana à votre destination. Tout comme pour l'alcool, les conducteurs aux facultés diminuées par la marijuana peuvent être reconnus coupables de conduite sous son influence et être soumis à des sanctions sévères similaires.

## Infractions civiles

### Plaque d'immatriculation ; fixation au véhicule ; lisibilité

- (1) Sauf disposition contraire du présent paragraphe et du paragraphe (6), une plaque d'immatriculation délivrée pour un véhicule doit être fixée à l'arrière du véhicule.
- (2) La plaque d'immatriculation doit à tout moment être solidement fixée en position horizontale au véhicule pour lequel la plaque a été délivrée de manière à empêcher que la plaque ne se balance. La plaque doit être fixée à une hauteur d'au moins 12 pouces du sol, mesurée à partir du bas de la plaque, à un endroit et dans une position clairement visibles. La plaque doit être maintenue exempte de matériaux étrangers qui masqueraient ou masqueraient partiellement les informations d'immatriculation et doit être clairement lisible.

**MCL 257.225**

### Parents ou tuteurs

Le parent ou le tuteur d'un mineur ne doit pas autoriser ou permettre sciemment à l'enfant d'enfreindre les lois applicables aux motos.

**MCL 257.656**

## **Au Michigan, un casque est obligatoire si vous :**

- Suivez une formation motocycliste agréée par l'État. (Michigan.gov/Motorcycling)
- Passez un test de compétences de conducteur approuvé par l'État. (Michigan.gov/Motorcycletest)
- Avez moins de 21 ans.

**MCL 257.658(5)**

## **Un casque de moto n'est pas obligatoire si vous avez 21 ans ou plus et que vous :**

- Avez eu votre autorisation de conduite moto (CY) pendant plus de deux ans ou avez réussi une formation de motocycliste approuvée par l'État.
- Avoir au moins 20 000 \$ de couverture d'assurance au premier tiers (un conducteur de moto avec un conducteur doit avoir au moins 20 000 \$ par personne et par événement.)

**MCL 257.658(5)**

## **Utilisation du casque ; vélomoteur**

Un conducteur de cyclomoteur âgé de moins de 19 ans doit porter un casque de protection.

**MCL 257.658(4)**

## **Normes pour les casques de protection**

Si nécessaire, tous les casques doivent respecter les normes du Département américain des transports (DOT).

**Mich. Admin. Code, R 28.951**

## **Conduire sur la selle d'une moto ; conducteur et passagers**

- (1) Le motocycliste doit enfourcher et chevaucher une selle permanente et régulière attachée à la moto.
- (2) Un motorcycle ou un cyclomoteur ne doit pas être utilisé pour transporter plus de personnes à la fois que le nombre pour lequel il est conçu et équipé.

**MCL 257.658**

## **Transporter des colis**

Le conducteur d'un cyclomoteur ou d'un motorcycle ne doit transporter aucun colis, paquet ou article qui empêche le conducteur de garder les deux mains sur le guidon du véhicule.

**MCL 257.661**

## **Interférence avec le flux normal de la circulation automobile**

- (1) Une personne, sans autorisation, ne doit pas bloquer, obstruer, entraver ou sinon interférer avec le flux normal de la circulation des véhicules ou des piétons sur une rue ou une autoroute publique dans cet État, au moyen d'une barricade, d'un objet ou d'un dispositif, ou avec sa personne.

**MCL 257.676b**

## **Autoroutes à accès limité**

Il est interdit de conduire un motorcycle de moins de 125 centimètres cubes ou un cyclomoteur sur une route à accès limité.

**MCL 257.679a**

## **Équipement**

### **Sièges et repose-pieds**

Un motorcycle doit être équipé de sièges adéquats et de repose-pieds solidement fixés pour chaque place assise identifiée. À moins d'en être capable en raison d'une incapacité physique permanente, un passager ne doit pas conduire un motorcycle si ses pieds ne peuvent reposer sur les repose-pieds.

**MCL 257.658a(1)**

### **Guidons du motorcycle**

Une personne ne doit pas conduire sur une voie publique de cet État un motorcycle ou un cyclomoteur équipé de guidons dont la hauteur est supérieure à 30 pouces entre le point le plus bas de la selle non abaissée et le point le plus haut de la poignée de l'opérateur.

**MCL257.661a**

### **Phares ; numéro ; modulateur ; hauteur**

- (2) Un motorcycle ou un cyclomoteur doit être équipé d'au moins 1 et d'au plus 2 phares conformes au présent chapitre.
- (3) Un phare de moto ou de cyclomoteur peut être câblé ou équipé pour permettre à son phare de route ou à son phare de croisement, mais pas aux deux, de passer d'une intensité plus élevée à une intensité plus faible. Un modulateur de phares

installé sur un motocycle ou un cyclomoteur avec 2 phares doit être câblé de manière à empêcher intensité des phares de varier à des taux différents ou non synchronisés entre eux. Un modulateur de phare installé sur une moto ou un cyclomoteur doit répondre aux normes prescrites au 49 CFR 571.108.

- (4) Chaque phare frontal d'un véhicule à moteur doit être situé à une hauteur, mesurée à partir du centre du phare, d'au plus 54 pouces et d'au moins 24 pouces au-dessus de la surface plane sur laquelle repose le véhicule.

#### **MCL 257.685**

### **Feux de gabarit/de position et réflecteurs ; couleur**

- (a) Les feux qui sont montés à l'avant ou sur le côté près de l'avant d'un véhicule doivent afficher ou refléter une couleur ambre.
- (b) Ceux qui sont montés à l'arrière ou sur les côtés près de l'arrière d'un véhicule doivent afficher ou refléter une couleur rouge.
- (c) Tous les dispositifs d'éclairage et réflecteurs montés à l'arrière de tout véhicule doivent afficher ou refléter une couleur rouge, à l'exception du feu stop ou autre dispositif de signalisation, qui peut être rouge ou orange, et à l'exception du feu éclairant la plaque d'immatriculation qui doit être blanc.

#### **MCL 257.689**

### **Lampes d'appoint ; phares antibrouillard**

- (a) Un motocycle ne doit pas être équipé de plus d'1 feu d'appoint, et chaque feu d'appoint allumé doit être orienté et utilisé à l'approche d'un autre véhicule de manière à ce qu'aucune partie du faisceau lumineux ne soit dirigée vers les yeux du conducteur qui arrive. Les feux d'appoint ne peuvent émettre qu'une lumière blanche ou ambre.
- (b) Un véhicule à moteur peut être équipé d'au plus 2 phares antibrouillard montés à l'avant à une hauteur d'au moins 12 pouces et d'au plus 30 pouces au-dessus de la surface plane sur laquelle repose le véhicule.

#### **MCL 257.696**

### **Feux stop arrière**

Un motocycle ou un cyclomoteur doit obligatoirement avoir 1 feu stop arrière.

#### **MCL 257.697b**

### **Feux latéraux, d'aile, de course, de courtoisie et de recul ; réflecteurs ; feux clignotants, oscillants ou rotatifs ; violation en tant qu'infraction civile**

Un feu ou une partie conçue pour être réflecteur, s'il est visible de face, doit diffuser ou réfléchir une lumière blanche ou orange ; s'il est visible de l'un ou l'autre côté, doit afficher ou refléter un feu orange ou rouge ; et s'il est visible de l'arrière, doit afficher ou refléter un feu rouge, sauf disposition contraire de la loi.

#### **MCL 257.698(4)**

### **Équipement de freinage**

- (b) Un motocycle ou un cyclomoteur lorsqu'il est conduit sur une route doit être équipé d'au moins 2 freins, 1 sur la roue avant et 1 sur la roue arrière, qui peuvent être actionnés à la main ou au pied.

#### **MCL 257.705**

### **Équipement de freinage**

- (a) Un motocycle ou un cyclomoteur lorsqu'il est conduit sur une route doit être équipé d'au moins 2 freins, 1 sur la roue avant et 1 sur la roue arrière, qui peuvent être actionnés à la main ou au pied.

#### **MCL 257.706**

### **Klaxon ou autre dispositif d'avertissement**

- (1) Un motocycle ou un cyclomoteur, conduit sur une route, doit être équipé d'un klaxon en bon état de fonctionnement et capable d'émettre un son audible dans des conditions normales à une distance d'au moins 200 pieds, mais un klaxon ou un autre dispositif d'avertissement ne doit pas émettre un son déraisonnablement fort ou discordant ou un sifflement.

#### **MCL 257.707**

### **Silencieux, moteur et système d'échappement**

- (1) Après le 1er avril 1978, un véhicule à moteur ne doit pas être utilisé ou conduit sur une autoroute

ou une rue si le véhicule à moteur produit un bruit total supérieur à l'une des limites suivantes à une distance de 50 pieds, sauf dans les cas prévus à la sous-division (b)(iii) : (b) Un motocycle ou un cyclomoteur :

- i. 86 DBA si la vitesse maximale légale sur l'autoroute ou la rue est supérieure à 35 milles à l'heure.
- ii. 82 DBA si la vitesse maximale légale sur l'autoroute ou la rue n'est pas supérieure à 35 milles à l'heure.
- iii. 95 DBA sous test de démarrage stationnaire à 75 pouces.

#### **MCL 257.707c**

DBA : « Décibels sur le réseau pondéré a » désigne les décibels mesurés sur le réseau pondéré A d'un sonomètre, tel que spécifié dans la norme S 1.4-1971 de l'American National Standards Institute.

#### **MCL 257.707a**

### **Rétroviseurs**

Tous les véhicules à moteur doivent être équipés d'un rétroviseur extérieur du côté du conducteur qui doit être positionné de manière à donner au conducteur un angle de vision arrière depuis le côté conducteur du véhicule. Les rétroviseurs peuvent être positionnés sur le casque ou la visière portés par le conducteur d'un motocycle si le casque est solidement fixé à la tête du conducteur.

#### **MCL 257.708**

### **Pare-brises, lunettes protectrices, lunettes de vue ou écrans faciaux**

Une personne conduisant une motocyclette à plus de 35 milles à l'heure qui n'est pas équipée d'un pare-brise doit porter des lunettes protectrices à verres transparents, des lunettes de vue ou un écran facial transparent résistant aux chocs et de taille suffisante pour protéger les yeux contre les matières en suspension dans l'air et autres débris de la route.

#### **MCL 257.708a**

### **Pneus**

(f) Une personne ne doit pas conduire un véhicule sur une route lorsqu'un pneu utilisé sur ce véhicule est dangereux, comme le prévoit le paragraphe (h).

(h) Un pneu est dangereux s'il se trouve dans l'une des

conditions suivantes :

- (i) Une partie de la carcasse, des tringles ou des nappes de ceinture est exposée.
- (ii) Il présente des signes de séparation des tringles ou de la bande de roulement.
- (iii) Il est usé jusqu'au niveau minimum de la bande de roulement ou plus, dans 2 rainures principales adjacentes et à 3 emplacements espacés sur le pourtour du pneu au moins. Les niveaux de bande de roulement minimaux autorisés sont les suivants : motocycle et cyclomoteur : 1/32ème de pouce à l'avant et à l'arrière.
- (iv) Il a un marquage " ne pas utiliser sur route", " pour la course uniquement ", " pour une utilisation agricole uniquement " ou " dangereux pour une utilisation sur route ".
- (v) Il a été recreusé ou redécoupé en dessous de la profondeur prévue à l'origine pour la bande de roulement, sauf dans le cas de pneus conçus spécialement avec un caoutchouc supplémentaire sous la bande de roulement fourni à cet effet et identifié comme appartenant à ces pneus.

#### **MCL 257.710**

# Être en forme pour rouler



Conduire une moto demande toute votre attention. Les conducteurs responsables prêtent attention à l'environnement de conduite, identifient les dangers potentiels, recherchent des voies d'évacuation et prennent de bonnes décisions.

## Alcool, autres drogues et conduite

L'alcool est une cause majeure des accidents de moto, en particulier des accidents mortels. Des études montrent que près de 40% de tous les conducteurs tués dans des accidents de moto avaient bu. Rouler « sous l'influence » de l'alcool ou d'autres drogues présente des risques physiques et juridiques pour tous les conducteurs. En prenant conscience des effets de l'alcool et d'autres drogues, vous verrez que la conduite et l'alcool ne font pas bon ménage.

## Effets de l'alcool et d'autres drogues débiliter

L'alcool et les autres drogues nuisent à votre :

- **Jugement** – L'alcool et les autres drogues débiliter affectent les zones de votre cerveau qui contrôlent le jugement. Vous pourriez ne pas prendre les bonnes décisions sur les conditions de circulation ou les stratégies nécessaires pour éviter les situations de conduite dangereuses ou inattendues.
- **Vision** – L'alcool et certains types de drogues peuvent brouiller votre vision, ralentir votre capacité de concentration et vous faire voir double.
- **Temps de réaction** – L'alcool et d'autres drogues débiliter ralentissent votre capacité à traiter l'information et ont un impact

*Rouler sous l'influence de l'alcool ou d'autres drogues présente des risques physiques et juridiques pour chaque conducteur.*



sur votre capacité à réagir rapidement à une situation.

## Comment fonctionne l'alcool

Contrairement à d'autres boissons, l'alcool est absorbé directement à travers les parois de l'estomac et de l'intestin grêle, passe dans la circulation sanguine et se déplace dans tout le corps et jusqu'au cerveau. Le jugement est la première chose affectée.

Une boisson alcoolisée typique équivaut à environ une demi-once d'alcool. C'est la quantité approximative d'alcool trouvée dans :

- Un petit verre d'alcool fort, ou
- Un verre de vin de 5 onces, ou
- Une bière de 12 onces.



## Qu'est-ce qui affecte mon taux d'alcoolémie (TA) ?

Le taux d'alcoolémie fait référence à la quantité d'alcool contenue dans le sang d'une personne. Dans tous les États, un adulte avec un taux d'alcoolémie de 0,08 % ou plus est considéré comme ivre. Cependant, le trouble commence dès le premier verre. Même en dessous de 0,08, vous pouvez être en état d'ébriété et condamné pour conduite avec facultés diminuées. La vitesse à laquelle le taux d'alcoolémie d'une personne augmente varie en fonction d'un certain nombre de facteurs :

- Le nombre de verres. Plus vous buvez, plus le taux d'alcoolémie est élevé.
- À quelle vitesse vous buvez. Si vous consommez de l'alcool rapidement, vous atteindrez un taux d'alcoolémie plus élevé que si vous buvez sur une plus longue période.
- Votre sexe. Les femmes ont généralement moins d'eau et plus de graisse corporelle par kilo de poids corporel que les hommes. L'alcool ne pénètre pas les cellules grasses aussi facilement que les autres cellules, il reste donc plus d'alcool dans le sang des femmes. .
- Votre poids. Plus vous êtes lou, plus il y a d'eau dans votre corps. Cette eau dilue l'alcool et abaisse le taux d'alcoolémie.
- La nourriture dans votre estomac. L'absorption sera ralentie si vous avez mangé quelque chose.

### Roulez sobre

Le choix le plus sûr et le plus responsable est de ne pas boire et rouler. Parce qu'une fois que vous avez commencé, votre jugement sera la première chose affectée et votre capacité à dire « non » s'affaiblira. conducteur désigné.

Si vous prévoyez de boire, laissez votre moto à la maison et trouvez un autre moyen de transport pour ne pas être tenté de conduire avec vos facultés diminuées. Ou bien, appelez à l'avance l'endroit où vous prévoyez de boire et demandez s'il existe un endroit sûr où



ranger votre moto pendant la nuit afin de pouvoir trouver un autre moyen pour rentrer chez vous, comme un taxi ou.

Il n'y a pas de raccourcis pour éliminer l'alcool de votre corps. Aucun des "remèdes" dont vous avez peut-être entendu parler - douches froides, café chaud ou exercice physique - ne forcera votre corps à métaboliser l'alcool plus rapidement. Le seul remède éprouvé pour se dégriser est le temps. N'oubliez pas que votre corps peut absorber environ un verre par heure.

### Autres drogues débiliterantes et conduite

Tous les médicaments peuvent affecter votre capacité à rouler en toute sécurité. C'est le cas de nombreux médicaments sur ordonnance, en vente libre et illégaux. Si vous n'êtes pas sûr qu'il soit possible de rouler en sécurité en ayant pris un médicament, demandez à votre médecin ou à votre pharmacien quels en sont les effets secondaires. Ne buvez jamais d'alcool quand vous prenez des médicaments. Ces médicaments pourraient multiplier les effets de l'alcool ou avoir des effets supplémentaires qui leur sont propres. Ces effets réduisent non seulement votre capacité à conduire votre moto, mais peuvent également causer de graves problèmes de santé, voire la mort.

### Santé

De nombreux problèmes de santé peuvent affecter votre conduite, même des problèmes mineurs. Vérifiez auprès de votre médecin si un problème de santé pourrait vous empêcher de conduire une moto.

### Émotions

Les émotions peuvent interférer avec votre capacité à penser, peuvent créer des distractions mentales, augmenter la prise de risques, créer un manque d'attention et peuvent interrompre la capacité à traiter l'information. Vous ne pourrez peut-être pas accorder toute votre attention à la conduite d'une moto si vous êtes trop inquiet, excité, effrayé, en colère ou déprimé.



## CONSEILS RAPIDES : l'importance de rouler sans être affecté par l'alcool ou d'autres drogues

### La théorie : l'alcool et les motos sont incompatibles

- À un TA\* de 0,01 à 0,04 %, le jugement commence à s'altérer, le buveur est moins critique de ses propres actions, le temps de réaction est ralenti et des signes de relaxation mentale peuvent apparaître.
- À un TA de 0,05 à 0,07 %, le jugement n'est pas solide, la réflexion et le raisonnement ne sont pas clairs et la capacité à exécuter des compétences complexes est amoindrie.
- À un TA de 0,08 % ou plus, les capacités de jugement et de raisonnement sont gravement entravées et l'individu ne peut pas accomplir des tâches simples courantes sans erreur.

### Preuve : Statistiques d'études récentes (par la NHTSA, en Floride, au Kentucky et en Australie)

- Avoir de l'alcool quel qu'il soit dans le corps multiplie par cinq les risques d'accident.
- Avoir un TA supérieur à 0,05 % multiplie par quarante le risque d'accident.
- 46 % de tous les motocyclistes tués dans des accidents consommaient de l'alcool.
- Un quart de tous les accidents de moto mortels liés à l'alcool impliquent une sortie de route, un renversement ou une chute de la moto plus qu'un choc avec un autre objet.

### Explication : l'alcool affecte votre capacité à « VOIR »

SEE<sup>sm</sup> est l'acronyme de la stratégie de MSF pour aider les motocyclistes à maintenir une marge de sécurité tout en restant prêts et capables de réagir correctement aux situations de circulation. SEE signifie :

- **Recherchez** les dangers pouvant entraîner des problèmes.
- **Évaluer** comment les dangers pourraient interagir pour créer un risque ; les prioriser pour en traiter un à la fois.
- **Exécuter** une action pour conserver une marge de sécurité.

L'alcool affecte ces trois éléments humains de la conduite sûre d'une moto en altérant votre vision (Rechercher), votre capacité de jugement/prise de décision (Évaluer), et votre temps de coordination/réaction (Exécuter).

### Recommandation : planifiez à l'avance

- Les conducteurs ne devraient jamais mélanger l'alcool avec la conduite. Même dans les faibles limites légales d'alcoolémie, le risque augmente lorsque vous conduisez une moto.
- Les conducteurs qui ne sont pas chez eux et décident de boire devraient soit (1) attendre que leur taux d'alcoolémie soit revenu à zéro avant de rouler, même si cela signifie passer la nuit où ils sont, soit (2) laisser la moto dans un endroit sûr et trouver un autre moyen de pour rentrer chez eux.

\*TA = Taux d'Alcoolémie

## Testez vos connaissances

1. Si vous ne buvez qu'un seul verre avant de rouler:
  - A. Vous ne pouvez pas être arrêté pour rouler en ayant bu.
  - B. Vos compétences en matière de conduite ne seront pas affectées.
  - C. Cela peut affecter votre capacité à conduire une moto.
2. Quel pourcentage d'alcoolémie est considéré comme un état d'ivresse ?
  - A. 0.02 pour cent.
  - B. 0.04 pour cent.
  - C. 0.08 pour cent.

1. C – page 17, qu'est-ce qui affecte mon taux d'alcoolémie (TA) ?
2. C – page 17, qu'est-ce qui affecte mon taux d'alcoolémie (TA) ?



## Section 4 Avant de rouler

Un conducteur responsable met un point d'honneur à :

1. Porter un équipement de protection.
2. Être familiarisé avec la moto.
3. Inspecter la moto.
4. Ne pas être diminué (sans alcool ni drogue).



### Choisir et porter un équipement de protection

Chaque fois que vous conduisez une moto, vous devez porter :

- Un casque conforme aux normes du Département américain des transports (DOT).
- Une protection du visage et des yeux.
- Équipement de protection pour la moto (gants, pantalon long, veste, chaussures solides).

### Utilisation du casque

Les données sur les accidents montrent que les blessures à la tête représentent la majorité des blessures graves et mortelles chez les motocyclistes. Les recherches montrent également que les conducteurs portant un casque ont moins de blessures à la tête et moins graves lors d'un accident.

Voici quelques faits à considérer :

- Les casques rendent votre expérience de conduite plus agréable.
- Les casques vous protègent des éléments (vent, insectes, débris, etc.).
- Un casque aux normes DOT ne limite pas la vision et ne masque pas les sons importants.
- Les accidents sont imprévisibles et peuvent survenir à tout moment, même lors de courts trajets ou quelques minutes après le début du trajet.
- Quelle que soit la vitesse, un casque réduira la

### Cette section couvre

- Choisir et porter un équipement de protection
- MSF - Ce que vous devez savoir sur les casques de moto
- Connaissiez votre moto
- Contrôle avant départ pas à pas
- Systèmes de freinage antiblocage MSF

gravité des blessures à la tête.

- Choisir et porter un équipement de protection
- MSF - Ce que vous devez savoir sur les casques de moto
- Connaissiez votre moto
- Contrôle avant départ pas à pas
- Systèmes de freinage antiblocage MSF.

### Utilisation du casque pour les conducteurs de motos

Un conducteur de motocycle est tenu de porter un casque de protection approuvé à moins qu'il ou elle :

- Ait au moins 21 ans,
- Ait au moins 20 000 \$ de garantis via une assurance médicale en vigueur couvrant ses propres dommages, et
- Détienne une autorisation de conduite moto depuis au moins deux ans ou ait réussi une formation de motocycliste approuvée. MCL 257.658(5).

### Utilisation du casque ; passagers de moto

Le passager d'une moto est tenu de porter un casque de protection approuvé à moins qu'il ou elle :

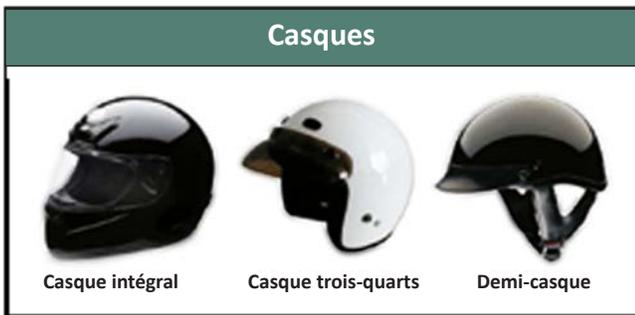
- Ait au moins 21 ans, et
- Ait au moins 20 000 \$ de garantis via une assurance médicale en vigueur couvrant ses propres dommages en plus de l'assurance exigée du motocycliste. MCL 257.658(5).

### Utilisation du casque ; vélomoteur

Un conducteur de cyclomoteur âgé de moins de 19 ans doit porter un casque de protection. MCL 257.658(4).

## Choix du casque

La protection devrait être votre première considération lors de l'achat de votre casque de moto. Il existe trois principaux types de casques : intégraux, trois quarts et demi. Un casque intégral offre la meilleure protection de la tête puisqu'il couvre l'ensemble de la tête et du visage. Ce type de casque a un écran facial rabattable qui protège les yeux. Un casque trois quarts offre aux motards une bonne protection de la tête et est construit avec les mêmes composants de base, mais n'offre pas la protection du visage et du menton des casques intégraux. Si vous portez un casque trois-quarts, vous devrez utiliser un écran facial ou des lunettes de protection approuvés. Les demi-casques offrent le moins de protection.



Quel que soit le style que vous choisissiez, assurez-vous que le casque :

- Répond aux normes des casques de protection et est conforme aux prescriptions du DOT. Vous pouvez savoir si un casque est conforme aux normes du département américain des transports s'il porte une étiquette indiquant le nom et/ou la marque du fabricant, le modèle et la mention « DOT, FMVSS No. 218, CERTIFIED ». Le Michigan exige que les casques de moto répondent aux normes DOT. (Mich. Admin. Code, R 28.951)
- Ne présente aucun défaut évident tel que des fissures, un rembourrage lâche ou une jugulaire effilochée.
- S'attache solidement.

### Étiquette de certification DOT pour les casques

Exterior Certification Label for  
Motorcycle Helmets Manufactured Prior to May 13, 2013:

DOT

Exterior Certification Label for  
Motorcycle Helmets Manufactured On or After May 13, 2013:

Mfr. Name and/or Brand  
Model Designation  
DOT  
FMVSS No. 218  
CERTIFIED

## Ajustement du casque

Un casque doit être confortable, mais bien ajusté. Un casque trop lâche peut se soulever dans le vent ou se détacher de votre tête lors d'une chute. Un casque trop serré peut occasionner des plaies ou causer des maux de tête. Quand vous choisirez un casque, essayez plusieurs marques et tailles pour vous faire une idée de l'ajustement et du confort.

Voici quelques conseils pour obtenir le meilleur ajustement :

- Les coussinets de joue doivent toucher vos joues sans appuyer de manière inconfortable.
- Il ne doit y avoir aucun espace entre vos tempes et les coussinets frontaux.
- Si le casque est équipé d'un enrouleur de nuque, celui-ci ne doit pas repousser le casque vers l'arrière de votre cou.
- Sur les casques intégraux, appuyez sur la mentonnière. Le casque ou l'écran facial ne doit pas toucher votre nez ou votre menton.
- Quel que soit le casque que vous choisissiez, gardez-le solidement fixé sur votre tête lorsque vous roulez. Sinon, si vous êtes impliqué dans un accident, il est susceptible de se détacher de votre tête avant qu'il n'ait pu vous protéger.

## Protection du visage et des yeux

Sans protection faciale, un objet pourrait vous frapper dans les yeux, le visage ou la bouche. Un casque intégral offre une protection maximale du visage et des yeux pendant la conduite et en cas d'accident. Un écran facial en plastique incassable peut aider à protéger vos yeux et votre visage du vent, de la poussière, de la saleté, de la pluie, des insectes et des cailloux projetés par les voitures qui vous précèdent. Ces distractions peuvent vous faire mal et détourner toute votre attention de la route. Quoi qu'il arrive, gardez les yeux sur la route et les mains sur le guidon.

Les écrans faciaux sont disponibles dans une variété de modèles pour s'adapter à presque tous les casques. Assurez-vous que l'écran facial que vous choisissiez est conçu pour votre casque et n'interfère pas avec vos lunettes ou vos lunettes de soleil. Pour être efficace, la protection oculaire ou faciale doit :

- Être exempte de rayures.
- Être résistante à la fissuration et à la rupture.
- Permettre une vue dégagée de chaque côté.
- Se fixer solidement pour ne pas s'envoler.
- Laisser passer l'air pour réduire la formation de buée.
- Laisser suffisamment de place pour les lunettes ou les lunettes de soleil si nécessaire.

Les pare-brise ne protégeront pas vos yeux du vent et des débris ; les lunettes ou les lunettes de soleil non plus. Un pare-brise ne remplace pas un écran facial. Les lunettes n'empêcheront pas vos yeux de pleurer et elles pourraient s'envoler lorsque vous tournez la tête pendant que vous roulez. Les lunettes de protection protègent vos yeux, bien qu'elles ne protègent pas le reste de votre visage comme le fait un écran facial. Les lunettes de protection peuvent également réduire la vision périphérique. Les protections oculaires ou les écrans teintés ne doivent pas être portés la nuit ou à tout autre moment où peu de lumière est disponible.

## **Pare-brises, lunettes protectrices, lunettes de vue ou écrans faciaux**

Une personne conduisant un motocycle qui n'est pas équipé d'un pare-brise à plus de 35 mi/h doit porter des lunettes de protection à verres transparents, des lunettes ou un écran facial transparent résistant aux éclats et de taille suffisante pour protéger ses yeux contre les matières en suspension dans l'air et autres débris de la route.

MCL 257.708a.

## **Protection auditive**

Une exposition à long terme au bruit du vent peut causer des dommages auditifs irréversibles. Une protection auditive correctement portée peut réduire le bruit du vent et rendre votre conduite plus agréable, tout en vous permettant d'entendre des sons importants comme les klaxons et les sirènes de voiture. Vous pouvez choisir parmi une variété de styles, des bouchons en mousse jetables aux dispositifs réutilisables moulés sur mesure.

## **Équipement de conduite de protection**

L'équipement conçu pour les motocyclistes offre une

protection en cas d'accident, ainsi que contre la chaleur, le froid, la pluie, les débris ou les pièces chaudes ou mobiles de la moto. Le port de vêtements aux couleurs vives avec des matériaux réfléchissants vous rendra plus visible pour les autres usagers de la route.

*Les matériaux synthétiques ou en cuir robustes offrent la meilleure protection.*

- Les vestes et les pantalons doivent couvrir complètement les bras et les jambes et être faits d'un matériau durable. Les jeans n'offrent pas une protection adéquate. Portez une veste même par temps chaud pour éviter la déshydratation. De nombreuses vestes de moto sont conçues pour protéger sans vous échauffer, même les jours d'été.
- Les chaussures de protection protègent les pieds, les chevilles et le bas des jambes. Elles doivent être suffisamment hautes et solides pour couvrir vos chevilles et leur apporter un soutien. Des bottes en cuir sont préférables. Les semelles doivent être faites d'un matériel antidérapant dur et durable. Les sandales, les baskets et les chaussures similaires ne doivent pas être utilisées car elles offrent peu de protection et peuvent interférer avec les commandes. Ne portez pas de talons qui pourraient s'accrocher aux surfaces rugueuses. Rentrez vos lacets pour qu'ils ne s'accrochent pas à votre moto.
- Les gants permettent une meilleure préhension et aident à protéger vos mains. Ne portez pas de mitaines mais des gants faits de cuir ou d'un matériel durable similaire.
- Les combinaisons de pluie conçues pour la conduite à moto résistent à la déchirure ou au gonflement à grande vitesse. Vous serez beaucoup plus à l'aise et alerte qu'un motocycliste mouillé et glacé. Il en existe en une ou deux pièces. Une combinaison de pluie avec des bandes réfléchissantes ou des couleurs orange ou jaune haute visibilité sont de bons choix.

Quelles que soient les conditions météorologiques, portez toujours un équipement de protection dans lequel vous serez à l'aise, vous permettant ainsi de vous concentrer sur votre conduite.



## Informations sur la sécurité des cycles

# Ce que vous devez savoir sur les casques de moto

### Les casques sont efficaces

La plupart des activités sportives ont leur propre équipement de protection adapté. La moto ne fait pas exception. Chaque conducteur et passager doit porter des chaussures au-dessus de la cheville, un pantalon long, une veste à manches longues, des gants de moto aux doigts non coupés et un casque fabriqué conformément aux normes DOT (U.S. Department of Transportation).

Les casques sont efficaces. L'efficacité du casque a été confirmée par des études scientifiques, tandis que les mythes sur le casque - "les casques cassent le cou, bloquent la vision et altèrent l'ouïe" - ont été systématiquement réfutés. Les motocyclistes soucieux de leur sécurité portent des casques témoignant d'un choix judicieux et responsable à chaque fois qu'ils roulent ; nous savons que vous aussi, vous le ferez.

### Ce qu'un casque fait pour vous

Premièrement, c'est l'équipement de protection le plus important que vous puissiez porter lorsque vous conduisez une moto. Pensez-y en même temps que vous pensez à votre clé de contact : prenez la clé ; prenez le casque. Ils vont ensemble. Le port du casque n'est pas une panacée pour la sécurité des motocyclistes, mais en cas d'accident, un casque peut aider à protéger votre cerveau, votre visage et votre vie.

Combiné avec d'autres équipements de protection spécifiques à la moto, des formations, une licence appropriée et une sensibilisation du public, l'utilisation de casques est un moyen de réduire les blessures.

Vous espérez que votre casque n'aura jamais d'impact. Mais les accidents arrivent. On ne peut pas prédire quand ou de quel type ils seront. Vous ne devriez pas vous dire : « Je vais juste en vitesse au magasin » et ne pas porter votre casque.

Deuxièmement, un bon casque rend la conduite d'une moto plus amusante, en raison du facteur confort : une autre vérité. Il réduit le bruit du vent qui rugit dans vos oreilles, son souffle sur votre visage et vos yeux, et dévie les insectes et autres objets volant dans les airs. Il contribue même à vous réconforter quand les conditions météorologiques changent et réduit la fatigue du conducteur.

Troisièmement, porter un casque montre que les motocyclistes sont des gens responsables ; nous nous prenons au sérieux et nous prenons la moto au sérieux. Le port d'un casque, peu importe ce que dit la loi, est une projection de votre attitude envers la conduite. Et cette attitude est vue comme une évidence par les autres pilotes et les non-pilotes.

### Comment et pourquoi un casque est efficace

Différents casques font différentes choses. Il y a des casques de protection sur les têtes des ouvriers de la construction et de l'industrie lourde, des casques de football sur celles des athlètes et des casques en Kevlar® sur celles des militaires. Aucun n'est interchangeable. Les casques de moto sont très sophistiqués et spécialisés pour cette activité. Ils ont été développés avec soin et scientifiquement au fil des ans.

**Quatre composants de base se combinent pour assurer la protection dans le casque de moto : une coque extérieure ; une doublure absorbant les chocs ; le rembourrage de confort ; et un bon système de rétention.**

Ce que nous voyons en premier est la **coque extérieure**, généralement issue d'une famille de composites renforcés de fibres ou de thermoplastiques comme le polycarbonate. C'est un matériel résistant, mais il est conçu et destiné à se comprimer lorsqu'il frappe quelque chose de dur. Cette action disperse l'énergie de l'impact pour réduire la force avant qu'elle n'atteigne votre tête, mais elle n'agit pas seule pour vous protéger.

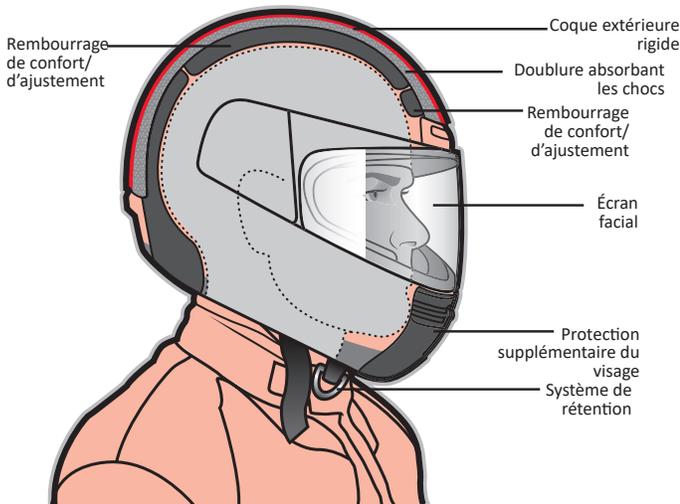
À l'intérieur de la coque se trouve la **doublure absorbant les chocs** tout aussi importante, généralement en polystyrène expansé (communément appelé polystyrène). Cette couche dense amortit et absorbe les chocs lorsque le casque se bloque et que votre tête veut continuer à bouger.

La coque et la doublure se compriment en cas de choc violent, répartissant les forces d'impact dans tout le matériau du casque. Plus l'énergie de l'impact est déviée ou absorbée, moins il y en a pour atteindre votre tête et votre cerveau et causer des dégâts. Certaines coques de casque se délaminent à l'impact. D'autres peuvent se fissurer et se casser s'ils sont forcés de subir un coup sévère ; c'est une des façons dont un casque agit pour absorber les chocs. Il fait ce qu'il est prévu qu'il fasse. Les dommages causés par un impact à la doublure non résiliente peuvent être invisibles à l'œil nu ; le casque peut sembler normal, mais il peut avoir perdu de sa valeur protectrice et devrait être remplacé.

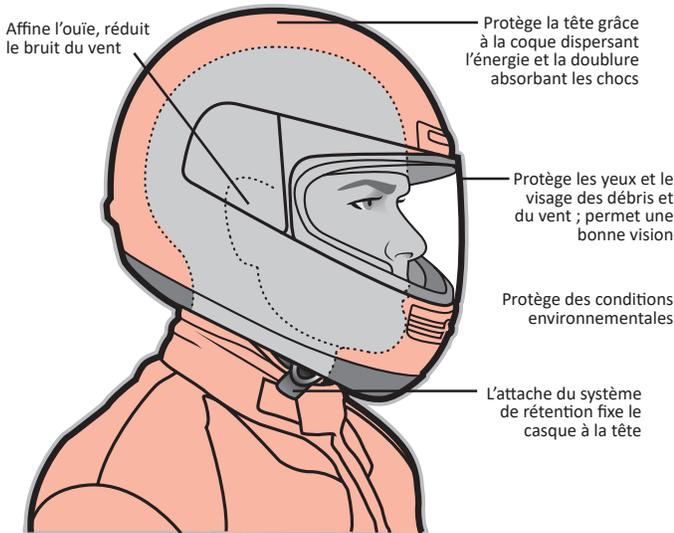
Le **rembourrage de confort** est la couche moelleuse de mousse et de tissu qui entoure votre tête. Elle contribue à ce que vous soyez à l'aise et que le casque soit bien ajusté. Dans certains casques, ce rembourrage peut même être retiré pour le nettoyage.

Le système de rétention, ou jugulaire, est très important. C'est la seule pièce qui maintient le casque sur votre tête en cas de collision. Une sangle est reliée à chaque côté de la coque. A chaque fois que vous mettez le casque, attachez bien la sangle. Cela ne prend que quelques secondes. Rouler sans casque attaché serait aussi discutable que conduire sans ceinture de sécurité bouclée.

## Construction de base



## Éléments de protection/confort



**Voir et être vu. Soyez prêt. Appréciez la balade.**



## Choix d'un casque

Bien que la couleur, le design et le prix puissent participer à votre décision sur le casque à acheter, pensez d'abord à la protection et au confort. Un casque intégral offre la meilleure protection car il couvre davantage votre visage. Il a généralement un écran facial mobile qui protège les yeux lorsqu'il est fermé.

Un casque trois quarts est aussi choisi par certains motocyclistes. Il est construit avec les mêmes composants de base, mais n'offre pas la protection du visage et du menton des casques intégraux. Si vous utilisez un casque ouvert, vous devez avoir un écran facial encliquetable lorsque vous roulez, ou acheter une paire de lunettes qui peuvent résister à l'impact d'une pierre ou d'autres débris. Les lunettes de vue y compris solaires ne sont pas une protection suffisante et peuvent bouger ou s'envoler.

Un demi-casque « shorty » protège encore moins votre tête. Il est plus susceptible de se détacher de votre tête lors de l'impact. Par conséquent, les casques « shorty », demi-coques ne sont pas recommandés. Les casques fantaisie – que l'on reconnaît à leur doublure fine ou inexistante – sont à proscrire.

Beaucoup de bons casques sont disponibles aujourd'hui dans une gamme de prix étendue. Un coup d'œil aux casques exposés chez votre revendeur vous convaincra que presque tous les looks que vous pourriez souhaiter sont facilement disponibles. De nombreux fabricants coordonnent les couleurs de leurs casques avec les derniers modèles de motos. Et l'époque des casques lourds ou encombrants est révolue. Ils sont faits de matériaux légers et modernes et sont améliorés chaque année. Les fabricants travaillent également à les rendre moins chers, plus solides et plus confortables.

Ce qu'il est indispensable de savoir lors du choix d'un casque, c'est qu'il répond aux normes de sécurité minimales. Pour trouver un casque fiable et bien fait, le mieux est de chercher l'autocollant DOT à l'intérieur ou à l'extérieur du casque. L'autocollant signifie que le casque est conforme aux normes de test de sécurité du département américain des transports. Un autocollant Snell peut également apparaître sur un casque, ce qui signifie que le casque est également conforme aux normes établies par la Snell Memorial Foundation.

Toutes les organisations ont des procédures rigides pour les tests : **Impact** – la capacité d'absorption des chocs du casque.

**Pénétration** – la capacité du casque à résister au coup d'un objet pointu.

**Rétention** – la capacité de la jugulaire à rester attachée sans s'étirer ni se casser.

**Vision périphérique** – le casque doit offrir une vision latérale minimale de 105 degrés de chaque côté. (La vision périphérique utilisable de la plupart des gens n'est que d'environ 90 degrés de chaque côté.)

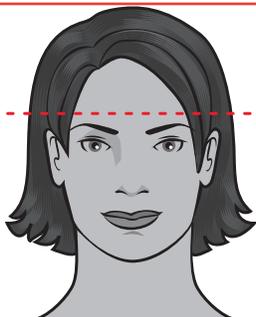
TOUS les nouveaux casques de taille adulte destinés à être utilisés sur la route doivent respecter les normes DOT. Les revendeurs et distributeurs de casques doivent s'assurer que tous les casques qu'ils vendent portent l'autocollant DOT. Quel que soit votre choix de casque, assurez-vous qu'il possède cette certification. Vous ne voulez pas d'un casque de qualité inférieure ou d'un casque conçu à d'autres fins. Si quelqu'un essaie de vous en vendre un sans elle, ne l'achetez pas. Si votre casque n'a pas d'autocollant DOT, ne le portez pas, quel que soit son âge.

Snell teste des casques depuis des décennies. L'utilisation des normes Snell par les fabricants de casques est volontaire. Contrairement aux normes DOT, les tests Snell évoluent (le plus récemment en 2010) à mesure que la conception et la technologie des casques s'améliorent.

Les deux organismes tentent de reproduire, dans des conditions d'essai, les situations dangereuses pour les motocyclistes. Leurs méthodes de test diffèrent, mais l'intention est la même : s'assurer que tout casque qu'ils reconnaissent possède un minimum d'absorption des chocs qui sauve des vies.

Étant donné que les blessures à la tête représentent la majorité des décès à moto, la protection est essentielle. (Le traumatisme crânien était spécifié sur 42 % des certificats de décès des conducteurs de motos et des passagers en Californie en 1987-88 ; Romano PS, McLoughlin E. (1991). Port du casque et blessures mortelles à moto en Californie, 1987-88. Journal de réadaptation après un traumatisme crânien. Mai 1991 ; 6(2):21-37.) Même le meilleur casque n'est pas une garantie contre les blessures. Cependant, sans casque, vous êtes plus susceptible d'avoir de graves blessures à la tête qu'un cycliste qui en porte un.

## Trouver le bon ajustement



Pouces	cm	Taille de chapeau	Taille de casque
20 1/8- 20 1/2	51 - 52	6 3/8 - 6 1/2	XX-Small
20 7/8- 21 1/4	53 - 54	6 5/8 - 6 3/4	X-Small
21 5/8- 22	55 - 56	6 7/8 - 7	Small
22 3/8- 22 7/8	57 - 58	7 1/8 - 7 1/4	Medium
23 1/4- 23 5/8	59 - 60	7 3/8 - 7 1/2	Large
24 - 24 3/8	61 - 62	7 5/8 - 7 3/4	X-Large
24 7/8- 25 1/4	63 - 64	7 7/8 - 8	XX-Large

### Taille

Pour ajuster un casque, il ne suffit pas d'acheter celui qui correspond à la taille de votre chapeau ou de deviner " small, medium ou large ". Cependant, une taille de chapeau est un bon point de départ. Si vous ne connaissez pas votre taille, vous pouvez utiliser le tableau ci-dessus. Mesurez votre tête sur sa plus grande circonférence - généralement juste au-dessus de vos sourcils devant, au-dessus de vos oreilles et derrière. Faites-le plusieurs fois pour être sûr d'obtenir la mesure la plus grande. Si votre tour de tête se situe entre les chiffres indiqués, essayez d'abord la taille la plus petite et laissez-lui le temps de s'adapter à votre tête. La plupart des casques sont marqués et vendus en XXS, XS, S, M, L, XL ou XXL, vous devrez donc peut-être contacter le fabricant pour connaître les équivalents de taille. Les tailles de casque varient selon les fabricants et les types de modèles.

### La meilleure façon d'essayer votre casque

Tenez-le des deux côtés de la jugulaire. Le bas du casque doit être face à vous avec le devant pointant vers le bas.

Placez vos pouces à l'intérieur des sangles en équilibrant le casque avec le bout des doigts.

- Écartez légèrement les côtés du casque et glissez-le sur votre tête à l'aide de la jugulaire.
- Placez vos pouces à l'intérieur des sangles en équilibrant le casque avec le bout des doigts.
- Écartez légèrement les côtés du casque et glissez-le sur votre tête à l'aide de la jugulaire.

Le casque doit être bien ajusté et peut même sembler un peu serré jusqu'à ce qu'il soit correctement en place. Assurez-vous qu'il épouse bien votre tête. Il ne devrait pas être incliné en arrière sur votre tête comme un chapeau. N'oubliez pas que si votre casque est trop grand, plusieurs choses peuvent se produire : il bougera dans tous les sens sur votre tête au pire moment ; il peut être bruyant et laisser entrer le vent ; pire que tout, il peut se détacher lors d'un accident !

Une fois le casque sur la tête, faites quelques autres vérifications sur l'ajustement avant de fixer les sangles.

- Les coussinets de joue doivent toucher vos joues sans

appuyer de façon inconfortable.

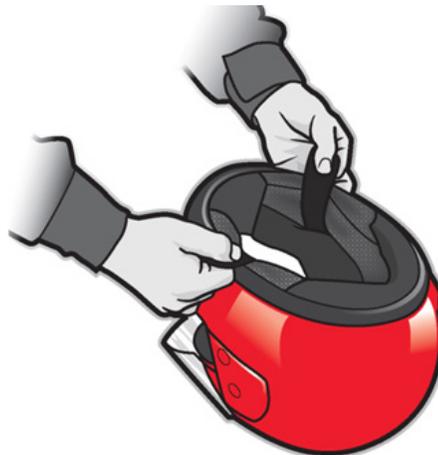
- Il ne doit y avoir aucun espace entre vos tempes et les coussinets frontaux.
- Si le casque a un tour de cou, il ne doit pas éloigner le casque de votre nuque.
- Sur les casques intégraux, appuyez sur la mentonnière. Le casque ou l'écran facial ne doit pas toucher votre nez ou votre menton. Si c'est le cas, il le fera sûrement aussi lorsque vous irez vite avec la pression du vent.

Avec le casque toujours en place et les sangles solidement attachées, déplacez-le d'un côté à l'autre et de haut en bas avec vos mains. S'il est bien ajusté, votre peau doit bouger lorsque le casque est déplacé. Vous devriez avoir l'impression qu'une légère pression uniforme s'exerce sur toute votre tête. N'oubliez pas non plus qu'un casque se relâche un peu à mesure que la doublure de confort se comprime à l'usage. Un nouveau casque doit être aussi serré que vous pouvez le porter confortablement.

Maintenant, avec la jugulaire toujours solidement attachée et la tête droite, essayez de faire glisser le casque vers l'avant de votre tête. Vous ne devriez pas pouvoir l'enlever. Si vous le pouvez, le casque est trop grand.

Enlevez le casque. Avez-vous mal quelque part à la tête ? Y a-t-il des taches rouges sur votre front ? Les points de pression peuvent être inconfortables et peuvent causer des maux de tête après un long trajet, alors assurez-vous que votre casque n'en cause pas. Si c'est le cas, choisissez la taille suivante ou essayez une autre marque de casque. Les têtes humaines n'ont pas toutes la même forme ; les casques non plus.

Si vous n'êtes toujours pas sûr de l'ajustement du casque, portez-le dans le magasin pendant un certain temps pour voir s'il reste confortable. Un casque est un investissement important, quel que soit son prix. Assurez-vous que celui que vous choisissez vous convient.



### Entretien du casque

Suivez les instructions d'entretien du fabricant de votre casque. Utilisez uniquement le savon le plus doux recommandé. Évitez les liquides de nettoyage à base de pétrole, surtout si vous possédez un casque en polycarbonate. L'exposition à des produits de nettoyage puissants peut altérer la composition du casque qui perdra sa valeur protectrice.

Gardez la visière de votre casque propre. Normalement, un savon doux et de l'eau chaude avec un chiffon doux feront l'affaire. Si elle se raye, remplacez-la. Il peut être difficile de voir à travers un écran facial rayé. La nuit, cela pourrait fausser dangereusement

vosre vision et votre perception des lumières venant en sens inverse.

Un casque a l'air solide et résistant, mais il doit être manipulé comme un article fragile. Cela signifie que vous ne voulez pas faire tomber votre casque sur des surfaces dures. Cela pourrait abîmer votre casque. Rappelez-vous que sa fonction est d'absorber les impacts, ce qui peut affecter son intégrité et son efficacité.

Il n'est pas sage de ranger les casques à proximité d'essence, de liquides de nettoyage, de gaz d'échappement ou d'une chaleur excessive. Ces facteurs peuvent entraîner la dégradation des matériaux du casque, et souvent les dommages passent inaperçus pour celui qui le porte. Lisez les informations fournies avec le casque pour savoir comment en prendre soin.

Soyez sûr de lire les instructions concernant la peinture, la décoration, les rayures ou l'application d'autocollants sur votre casque.

Quand vous enlevez votre casque, mettez-le dans un endroit plat et sécurisé. Vous pouvez le poser au sol, le fixer sur un support ou le ranger sur une étagère. Sur certaines motos, le mettre sur le réservoir peut l'exposer à des vapeurs d'essence. Si vous le placez sur la selle, assurez-vous qu'il ne tombera pas.

Si vous prévoyez d'utiliser un appareil de communication lorsque vous roulez, trouvez un modèle qui ne nécessite pas de percer des trous de haut-parleur dans la coque extérieure. Avant d'acheter vos haut-parleurs, vérifiez les lois de votre État régissant leur utilisation dans les casques. Certains États les interdisent.

## Remplacement de votre casque

Remplacez votre casque si vous avez eu un accident avec ; il a probablement absorbé un impact. Certains fabricants de casques vérifieront et, si possible, répareront un casque endommagé. Si vous faites tomber votre casque et pensez qu'il pourrait être endommagé, profitez de ce service.

La plupart des fabricants recommandent de remplacer les casques après quelques années d'utilisation. Si vous remarquez que le vôtre est abîmé avant, remplacez-le plus tôt.

Pourquoi remplacer votre casque périodiquement s'il ne semble pas endommagé ? Ses qualités protectrices peuvent se détériorer avec le temps et l'usure. La jugulaire peut s'effiloche ou se desserrer au niveau de ses points d'attache ; la coque pourrait être ébréchée ou endommagée. La meilleure raison c'est que les casques ne cessent de s'améliorer. Il y a de fortes chances que le casque que vous achèterez dans quelques années soit meilleur – plus solide, plus léger et plus confortable – que celui que vous possédez actuellement. Il pourrait même être moins cher !

Vous ne vous souvenez plus quand vous avez acheté votre casque actuel ? Vérifiez la jugulaire ou l'étiquetage permanent. Les nouveaux casques doivent avoir le mois et la date de production. S'il n'y a pas de date du tout, vous devez vraiment remplacer votre casque – maintenant !

La Motorcycle Safety Foundation est une organisation nationale à but non lucratif qui promeut la sécurité des motocyclistes avec des programmes de formation des conducteurs, des licences de conduite et des informations au public. Pour le cours de conduite de base ou le cours de conduite de base 2 le plus proche qui vous apportera une dérogation au test, appelez le numéro de téléphone national gratuit : 800-446-9227. Le MSF est parrainé par les distributeurs et fabricants américains de motos BMW, BRP, Ducati, Harley-Davidson, Honda, Kawasaki, KTM, Piaggio, Polaris Motorcycles, Suzuki, Triumph et Yamaha.

Les informations contenues dans cette publication sont proposées pour ceux qui s'intéressent à la conduite de motos. Les informations ont été compilées à partir de publications, d'entretiens et d'observations de personnes et d'organisations familiarisées avec l'utilisation des motos, des accessoires et de la formation. Parce

## Exigences de l'État en matière de casque

### Réflexivité

De nombreux États exigent une quantité spécifique de matériaux rétro réfléchissant sur un casque. Lisez avec attention les informations du fabricant. Votre bureau automobile local peut vous donner des informations exactes sur l'emplacement et le nombre de pouces carrés de matériaux rétro réfléchissant requis dans votre État.

### Lois sur le casque

Le port d'un casque correctement attaché sur la tête est obligatoire dans de nombreux États. Mais c'est une hypothèse d'école, car en tant que motocycliste responsable et soucieux de la sécurité, vous porterez votre casque à chaque fois et partout où vous roulez.

## Obtenir plus d'informations

Vous avez maintenant lu qu'il y a beaucoup de choses à considérer lors de l'achat d'un casque. Obtenez toutes les informations que vous pouvez. Contactez les fabricants de casques et lisez leur documentation. Consultez les magazines récents de passionnés de moto pour des informations à jour qui vous aideront à décider. Deux administrations que vous pouvez contacter sont :

### National Highway Traffic Safety Administration

Office of Traffic Injury Control Programs  
1200 New Jersey Ave, SE West Building  
Washington, D.C. 20590  
888-327-4236; nhtsa.gov

### Snell Memorial Foundation, Inc.

3628 Madison Avenue, Suite 11  
North Highlands, CA 95660  
916-331-5073; smf.org; info@smf.org

Tout en recueillant des informations sur la protection de votre tête, pourquoi ne pas obtenir de bons conseils sur d'autres équipements de protection individuelle ? Lisez la fiche d'information sur la **sécurité en deux roues** (CSI) de MSF, « Équipement de protection individuelle pour le motocycliste », disponible gratuitement auprès de MSF. Pendant que vous y êtes, procurez-vous un exemplaire de l'Excellence en moto de MSF. Et assurez-vous de suivre un *RiderCourse* MSF pour conserver l'acuité de vos compétences et de vos stratégies.

**Portez votre casque,  
chaque fois que vous roulez**

qu'il existe de nombreuses différences dans la conception des produits, les styles de conduite, et les lois fédérales, étatiques et locales, il peut y avoir des organisations qui ont d'autres points de vue. Consultez vos organismes de réglementation locaux pour obtenir des informations concernant la conduite des motos dans votre région. Bien que la Motorcycle Safety Foundation continue de rechercher, de tester sur le terrain et de publier des points de vue responsables sur le sujet, elle décline toute responsabilité pour les opinions exprimées ici.



2 Jenner, Suite 150  
Irvine, CA 92618  
949-727-3227 • msf-usa.org

Revu en octobre 2014

## Connaissez votre moto

Vous devriez apprendre à connaître votre moto. Apprendre comment les choses fonctionnent et quelles pièces nécessitent le plus d'attention pourrait réduire vos risques d'accident et prolonger la durée de vie de votre moto. Pour vous assurer que votre moto ne vous laissera pas tomber :

- Lisez d'abord le manuel et apprenez à le connaître.
- Familiarisez-vous avec les commandes de la moto.
- Vérifiez votre moto avant chaque sortie.
- Veillez à son entretien et à sa maintenance.
- Assurez-vous que votre moto vous convient. Vos pieds doivent toucher le sol lorsque vous êtes assis sur la moto.

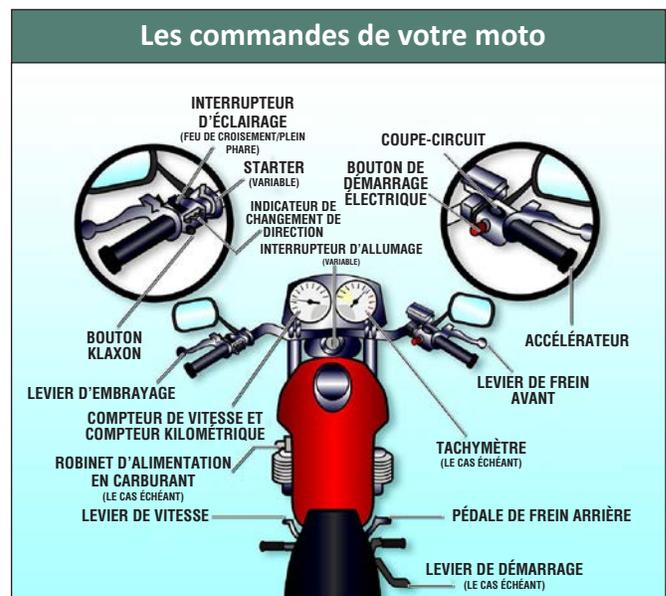
## Les commandes de votre moto

Il est important de lire le manuel de votre moto pour savoir où se trouvent les commandes de votre moto et comment les utiliser. Vous devriez pouvoir les utiliser pendant que vous roulez sans avoir à les chercher.

### Commandes principales

Il y a six commandes principales nécessaires pour faire bouger et arrêter la moto. Vous aurez besoin de vos deux mains et de vos deux pieds pour actionner ces commandes.

- **Le guidon** – Le guidon est utilisé pour engager et contrôler l'inclinaison de la moto, ce qui la fait tourner.
- **L'accélérateur** - C'est la poignée droite ; il est actionné en tournant la poignée vers vous pour augmenter la vitesse et à l'opposé pour diminuer la vitesse. Quand on le lâche, l'accélérateur revient en position " ralenti ". Pour utiliser l'accélérateur en toute sécurité et confortablement, gardez quatre doigts autour de l'accélérateur (la poignée) et le poignet à plat..
- **L'embrayage** – Il est situé devant la poignée gauche. Pour le faire fonctionner, pressez le vers la poignée gauche cela déconnectera l'alimentation de la roue arrière. Pour remettre les gaz, relâchez lentement l'embrayage tout en appuyant doucement sur l'accélérateur.
- **Le levier de changement de vitesse** - Il est généralement situé sur le côté gauche de la moto



devant le repose-pied et est actionné par le pied gauche. Pour passer à une vitesse supérieure (accélérer), appuyez sur le levier d'embrayage, puis soulevez le levier de changement de vitesse. Pour passer à une vitesse inférieure (rétrograder), appuyez sur le levier d'embrayage, puis appuyez sur le levier de changement de vitesse. La transmission d'une moto ne change qu'une seule vitesse quand vous l'actionnez. Le levier de vitesses doit être relâché avant de pouvoir changer de vitesse à nouveau. Typiquement, le schéma est le suivant : N-1-2-3-4-5-(6). Le point mort (N) est une demi-vitesse à partir de la première ou une demi-vitesse à partir de la seconde ; un passage de vitesse complet ignorera le point mort. Un témoin lumineux indique quand la transmission est au point mort.

- **Levier de frein avant** – Situé sur le devant de la poignée droite, il contrôle les freins de la roue avant. Pour l'actionner, serrez le levier de frein avant doucement et progressivement.
- **Pédale de frein arrière** – Située devant le repose-pied droit, elle contrôle le freinage sur la roue arrière. Pour l'actionner, appuyez sur la pédale de frein arrière avec votre pied droit.

## Autres commandes et équipements

En plus des six commandes principales, il existe quelques autres commandes sur la plupart des motos qu'il est important de connaître et de localiser. L'emplacement et le fonctionnement de certaines de ces commandes varient d'un modèle à l'autre. Reportez-vous au manuel de votre moto.

- **Bouton de coupure moteur** – Situé sur la poignée droite, il est actionné par le pouce droit. Il vous permet d'arrêter le moteur sans retirer vos mains des commandes.
- **Robinet d'alimentation en carburant** – Contrôle l'alimentation en carburant du moteur, le cas échéant. Pour faire fonctionner le robinet d'alimentation en carburant, tournez-le de OFF à ON. Il peut également inclure les positions RESERVE et PRIME.
- **Commutateur d'allumage** - Généralement situé près du groupe de commandes, sur ou sous le réservoir d'essence et activé avec une clé. Les positions incluent ON, OFF, LOCK et PARK. La position LOCK permet de retirer la clé et d'enclencher un mécanisme de verrouillage de la direction. PARK active le feu arrière pour une visibilité accrue si vous vous garez le long d'une route la nuit.
- **Starter (le cas échéant)** – Souvent situé près de la poignée gauche, du groupe de commandes ou du carburateur. Il est important que vous consultiez votre manuel pour plus d'informations. Le starter fournit un mélange de carburant enrichi pour faciliter les démarrages à froid du moteur. Mettre en position OFF lorsque le moteur est chaud.
- **Commutateur de clignotant** – Généralement situé sur la ou les poignées et actionné par le pouce. La plupart des modèles ne s'éteignent pas automatiquement. Vérifiez dans votre manuel.
- **Feux de route et de croisement** – Situés sur la poignée gauche. Sur la plupart des motos, le phare s'allume lorsque le contact est mis.
- **Klaxon** – Situé sur la poignée gauche. Actionnez en appuyant avec votre pouce.
- **Démarreur** – Situé sur la poignée droite. Actionnez en appuyant avec votre pouce.
- **Compteur de vitesse** - Indique la vitesse de la moto sur la route. Un compteur kilométrique indique les kilomètres parcourus et un compteur journalier réinitialisable peut être utilisé pour afficher

le nombre de milles du voyage ou de milles parcourus depuis le dernier arrêt pour l'essence.

- **Tachymètre (le cas échéant)** – Il indique la vitesse du moteur de la moto en tours par minute (RPM). Ne jamais dépasser la ligne rouge RPM.
- **Voyants lumineux** – Situés dans le groupe de commandes. Ils signalent le neutre, les clignotants, la pression d'huile, les feux de route, la béquille latérale et éventuellement d'autres.
- **Rétroviseurs** – Situés sur les côtés gauche et droit de la moto. La plupart des miroirs sont convexes. Les rétroviseurs convexes offrent une vue plus large que les rétroviseurs plats, mais donnent l'impression que les véhicules sont plus éloignés qu'ils ne le sont vraiment. Ajustez-les pour que votre épaule et le haut de votre bras soient partiellement visibles. Cela vous donne le maximum de vue vers l'arrière et le côté.
- **Béquilles latérale et centrale** – Soutiennent la moto lorsqu'elle est garée. Tous les modèles n'ont pas de béquille centrale. La plupart des béquilles ont des ressorts de rappel qui s'enclenchent et les maintiennent en place. Relevez toujours la béquille avant de rouler.

## Vérification avant le départ

Si quelque chose ne va pas avec la moto, vous voudrez le savoir avant de vous trouver dans la circulation. Faites un contrôle complet de votre moto avant chaque sortie.

Avant de monter sur la moto, effectuez les vérifications suivantes :

- **Pneus/roues** – Gardez les pneus en bon état.
- **Pression des pneus** – Vérifiez la pression des pneus à l'aide d'un manomètre. Un pneu peut être sous-gonflé sans changement notable d'apparence. Les motos ne se comportent pas correctement si la pression des pneus est trop faible ou trop élevée. Consultez le manuel pour connaître la bonne pression.
- **Bande de roulement des pneus** – Vérifiez la bande de roulement des pneus. Une bande de roulement usée ou inégale peut rendre la moto difficile à manier, en particulier sur une chaussée mouillée.

- **Jantes/rayons** – Vérifiez si les jantes et les rayons sont tordus, desserrés ou endommagés.
- **Pneus abîmés** - Vérifiez s’il y a des coupures ou des objets coincés dans la bande de roulement. Vérifiez également les parois latérales pour des fissures possibles. Un pneu éclaté sur une moto peut être extrêmement dangereux.
- **Liquides** – Niveaux d’huile et de liquide. Au minimum, vérifiez les fluides hydrauliques et les liquides de refroidissement chaque semaine. Regardez sous la moto pour des signes de fuite d’huile ou d’essence. Tomber en panne d’essence est inopportun. Cela peut aussi être dangereux car sortir de la route est alors difficile. Le manque d’huile peut endommager votre moteur.
- **Phares et feu arrière** – Vérifiez-les tous les deux. Testez votre interrupteur pour vous assurer que les feux de route et de croisement fonctionnent.
- **Clignotants** – Allumez les clignotants droit et gauche. Assurez-vous que tous les feux fonctionnent correctement.
- **Feu stop** – Essayez les deux commandes de frein et assurez-vous que chacune allume le feu stop.
- **Commandes (leviers, câbles, accélérateur)** – Vérifier l’état, le fonctionnement et le cablage. Vérifiez si les câbles sont entortillés ou ont des brins cassés. Si un câble casse alors que vous conduisez, la moto pourrait devenir difficile à contrôler et un accident pourrait en résulter.
- **Chaîne** - Assurez-vous que la chaîne d’entraînement est correctement réglée et lubrifiée. Consultez le manuel de la moto pour obtenir des informations sur le réglage de la chaîne.

Une fois que vous êtes monté la moto, effectuez les vérifications suivantes avant de démarrer :

- **Embrayage et accélérateur** - Assurez-vous qu’ils fonctionnent bien. L’accélérateur doit revenir en arrière lorsqu’il est relâché. L’embrayage doit être tendu et fonctionner en douceur.
- **Rétroviseurs** – Nettoyez et réglez les deux rétroviseurs avant de rouler. Il est difficile et dangereux de régler un rétroviseur en roulant. Positionnez les deux rétroviseurs à un angle suffisamment ouvert pour montrer environ la moitié de la voie derrière vous et le plus possible de la voie sur le côté. Lorsqu’il est correctement réglé, un rétroviseur peut montrer le bord de votre bras ou

de votre épaule, mais c’est la route derrière et sur le côté qui est la plus importante.

- **Freins** – Essayez les commandes de frein avant et arrière, une à la fois. Assurez-vous que chacun a un ressenti ferme, pas mou et retient la moto lorsque le frein est actionné à fond. Vérifiez les niveaux de liquide de frein. Faites rouler un peu la moto et assurez-vous que les freins arrêtent la moto. Après avoir commencé à rouler, appliquez légèrement les freins et assurez-vous que la moto ralentit. Il est important de vérifier les freins car vous devez pouvoir ralentir et arrêter la moto.
- **Klaxon** – Essayez le klaxon. Assurez-vous qu’il fonctionne.

### Testez vos connaissances

#### 1. Quelle devrait être votre première considération lors de l’achat de votre casque de moto ?

- A. L’apparence
- B. La protection
- C. Le prix

#### 2. Un écran facial en plastique incassable :

- A. N’est pas nécessaire si vous avez un pare-brise.
- B. Ne protège que vos yeux.
- C. Aide à protéger tout votre visage.

1. B – page 20, Choix du casque

2. C – page 21, Protection du visage et des yeux

# Liste de contrôle d'inspection T-CLOCSSM



PIÈCE T-CLOCS	QUOI VÉRIFIER	QUOI CHERCHER	COCHER	
<b>T-PNEUS &amp; ROUES</b>				
Pneus	Condition	Profondeur de la bande de roulement, usure, exposition aux intempéries, assise uniforme, renflements, objets incrustés	Avant	Arrière
	Pression	Vérifier à froid, ajuster à la charge.	Avant	Arrière
Roues	Rayons	Plié, cassé, manquant, tension, vérifiez en haut de la roue : « ring » = OK ___ « thud » = rayon desserré.	Avant	Arrière
	Structure	Fissures, bosses.	Avant	Arrière
	Jantes	Hors du rond/vrai = 5mm. Faites tourner la roue, indexez sur un point fixe.	Avant	Arrière
	Roulements	Saisissez le haut et le bas du pneu et faites osciller : pas de jeu (clic) entre le moyeu et l'essieu, pas de grincement lors de la rotation.	Avant	Arrière
Freins	Joints	Fissurés, coupés ou déchirés, graisse excessive à l'extérieur, brun rougeâtre autour de l'extérieur.	Avant	Arrière
	Fonctionnement	Condition	Chaque frein à lui seul empêche la moto de rouler.	Avant
<b>C-COMMANDES</b>				
Guidon	Condition	Le guidon est droit, tourne librement, les poignées et les embouts du guidon sont bien fixés.		
Leviers et Pédale	Condition	Cassé, tordu, fissuré, montage serré, extrémités sphériques sur les poignées du guidon, réglage correct.		
	Pivots	Lubrifiés.		
Câbles	Condition	Effilochés, entortillés, graissage : extrémités et intérieur.		
	Routage	Aucune interférence ou traction sur la tête de direction, suspension, pas d'angles vifs, supports de fil en place.		
Tuyaux	Condition	Coupures, fissures, fuites, renflements, frottements, détérioration.		
	Routage	Aucune interférence ou traction sur la tête de direction, suspension, pas d'angles vifs, supports de tuyau en place.		
Accélérateur	Fonctionnement	Se déplace librement, retour franc, pas de montée en régime lorsque le guidon est tourné.		
<b>L-FEUX &amp; INSTALLATION ÉLECTRIQUE</b>				
Batterie	Condition	Bornes ; propres et étanches, niveau d'acide, bien fixées.		
	Tube de ventilation	Pas entortillé, correctement adressé, pas bouché.		
Phare	Condition	Fissures, réflecteur, système de montage et de réglage.		
	Viseur	Hauteur et droite/gauche.		
Feu arrière/feu stop	Condition	Fissures, propre et bien fixé.		
	Fonctionnement	S'allume lors de l'enclenchement du frein avant/arrière.		
Clignotants	Fonctionnement	Clignote correctement.	Avant gauche	Avant droit
			Avant gauche	Avant droit
Commutateurs	Fonctionnement	Tous les commutateurs fonctionnent correctement : coupure moteur, feux de route/croisement, clignotants.		
Rétroviseurs	Condition	Fissures, supports et joints pivotants propres et serrés.		
	Viseur	Ajustez lorsque vous êtes en selle.		
Lentilles et réflecteurs	Condition	Fissuré, cassé, bien fixé, condensation excessive.		
Câblage	Condition	Effilochage, frottement, isolation.		
	Routage	Pincé, aucune interférence ou traction au niveau de la tête de direction ou de la suspension, faisceaux de câbles et attaches en place, connecteurs serrés, propres.		
<b>O-HUILE ET AUTRES FLUIDES</b>				
Niveaux	Huile moteur	Vérifiez à chaud sur la béquille centrale sur un sol plat, la jauge, le voyant.		
	Huile de boîte, transmission par arbre	Transmission, entraînement arrière, arbre.		
	Liquide hydraulique	Freins, embrayage, réservoir ou voyant.		
	Liquide de refroidissement	Réservoir et/ou réservoir de récupération de liquide de refroidissement — à vérifier uniquement lorsqu'il est froid.		
	Carburant	Réservoir ou jauge.		
Fuites	Huile moteur	Joints et boîtiers.		
	Huile de boîte, transmission par arbre	Joints, bouchons reniflards.		
	Liquide hydraulique	Durites, maîtres-cylindres, étriers.		
	Liquide de refroidissement	Radiateur, durites, réservoirs, raccords, tuyaux.		
	Carburant	Tuyau et robinet de carburant, carburateur.		
<b>C-CHÂSSIS</b>				
Cadre	Condition	Fissures aux points de jonction, supports d'accessoires, regardez si la peinture est décollée		
	Roulements de direction	Pas de détente ou de points serrés sur toute la course, soulevez la roue avant, vérifiez le jeu en tirant/poussant les fourches.		
	Bagues de bras articulé	Soulevez la roue arrière, vérifiez le jeu en poussant/tirant le bras articulé.		
Suspension	Fourches avant	Déplacement en douceur, pression d'air/amortissement égal, réglages anti-plongée.	Gauche	Droit
	Amortisseur(s) arrière	Déplacement en douceur, réglages égaux de précharge/pression d'air/amortissement, la tringlerie se déplace librement et est lubrifiée.	Gauche	Droit
Chaîne ou Courroie	Tension	Vérifiez au point le plus serré.		
	Lubrification	Maillons latéraux lorsqu'ils sont chauds. Remarque : ne pas lubrifier les courroies.		
	Pignons	Dents non accrochées, solidement montées		
Attaches	Filetage	Boulons serrés et manquants, écrous.		
	Clips et goupilles	Cassé, manquant.		
<b>S-SUPPORT</b>				
Support central	Condition	Fissuré, tordu.		
	Rétention	Ressorts en place, tension pour maintenir la position.		
Béquille latérale	Condition	Fissuré, tordu (disjoncteur de sécurité ou équipé de plaquette).		
	Rétention	Ressorts en place, tension pour maintenir la position.		

06/14



## CONSEILS RAPIDES : Systèmes de freinage antiblocage (ABS)

### Comment fonctionne l'ABS ?

Si l'un des pneus d'une moto perd de l'adhérence et dérape sur la surface de la route pendant le freinage, le conducteur peut perdre le contrôle de la moto. Un système de freinage antiblocage (ABS) aide à maintenir l'adhérence en empêchant les roues de se bloquer lorsque les pneus approchent de la limite de freinage maximale. Avec l'ABS, chaque roue est équipée d'un capteur de vitesse qui envoie des signaux à une unité de commande électronique (ECU). L'ECU est un ordinateur qui surveille la vitesse de rotation des roues et module la pression de freinage pour fournir une capacité de freinage maximale dans une situation donnée tout en maintenant une adhérence maximale.

Si l'une des roues est sur le point de s'arrêter brusquement (du fait d'un dérapage), l'ECU diminuera la force de freinage afin d'empêcher le dérapage. Pour diminuer la force de freinage, l'ECU envoie un signal qui ouvre une soupape de décharge qui réduit la pression hydraulique dans le système de freinage sur cette roue seule. Lorsque le pneu retrouve de l'adhérence et recommence à patiner, l'ECU envoie un signal pour rétablir la pression hydraulique dans la tringle de frein, ce qui à son tour augmente la puissance de freinage. Ce processus se produit rapidement et à plusieurs reprises, provoquant une pulsation des freins lorsque l'ABS est utilisé. Il est important de noter que ce processus se produit indépendamment entre les roues avant et arrière. Si le système ABS tombe en panne, un témoin s'allume et les freins fonctionnent toujours, mais sans la fonction ABS.

### Qu'est-ce que l'ABS peut et ne peut pas faire ?

- Plusieurs études ont cité un freinage inapproprié comme facteur de pré-impact responsable de certains accidents de moto. Certains fabricants proposent l'ABS en option sur certains modèles, permettant aux consommateurs de choisir la technologie ABS pour les aider à freiner plus efficacement.
- L'ABS ne garantit pas l'absence d'accidents, mais dans certaines situations, il peut aider les conducteurs à en éviter un.
- L'ABS ne fonctionne que lorsque le levier de frein avant et la pédale de frein arrière sont enfoncés en continu quand on s'arrête, et non " pompés ".
- L'ABS peut réagir rapidement à un changement de frottement de surface pendant le freinage et aider à empêcher le pilote de perdre le contrôle. Le plus grand avantage de l'ABS est peut-être sur les routes mouillées ou verglacées.
- L'ABS est le plus efficace lorsque la moto est complètement droite et roule en ligne droite.
- La dynamique des motos, qui doivent s'incliner dans les virages, empêche l'ABS d'aider le pilote dans toutes les situations.
- Dans les virages serrés, l'ABS peut ne pas avoir l'effet escompté. Prendre un virage extrême nécessite un freinage très doux, et les pulsations causées par l'ABS peuvent perturber la moto, la faisant " se coucher " et glisser sous le pilote.
- Il est important de noter que l'ABS ne remplace pas les bonnes techniques de freinage et le bon sens. L'ABS n'est pas destiné à raccourcir les distances d'arrêt sur les routes sèches, de sorte que les conducteurs ne sont pas libres d'accélérer ou de coller dans l'espoir que l'ABS compensera leur manque de bon sens.

# Fonctionnement de base de la moto

La section suivante offre des informations de base sur la conduite : le démarrage, le changement de vitesse, l'arrêt, la conduite en ligne droite et les virages. Il est important de maîtriser ces compétences de base avant de passer à des compétences plus complexes.

## Commence

### Monter sur la moto

Pour monter sur la moto, mettez-vous du côté gauche de la moto. Saisissez les deux poignées, serrez le frein avant pour empêcher la moto de rouler et enjambez la selle avec



vosre jambe droite. Asseyez-vous et redressez la moto ; soulevez la béquille latérale avec le pied.

### Démarrer le moteur

1. Mettez le robinet de carburant et le contacteur d'allumage sur ON.
2. Passez au point mort. Ne vous fiez pas au voyant. Basculez la moto d'avant en arrière.

Si la moto roule librement, elle est au point mort.

3. Mettez le bouton de coupure moteur sur ON.
4. Activez le starter pour les démarrages à froid. Sur de nombreuses motos, il faut appuyer sur le levier d'embrayage pour que le démarreur fonctionne. C'est aussi une bonne précaution contre le démarrage accidentel de la moto en prise et cela réduit la charge sur le démarreur.
5. Appuyez sur le bouton de démarrage. Évitez d'utiliser l'accélérateur ; la moto devrait démarrer sans lui. De nombreuses motos ont une sécurité mécanisme qui coupe l'alimentation du moteur si la moto est en prise avec la béquille latérale abaissée ; donc si vous n'avez pas mis la béquille latérale, faites-le maintenant. Si le moteur ne démarre pas dans les 5 à 8 premières sec-

## Cette section couvre

- Commencer
- Rouler droit
- Changer de vitesse
- S'arrêter
- Tourner

ondes, arrêtez-vous et répétez les étapes ci-dessus.

### Arrêter le moteur, descendre de la moto et la sécuriser

1. Mettez le bouton de coupure moteur sur OF. Coupez le contact. Fermez le robinet de carburant si votre moto en a un. Assurez-vous que toutes les lumières sont éteintes.
2. Pour descendre, abaissez la béquille latérale. Appuyez la moto sur la béquille latérale, tout en saisissant les deux poignées, serrez le frein avant et balancez votre jambe droite au dessus. Tournez le guidon complètement vers la béquille latérale pour plus de stabilité.
3. Après être descendu, retirez la clé de contact et mettez le verrou de fourche ou un autre dispositif de sécurité.

### Rouler tout droit

#### Position de conduite

Pour contrôler correctement une moto :

- **Posture** – Gardez le dos droit et la tête et les yeux levés. Asseyez-vous de manière à pouvoir utiliser vos bras pour diriger la moto plutôt que pour vous tenir.
- **Mains** – Tenez fermement les poignées. Commencez avec votre poignet droit à plat. Cela vous aidera à contrôler l'accélérateur.
- **Genoux** – Gardez vos genoux près du réservoir d'essence lorsque la moto est en mouvement.
- **Pieds** – Gardez vos pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule et évitez de pointer vos orteils vers le bas. Gardez vos pieds près des commandes afin de pouvoir les utiliser facilement et rapidement.

### Position de conduite



### Zone de friction

Étant donné que la plupart des motos ont une transmission manuelle, vous devrez utiliser la « zone de friction » pour démarrer la moto et éviter de caler. La zone de friction est le point de l'embrayage où la puissance du moteur commence à se transmettre à la roue arrière. Lorsque vous atteignez la zone de friction, tournez l'accélérateur et la moto commencera à avancer. Ne relâchez pas complètement le levier d'embrayage tant que votre moto n'est pas en mouvement et stable.

### Zone de friction

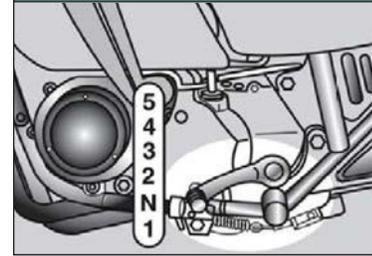


**Zone de friction** - le point de l'embrayage où la puissance du moteur commence à se transmettre à la roue arrière.

### Changement de vitesse

Changer de vitesse ne se limite pas à faire en sorte que la moto prenne de la vitesse en douceur. Apprendre à utiliser les vitesses lors des rétrogradages, des virages ou des démarrages en pente est important pour une conduite de la moto en toute sécurité.

### Changement de vitesse



### Pour passer à la vitesse supérieure :

- Relâchez ou fermez l'accélérateur lorsque vous serrez le levier d'embrayage.

### Position de la poignée



- Soulevez le levier de vitesses. Utilisez une pression ferme. Relâchez le levier de vitesses après chaque changement de vitesse.
- Relâchez l'embrayage en tournant l'accélérateur.

### Pour rétrograder à un rapport inférieur :

- Relâchez ou fermez l'accélérateur en serrant le levier d'embrayage.
- Appuyez fermement sur le levier de vitesses (mais ne le piétinez pas).
- Relâchez doucement l'embrayage pour éviter de faire déraiper la roue arrière.

### Démarrer en pente

Voici quelques conseils importants à retenir lors d'un démarrage en côte :

- Utilisez le frein avant pour maintenir la moto

**Rétrograder trop rapidement peut provoquer un dérapage du pneu arrière.**

pendant que vous démarrez le moteur et passez en première.

- Appuyez sur la pédale de frein arrière pour tenir la moto en accélérant avec votre main droite.
- Ouvrez un peu l'accélérateur pour plus de puissance.
- Relâchez l'embrayage progressivement.
- Relâchez la pédale de frein lorsque le moteur commence à ralentir. Cela signifie que l'embrayage commence à transmettre de la puissance.
- Continuez à relâcher progressivement l'embrayage. Si vous le relâchez trop rapidement, la roue avant peut se détacher du sol, le moteur peut s'arrêter ou les deux.
- Continuez à ouvrir les gaz progressivement au besoin.

Il est plus difficile de démarrer la moto en mouvement en côte que sur un terrain plat. Il y a toujours le danger de reculer dans un véhicule derrière vous.

## Arrêt

Votre moto est équipée de freins sur les roues avant et arrière. Utilisez toujours les deux freins, chaque fois que vous ralentissez ou que vous vous arrêtez. Quand il est utilisé correctement, le frein avant peut fournir 70 % ou plus de votre puissance de freinage totale, par conséquent, l'utilisation du frein avant est nécessaire pour réduire efficacement la vitesse. L'utilisation conjointe des freins avant et arrière réduit la distance d'arrêt.

Pour arrêter votre moto, appuyez sur le levier de frein avant et appuyez progressivement sur la pédale de frein arrière. Tirer brutalement sur le frein avant ou écraser le frein arrière peut provoquer leur blocage, entraînant des problèmes de contrôle.

## Arrêt normal dans une courbe

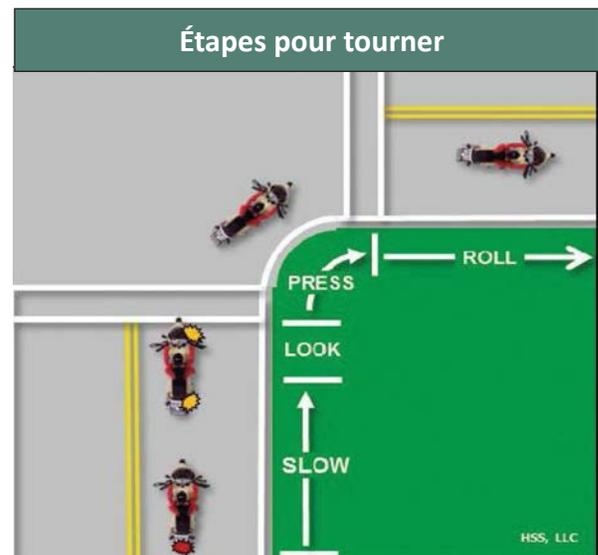
Si vous devez vous arrêter alors que vous êtes penché dans une courbe, appliquez une pression douce et graduelle sur les deux freins en commençant à réduire votre angle d'inclinaison. Plus vous réduirez l'inclinaison, plus vous aurez d'adhérence pour arrêter. Vous pouvez freiner plus fort lorsque votre moto se redresse.

## Tourner

Les nouveaux conducteurs doivent être conscients de la difficulté de négocier les virages et les courbes. Les conducteurs essaient souvent de prendre des virages ou des courbes trop rapidement. Réduisez la vitesse avant d'entrer dans le virage et maintenez cette vitesse. Ces quatre étapes vous aideront à acquérir les compétences nécessaires pour tourner :

**RALENTISSEZ** – Réduisez votre vitesse avant le virage. Cela peut être fait en relâchant l'accélérateur au besoin et, si nécessaire, en actionnant les deux freins.

**REGARDEZ** – Regardez au-delà du virage l'endroit où vous voulez aller. Tournez juste la tête, pas les épaules, et gardez les yeux au niveau de l'horizon.



Il est recommandé aux conducteurs d'utiliser quatre étapes pour un meilleur contrôle :

1. RALENTISSEZ
2. REGARDEZ
3. APPUYEZ
4. TOURNEZ

**APPUYEZ** – Appuyez sur la poignée dans le sens du virage. Appuyez sur la poignée gauche - penchez-vous à gauche - allez à gauche. Appuyez sur la poignée droite - penchez-vous à droite - allez à droite. Plus la vitesse dans un virage est élevée, plus l'angle d'inclinaison est important.

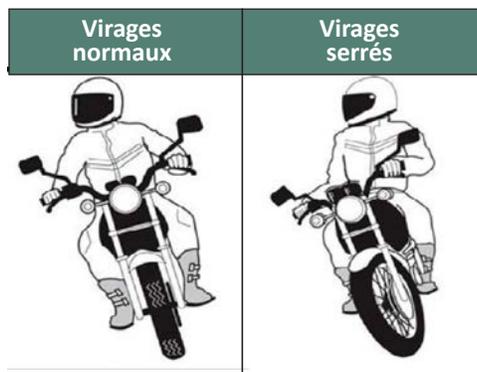
**TOURNEZ** – Tournez l'accélérateur pour maintenir

une vitesse constante ou accélérer progressivement dans le virage. Cela aidera à garder la moto stable.

## Techniques de virage

Dans les virages normaux, le pilote et la moto doivent se pencher ensemble selon le même angle.

Dans les virages serrés lents, contrebalancez en inclinant uniquement la moto et en gardant votre corps droit.



## Testez vos connaissances

### 1. Quand vous vous arrêtez, vous devez :

- A. Utiliser les deux freins.
- B. Utiliser uniquement le frein avant.
- C. Utiliser uniquement le frein arrière.

### 2. Lorsque vous tournez, vous devez :

- A. Tourner la tête et les épaules pour regarder au-delà des virages.
- B. Tourner juste votre tête, pas vos épaules pour regarder dans les virages.
- C. Garder vos genoux éloignés du réservoir d'essence.

1. A – page 34, Arrêt

2. B – page 34, Tourner

## Section Six Stratégies sur la routes

### Conscience /acceptation des risques

Conduire en toute sécurité est plus une développez un ensemble de stratégies de conduite sur la route qui



vous permettent de recueillir des informations essentielles pour prendre de bonnes décisions et éviter les problèmes. Presque toutes les activités auxquelles les gens s'adonnent comportent un certain niveau de risque. La conduite d'une moto nécessite toute votre

attention pour réduire les risques. Considérez les étapes suivantes pour gérer les risques et être un conducteur responsable.

### Responsabilités du conducteur

- Acceptez les responsabilités associées à la conduite d'une moto.
- Vous devez avoir un permis de conduire avec une autorisation de conduite moto.
- Vous devrez respecter les lois et les règles de la route.
- Vous devez partager la route avec les autres usagers (i.e. piétons, cyclistes, gros véhicules, etc.).
- Ne roulez pas alcoolisé ou drogué.
- Portez toujours un équipement de protection.

#### Cette section couvre

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Conscience des risques/acceptation</li><li>• Gestion des risques</li><li>• Intersections</li><li>• Gestion de l'espace</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Voies d'évacuation</li><li>• Augmenter la visibilité</li><li>• Gestion de la vitesse</li></ul> |
|--|--|

### Conscience du risque

La conduite d'une moto comporte certains risques que l'on ne rencontre pas lorsqu'on conduit d'autres types de véhicules. Certains de ces risques incluent :

- **La vulnérabilité** - Les motos offrent moins de protection en cas de collision et n'ont pas la stabilité des voitures. C'est pourquoi vous devez toujours porter un équipement de protection.
- **La visibilité** – Les motos ne sont pas aussi visibles que les autres types de véhicules en raison de leur taille. Les autres automobilistes ne sont peut-être pas attentifs aux motos dans la circulation. Cela vous met en danger.

### Acceptation du risque

Une fois que vous avez pris conscience des risques associés à la moto, c'est le moment d'accepter ces risques. Choisir d'accepter les défis d'un motocycliste responsable signifie penser aux conséquences de votre conduite dans la circulation. Cela signifie également accepter la responsabilité personnelle des résultats de vos décisions et actions, ainsi que développer de bonnes compétences et un bon jugement.

*Les motos ne sont pas aussi visibles que les autres types de véhicules en raison de leur taille.*

### Gestion des risques

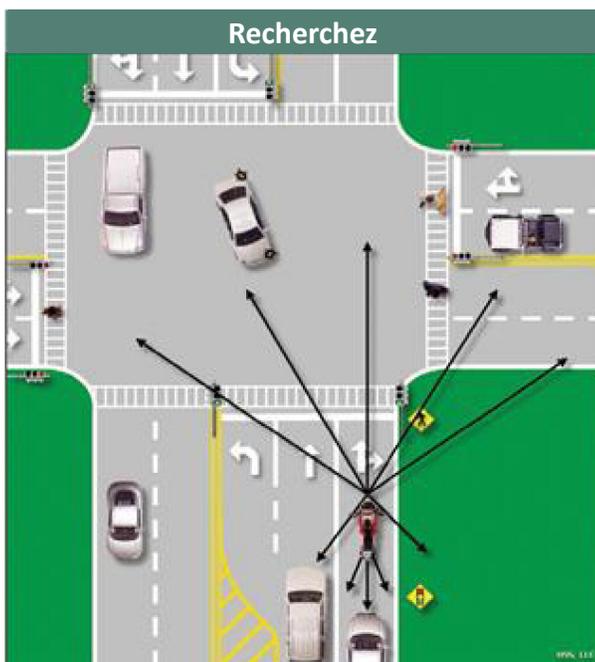
Pour gérer les risques, vous devez être conscient des risques potentiels, puis avoir un plan pour les réduire.

**SEE<sup>SM</sup>** – Une stratégie simple, en trois étapes et puissante - consiste à **Scanner**, **Évaluer**, **Exécuter**. C'est la stratégie qui vous aide à comprendre ce qui se passe dans la circulation et à constamment planifier et mettre en œuvre une ligne d'action. Examinons chacune de ces étapes.

SM – SEE est une marque de service de MSF. Utilisée avec leur autorisation.

## Scanner

Une scanner offensive aussi loin que possible devant, sur les côtés et derrière, pour identifier les dangers potentiels et les voies d'évacuation, peut aider à éviter un accident.



Lors de la recherche, vous devez vous concentrer sur :

- **Les caractéristiques de la route et de la surface** – Les nids-de-poule, les grilles de pont, les voies ferrées, les débris, les courbes, les surfaces glissantes, etc. peuvent influencer votre stratégie de conduite.

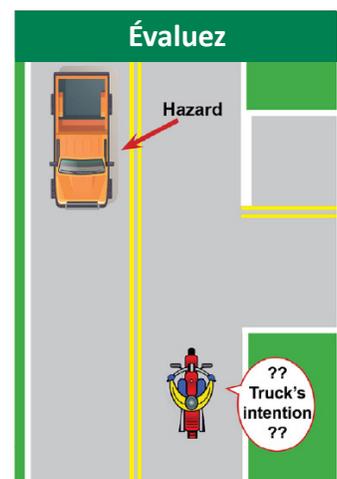
- **Les marquages et dispositifs de contrôle de la circulation** - Recherchez les feux de circulation et les panneaux pour vous aider à savoir à quoi vous attendre.
- **Les autres usagers de la route** – Surveillez les véhicules qui vous précèdent et qui circulent dans le même sens, ceux qui suivent, ceux qui circulent en sens inverse, ceux qui entrent et sortent de la chaussée et qui tournent. Des piétons peuvent également croiser votre chemin ou réduire vos options de voie d'évacuation.

Bien qu'il soit très important de suivre ce qui se passe devant, vous ne pouvez pas vous permettre d'ignorer les situations derrière. Savoir ce qui se passe derrière vous aidera à prendre une décision sûre sur la façon de gérer les problèmes à venir. Pour rechercher derrière :

- **Vérifiez vos rétroviseurs** – Des vérifications fréquentes des rétroviseurs devraient faire partie de votre routine de recherche normale. Veillez particulièrement à utiliser vos rétroviseurs lorsque vous êtes arrêté à une intersection, avant de changer de voie et avant de ralentir.
- **Contrôlez aussi de la tête** - Vérifier vos rétroviseurs ne suffit pas. Les motos ont des " angles morts " comme les voitures. Avant de changer de voie, tournez la tête et regardez sur le côté si vous voyez d'autres véhicules. Ce n'est qu'en sachant ce qui se passe tout autour de vous que vous êtes-vous tout à fait prêt à y faire face.

## Évaluez

Une fois que vous avez identifié le ou les dangers, l'étape suivante consiste à déterminer rapidement s'ils pourraient vous affecter. Demandez-vous, " et si ? " Réfléchissez à la façon dont les aléas peuvent interagir pour créer un risque pour vous.



Crédits photos de voitures et de camions Maxim Popov © 123RF.com

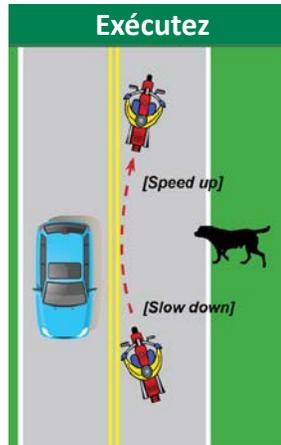
Anticipez les problèmes potentiels et ayez un plan pour réduire ou éliminer le risque. Pensez à vos besoins en temps et en espace afin de conserver une marge de sécurité. Vous devez vous laisser le temps de réagir si une situation dangereuse survient.

## Exécutez

Mettez en œuvre votre décision.  
Qu'allez-vous faire et comment allez-vous le faire ?

Pour créer plus d'espace et minimiser les dommages causés par tout danger :

- Ajustez votre position et/ou votre direction.
- Ajustez votre vitesse en accélérant, vous arrêtant ou ralentissant.
- Communiquez votre présence et vos intentions avec des feux et/ou un klaxon.



Appliquez la stratégie SÉE pour vous donner du temps et de l'espace. Cela fonctionne partout où et peut aider à assurer votre sécurité et celle des autres.

## Intersections

Le plus grand potentiel d'accidents avec d'autres véhicules se situe aux intersections. Les voitures qui tournent à gauche devant vous sont l'un des plus grands dangers. Votre usage du SÉE aux intersections est essentielle.

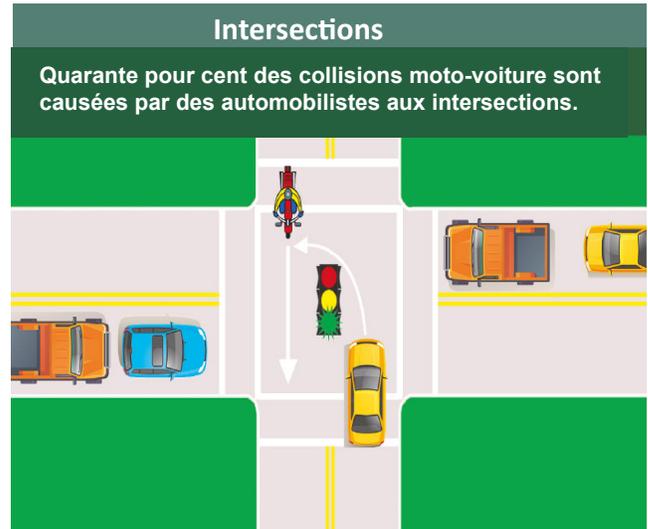
Augmentez vos chances d'être vu aux intersections. Roulez avec vos phares allumés dans une position sur la voie qui offre la meilleure vue sur la circulation venant en sens inverse. Prévoyez un espace de confort autour de la moto qui vous permet de prendre des mesures d'évitement.

À l'approche d'une intersection où un véhicule s'apprête à croiser votre chemin :

- Ralentissez.
- Sélectionnez une position sur la voie qui permet à ce conducteur de mieux vous voir.
- Mettez-vous en position sur les deux freins pour réduire le temps dont vous avez besoin pour

réagir.

- Positionnez votre main sur le levier d'embrayage pour éviter de caler. À l'entrée de l'intersection, éloignez-vous du véhicule.
- Ne faites pas de grands mouvements, car les conducteurs pourraient penser que vous vous apprêtez à tourner
- Soyez prêt à agir.



Crédits photos de voitures et de camions Maxim Popov © 123RF.com

## Feux activés par des capteurs de circulation

Les feux activés par des capteurs de circulation peuvent être gênants pour les motocyclistes car le capteur peut ne pas détecter leur présence.

Pour garantir les meilleures chances d'être détecté, arrêtez-vous là où se trouvent les capteurs. Ils sont généralement visibles sur la surface de la route.



## Gestion de l'espace

Il est extrêmement important de maintenir un « espace de confort » adéquat entre les véhicules.

L'augmentation de la distance entre les véhicules vous donnera :

- Le temps de réagir.
- L'espace pour manœuvrer.

## Position des voies

À certains égards, la taille de la moto peut être à votre avantage. Chaque voie de circulation donne à une moto trois trajectoires de déplacement, comme indiqué sur l'illustration.



Votre position sur la voie doit :

- Améliorer votre capacité à voir et à être vu.
- Éviter les angles morts des autres.
- Éviter les dangers de surface.
- Protéger votre voie des autres conducteurs.
- Communiquer vos intentions.
- Éviter les coups de vent provoqués par les autres véhicules.
- Prévoir une échappatoire.

De manière générale, il n'y a pas vraiment de meilleure position pour être vu et maintenir un espace de confort autour de la moto. Aucune partie de la voie ne doit être évitée, le centre non plus si les conditions météorologiques et routières le permettent.

Placez-vous dans la partie de la voie où vous êtes le plus susceptible d'être vu et où vous pouvez maintenir un espace de confort autour de vous. Déplacez-vous d'un côté de la voie à l'autre pour augmenter votre distance par rapport aux autres véhicules. Un conducteur responsable change de position lorsque les conditions de circulation changent. Roulez sur la

**Utilisez toute la largeur de la voie pour aider les autres usagers de la route à mieux vous voir.**

file du milieu ou de droite si des véhicules ou d'autres dangers potentiels se trouvent sur votre gauche.

Roulez sur la file de gauche ou du milieu si des dangers se trouvent sur votre droite. S'il y a des véhicules des deux côtés, le centre de la voie, la file du milieu, est généralement votre meilleure option.

La bande huileuse dans la partie centrale sur laquelle se concentrent les pertes des voitures ne mesure généralement pas plus de deux pieds de large. À moins que la route ne soit mouillée, la partie centrale habituelle possède l'adhérence adéquate pour rouler en toute sécurité. Vous pouvez vous situer à gauche

ou à droite de la bande huileuse tout en restant dans la partie centrale de la voie de circulation. Évitez de rouler sur l'huile et la graisse accumulées que l'on trouve généralement aux intersections passantes ou aux postes de péage.

## Suivre un autre véhicule

Les motos ont besoin d'autant de distance pour s'arrêter que les voitures. Il est recommandé aux conducteurs de motos débutants d'essayer de maintenir une **distance de quatre secondes** derrière le véhicule qui les précède. Cela vous donne l'espace pour vous arrêter, dévier et garder un espace de confort raisonnable.

Un plus grand espace de confort est nécessaire si votre moto met plus de temps que la normale à s'arrêter. Par exemple, si vous roulez à 40 mph ou plus, si la chaussée est glissante, si vous ne pouvez pas voir devant le véhicule qui vous précède ou si la circulation est dense et que quelqu'un peut se faufiler devant vous, élargissez votre distance de suivi à cinq secondes ou plus.

Restez bien derrière le véhicule qui vous précède même lorsque vous êtes à l'arrêt. Cela vous permettra de vous écarter plus facilement si quelqu'un derrière vous ne ralentit pas. Cela vous donnera également un espace de sécurité si le véhicule devant vous commence à reculer pour une raison quelconque.

Pour estimer votre distance de suivi :

- Choisissez un objet, tel qu'un marquage au sol, un panneau, un poteau ou un autre point fixe sur ou à proximité de la route devant vous.
- Lorsque le pare-chocs arrière du véhicule précédent dépasse l'objet, comptez les secondes : "Mille un, Mille deux, Mille trois, Mille quatre."
- Si vous atteignez l'objet avant d'arriver à « quatre », vous suivez de trop près.
- Réduisez votre vitesse puis comptez à nouveau à partir d'un autre point stationnaire pour vérifier le nouvel intervalle de suivi. Répétez jusqu'à ce que vous ne suiviez pas à moins de " quatre secondes "

## Être suivi

Lorsque vous accélérez pour perdre quelqu'un qui vous suit de trop près, vous vous retrouvez seulement avec quelqu'un qui vous suit à une vitesse plus élevée.

Une meilleure façon de gérer ceux qui vous suivent de trop près est de les placer devant vous. Lorsque quelqu'un vous suit de trop près, changez de voie et laissez-le passer. Si vous ne pouvez pas le faire, ralentissez et laissez un espace supplémentaire devant vous pour vous donner la place ainsi qu'à celui qui vous suit pour vous arrêter. Cela les encouragera également à dépasser. S'ils ne vous dépassent pas, vous vous serez donné à vous-même et à celui qui vous suit plus de temps et d'espace pour réagir en cas d'urgence devant.

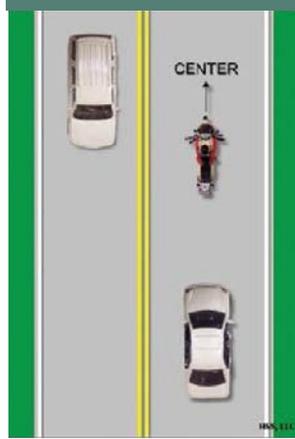
## Partager une file

Les véhicules et les motos ont besoin de la totalité d'une file pour circuler en toute sécurité. Ne partagez pas les voies avec d'autres véhicules. Le partage de la voie peut vous rendre vulnérable aux imprévus et réduit votre marge de manœuvre. Roulez espacés lorsque vous suivez d'autres motos et positionnez la moto au centre de la file, si les conditions météorologiques et routières le permettent, pour décourager les autres conducteurs de tenter de se faufiler à côté de votre moto. Ne roulez pas entre des files de véhicules arrêtés ou en mouvement. Cela peut être dangereux.

Empêcher le partage de la voie - rouler dispersés

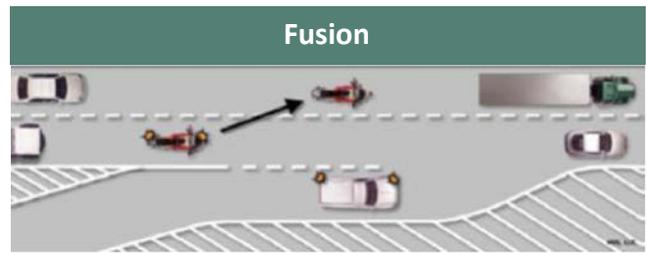


Empêcher le partage de la voie - rouler au milieu de la voie



## Véhicules en fusion

Ne supposez pas que les conducteurs qui s'engagent sur une bretelle d'entrée vous verront. Minimisez le potentiel de danger en leur laissant beaucoup d'espace. Changez de voie s'il y en a une de libre. S'il n'y a pas de place pour un changement de voie, ajustez votre vitesse pour libérer de l'espace pour le conducteur qui fusionne.



## Véhicules à côté de vous

Évitez de vous trouver dans l'angle mort d'un véhicule. Les conducteurs responsables anticipent que les véhicules circulant dans la voie adjacente peuvent changer de direction de manière inattendue, les mettant ainsi dans une situation potentiellement dangereuse. Les véhicules dans la file d'à côté bloquent également votre échappée si vous rencontrez un danger dans votre propre file. Ajustez votre vitesse jusqu'à ce qu'un espace de sécurité réel et adéquat ait été établi entre les véhicules.



## Voies d'évacuation

Une voie d'évacuation est une trajectoire alternative que vous pouvez emprunter si un danger surgit sur votre chemin. Quelles que soient les conditions, utilisez toujours SEE et planifiez une voie d'évacuation. Dans l'illustration qui suit les conseils rapides, la première image montre un passager qui a trois voies d'évacuations possibles, s'il doit emprunter une autre trajectoire. La deuxième image montre un conducteur qui n'a pas prévu de voie d'évacuation. Le conducteur n'est pas en position d'emprunter une autre voie d'évacuation, ce qui le rend vulnérable aux dangers potentiels.

# CONSEILS RAPIDES



## PRÉTENDEZ QUE VOUS ÊTES INVISIBLE

Si vous conduisez une moto, vous savez que sur la route, vous pourriez aussi bien être transparent, car les conducteurs de voitures vous ignorent souvent. Ils peuvent remarquer la voiture ou le camion derrière vous, mais vous, dans toute votre « étroitesse », ne ressortez peut-être pas dans le cortex visuel des conducteurs, même les plus alertes.

C'est la raison pour laquelle un automobiliste venant en sens inverse peut tourner à gauche devant vous à une



La réalité



.... et ce que voit le conducteur

C'est aussi la raison pour laquelle un conducteur dans la voie d'à côté, même s'il tourne et regarde dans votre direction avant de changer de voie, peut tourner dans votre voie.



La réalité



.... et ce que voit le conducteur

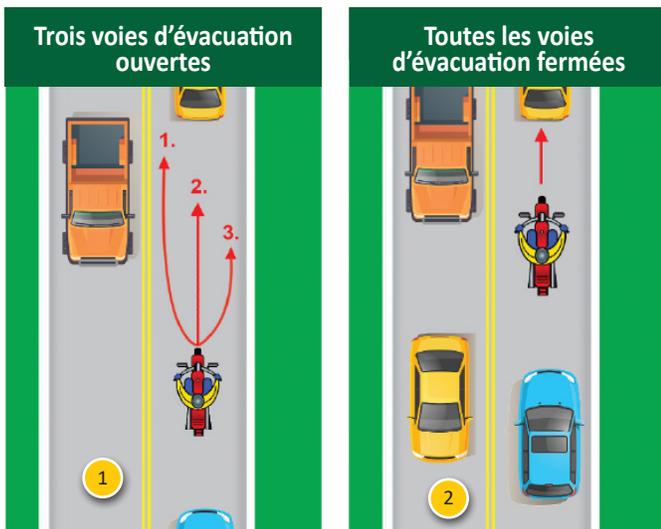
Malheureusement, les conducteurs peuvent se comporter ainsi même lorsqu'ils ne sont pas distraits par leur téléphone portable, leur GPS, leur radio satellite ou toute autre forme de divertissement embarqué. Alors, comment compenser le fait d'être « invisible » pour les autres conducteurs ?

Soyez aussi visible que possible. Portez des vêtements de couleur vive et un casque clair. Ayez toujours votre phare allumé et utilisez votre feu de route ou un modulateur de phare en accessoire pendant la journée (lorsque cela est autorisé).

Suivez un cours de formation agréé pour les conducteurs. Apprenez à manœuvrer votre moto dans des situations normales et d'urgence, et pratiquez souvent le freinage et les embardées. Comprenez aussi que la conduite en toute sécurité dépend autant des capacités mentales d'attention et de jugement que de la capacité physique à manœuvrer la machine ; anticipez les dangers possibles au lieu de devoir réagir instantanément à une urgence.

Faites comme si vous étiez invisible. Si vous supposez que les autres sur la route ne peuvent pas vous voir, et que toute voiture qui peut vous heurter vous heurtera, vous aurez tendance à rouler dans un état d'esprit hyper conscient et à apprendre à remarquer chaque détail de votre environnement. En d'autres termes, vous sentirez encore plus responsable de votre sécurité et rouleriez de manière défensive. Vous variez votre vitesse et votre position dans la file pour vous placer au meilleur endroit sur la route afin d'éviter les collisions, planifiez des voies d'évacuation au cas où un conducteur violerait votre droit de passage, vous positionnez sur vos commandes de frein pour accélérer vos réactions, utilisez votre klaxon pour alerter un conducteur qui ne vous remarque pas et roulez toujours raisonnablement.

**LES AUTOMOBILISTES NE VOIENT QUE CE QU'ILS S'ATTENDENT À VOIR, ET LA PLUPART NE S'ATTENDENT PAS À CE QUE VOUS SOYEZ DANS LA CIRCULATION. ROULEZ AVEC LES BONNES COMPÉTENCES, STRATÉGIES ET ATTITUDE.**



Crédits photos de voitures et de camions Maxim Popov © 123RF.com

Gardez une voie d'évacuation	
<b>1</b>	En cas de circulation intense ; maintenez un grand espace de sécurité et gardez trois voies d'évacuation ouvertes pour pouvoir manœuvrer rapidement.
<b>2</b>	Si la voiture jaune devant le motocycliste s'arrête brusquement, le motocycliste n'a pas d'espace pour réagir et éviter le danger.

## Améliorer votre visibilité

Lors d'accidents avec des motocyclistes, les conducteurs disent souvent qu'ils n'ont jamais vu la moto. De devant ou de derrière, la silhouette d'une moto est beaucoup plus petite que celle d'une voiture. De plus, il est difficile de voir quelque chose que vous ne cherchez pas à voir, et la plupart des conducteurs ne cherchent pas de motos. Plus probablement, ils regardent sans la voir une silhouette étroite à deux roues à la recherche de voitures qui pourraient leur poser problème.

Même si un conducteur vous voit arriver, vous n'êtes pas forcément en sécurité. Les motos peuvent sembler plus éloignées et rouler plus lentement qu'elles ne le font en réalité. Il est fréquent que les conducteurs se rangent devant les motocyclistes, pensant qu'ils ont tout leur temps. Trop souvent, ils se trompent. Cependant, vous pouvez faire beaucoup de choses pour que les autres vous reconnaissent plus facilement, vous et votre moto.



## Être vu, c'est votre responsabilité !

Les couleurs vives et les matériaux réfléchissants sont les meilleurs choix pour vous garder visible pour la circulation environnante de jour comme de nuit.

## Vêtements

La plupart des accidents se produisent en plein jour. Portez des vêtements de couleur vive pour augmenter vos chances d'être vu. N'oubliez pas que votre corps représente la moitié de la surface visible de l'unité pilote-moto.

Des vêtements réfléchissants de couleur vive sont préférables. Les vestes ou gilets orange vif, rouges, jaunes ou verts sont vos meilleurs atouts pour être vu. Les casques de couleur vive peuvent également aider les autres à vous voir. Des matériaux réfléchissants sur un gilet et sur les côtés du casque aideront les conducteurs venant de côté à vous repérer. Des matériaux réfléchissants sur un gilet et sur les côtés du casque aideront les conducteurs venant de côté à vous repérer.



## Phare

La meilleure façon d'aider les autres à voir votre moto est de garder le phare allumé - tout le temps (les nouvelles motos vendues aux États-Unis depuis 1978 ont automatiquement les phares allumés lorsqu'elles roulent). Les études montrent que, pendant la journée, une moto avec son phare allumé a deux fois plus de chances d'être remarquée.

## Clignotants

Les clignotants sur une moto sont les mêmes que ceux sur une voiture. Ils disent aux autres ce que vous prévoyez de faire. Utilisez-les chaque fois que vous envisagez de changer de voie ou de tourner. Utilisez-les même lorsque vous pensez que personne d'autre

n'est là. Du fait de la vulnérabilité supplémentaire d'un motocycliste, les clignotants sont encore plus importants. Ils vous rendent plus facile à repérer.

Lorsque vous entrez sur une autoroute, les conducteurs qui arrivent par derrière sont plus susceptibles de voir vos clignotants et de vous faire de la place.

Une fois que vous avez tourné, assurez-vous que vos clignotants sont éteints ou un conducteur pourrait s'engager directement dans votre chemin, pensant que vous envisagez de tourner à nouveau

## Feu stop

Le feu stop de votre moto n'est généralement pas aussi visible que les feux stop d'une voiture, en particulier lorsque votre feu arrière est allumé. (Le feu arrière s'allume avec le phare.) Si la situation le permet, aidez les autres à vous remarquer en faisant clignoter votre feu stop avant de ralentir. Il est particulièrement important de faire clignoter votre feu stop avant :

- Vous ralentissez plus rapidement que d'autres pourraient attendre, par exemple en quittant une autoroute à grande vitesse.
- Vous ralentissez quand les autres ne s'y attendent pas, par exemple, au milieu d'un pâté de maisons ou dans une ruelle.

Si on vous suit de près, c'est une bonne idée de faire clignoter votre feu stop avant de réduire votre vitesse. Celui qui vous suit de trop près peut vous observer vous et ne pas voir quelque chose devant vous qui vous fera ralentir. Nous espérons ainsi les dissuader de suivre les autres et les avertir des dangers qu'ils ne voient pas.

## Klaxon

Soyez prêt à utiliser votre klaxon pour attirer rapidement l'attention de quelqu'un. Gardez à l'esprit que le klaxon d'une moto n'est pas aussi fort que celui d'une voiture. Par conséquent, utilisez-le, mais ne vous y fiez pas totalement. D'autres stratégies peuvent être pertinentes à côté du klaxon.

## Gestion de la vitesse

### Gérer les surfaces dangereuses

- Surfaces glissantes.
- Voies ferrées.
- Rainures et grilles.
- Feuilles.
- Bandes de goudron

### Surfaces glissantes

Sur les surfaces glissantes, vous devez redoubler de prudence. Les motos se comportent mieux lorsqu'elles sont conduites sur des surfaces qui ont une bonne adhérence.

Le maintien de l'équilibre et le contrôle de la moto sont difficiles sur les surfaces glissantes.

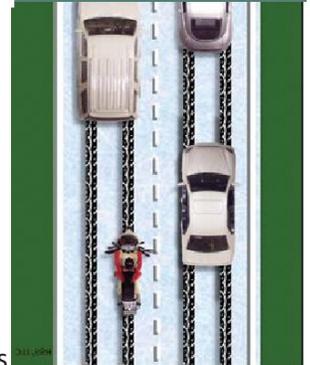
Pour réduire les risques, vous pouvez prendre certaines mesures préventives :

- **Réduire la vitesse** – Ralentissez avant d'arriver sur une surface glissante pour réduire vos risques de dérapage et augmenter votre distance de suivi. Votre moto a besoin de plus de distance pour s'arrêter. Et il est particulièrement important de réduire la vitesse avant d'aborder des virages mouillés.
- **Éviter les mouvements brusques** – Tout changement soudain de vitesse ou de direction peut provoquer un dérapage. Soyez aussi doux que possible lorsque vous accélérez, changez de vitesse, tournez ou freinez.
- **Utiliser les deux freins** – Le frein avant est toujours efficace, même sur sol glissant. Serrez progressivement le levier de frein pour éviter de bloquer la roue avant. Rappelez-vous, une légère pression sur le frein arrière.

Les surfaces qui offrent moins d'adhérence comprennent :

- **Surfaces mouillées** – En particulier juste après qu'il commence à pleuvoir et avant que l'huile de surface ne parte sur le bord de la route. Lorsqu'il commence à pleuvoir, roulez dans les traces de pneus laissées par les voitures et évitez les flaques d'eau et les ornières de l'autoroute. Souvent,

### Surfaces mouillées

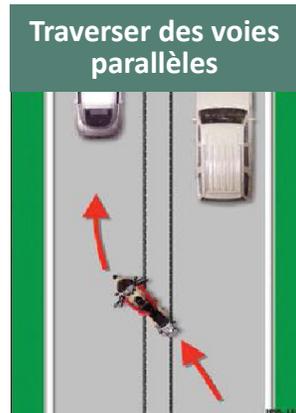


la trace laissée par les pneus sera la meilleure position en fonction de la circulation et des autres conditions de la route.

- **Surfaces couvertes de glace ou de neige** – La neige fond plus vite sur certaines sections de la route que sur d'autres. Des plaques de glace peuvent apparaître dans les zones basses ou ombragées et sur les ponts et les viaducs. Il est recommandé d'éviter les surfaces couvertes de neige et de glace.
- **Surfaces brillantes** - Les couvertures métalliques, les plaques d'acier, les grilles de pont, les voies ferrées, les marquages au sol, les feuilles et le bois peuvent être très dangereux lorsqu'ils sont mouillés.
- **Terre et gravier** – Dans les virages et les rampes menant aux autoroutes et en provenant, la terre et le gravier peuvent s'accumuler le long des côtés de la route. Choisissez une position sur la voie qui minimise le risque de blessure.
- **Taches d'huile** - Surveillez où vous mettez les pieds quand vous vous arrêtez ou vous vous garez. Vous pourriez glisser et tomber. Il est important de bien caler la moto pour maintenir.

## Voies ferrées, voies de tramway et joints de chaussée

Habituellement, il est plus sûr d'aller tout droit et de rester sur votre route pour traverser les voies. Tourner pour traverser des voies à un angle de 90 degrés ou sur une trajectoire parallèle peut être plus dangereux – cela peut vous emmener sur une autre file de circulation.



vosre trajectoire, éloignez-vous suffisamment des pistes, des ornières ou des joints de chaussée pour pouvoir les traverser à un angle d'au moins 45 degrés. Ensuite, faites un rapide, votre équilibre à l'arrêt.

virage serré. En roulant trop près des bordures, vos pneus pourraient toucher et vous déséquilibrer.

## Obstacles

Savoir identifier les obstacles vous aide à éviter les nids-de-poule, les ralentisseurs et les objets fixes. Si quelque chose ne peut pas être évité, ajustez la vitesse et levez-vous du siège en utilisant vos jambes pour aider à absorber la réaction de la moto.

## Rainures et grilles

Rouler sur des rainures d'évacuation ou des grilles de pont peut faire zigzaguer votre moto. Maintenez une vitesse constante et allez tout droit. Traverser en biais oblige les conducteurs à zigzaguer pour rester sur la voie.



## Testez vos connaissances

**1. Le plus grand potentiel de conflit entre vous et le reste de la circulation est :**

- A. Sur l'autoroute.
- B. Aux carrefours.
- C. Lorsque vous roulez en groupe.

**2. En général, une bonne façon de gérer les "tailgaters" est de.. :**

- A. Changer de file et les laisser passer ou ralentir pour avoir plus d'espace.
- B. Accélérez pour mettre de la distance entre vous et l'automobiliste.
- C. L'ignorer.

**3. Lorsqu'il commence à pleuvoir, il est généralement préférable de :**

- A. Rouler au centre de la file.
- B. Rouler sur le côté droit de la file.
- C. Rouler dans les traces de pneus laissées par les voitures.

**4. La meilleure façon d'aider les autres à voir votre moto est de :**

- A. Garder le phare allumé.
- B. Utiliser le contact visuel.
- C. Klaxonner.

1. B – page 38, *Intersections*

2. A – page 39-40, *Être suivi*

3. C – page 43, *Surfaces glissantes*

4. A – page 42, *Accroître sa visibilité*

# Gestion de la route

## Cette section couvre

- Éviter les collisions
- Virer



Sur la route, les situations changent constamment. En tant que conducteur responsable, vous savez à quel point il est important d'avoir le contrôle total de la moto. Un conducteur responsable sait qu'une bonne gestion de la route commence par la connaissance et la pratique de SEE — Scanner, Évaluer et Exécuter.

SM – SEE est une marque de service de MSF. Utilisée avec leur autorisation.

## Éviter les collisions

Peu importe à quel point vous êtes prudent, il y aura des moments où vous vous retrouverez dans une situation difficile. Vos chances d'éviter un accident et d'éventuelles blessures dépendront de votre capacité à réagir rapidement et correctement. Deux compétences essentielles pour éviter les collisions que vous devrez apprendre et pratiquer sont l'arrêt rapide et l'embarquée.

## S'arrêter rapidement

Arrêter une moto rapidement et en toute sécurité est une compétence qui demande beaucoup de pratique.

Vous devrez appliquer une pression contrôlée sur les freins avant et arrière en même temps sans bloquer l'une ou l'autre des roues.

Pour se faire :

- Serrez le levier de frein avant et pressez la pédale de frein arrière en même temps. Ne serrez pas et n'appuyez pas à fond sur le levier de frein avant et la pédale de frein arrière en même temps. Serrez progressivement le levier de frein avant à mesure que le poids est transféré vers le pneu avant.
- Gardez vos genoux contre le réservoir et vos yeux levés, en regardant loin devant. Une bonne position

de conduite vous aidera à arrêter la moto en ligne droite.

- Si la roue avant se bloque, relâchez la pression sur le levier de frein avant pour libérer le pneu, puis resserrez immédiatement et progressivement de manière contrôlée.
- Si la roue arrière se bloque, maintenez-la ainsi jusqu'à l'arrêt complet. Maintenez la pression sur la pédale de frein arrière, gardez vos genoux contre le réservoir et gardez la tête haute avec les yeux ouverts. Vous pouvez toujours arrêter la moto de manière contrôlée en ligne droite si la roue arrière se bloque.

## S'arrêter rapidement dans une courbe

Si vous devez vous arrêter rapidement en tournant ou en arrivant dans une courbe, la meilleure technique est de redresser la moto, de maintenir le guidon puis de s'arrêter. Il peut y avoir des conditions qui ne permettent pas de se redresser d'abord, comme sortir de la route dans une courbe à gauche ou faire face à la circulation venant en sens inverse dans une courbe à droite. Dans de telles situations, freinez doucement et progressivement. Au fur et à mesure que vous ralentissez, vous pouvez réduire votre angle d'inclinaison et augmenter la pression de freinage jusqu'à ce que la moto soit droite et qu'il soit possible de freiner au maximum. Vous devez « redresser » le guidon dans les derniers mètres d'arrêt ; la moto doit alors être droite.

## Systèmes de freinage antiblocage (ABS)

Certaines motos utilisent cette technologie pour éviter le blocage des roues. Si votre moto est équipée de freins antiblocage, pressez au maximum les freins avant et arrière aussi rapidement et fermement que possible. Vous pouvez ressentir une pulsation dans les freins ; continuez à maintenir la pression jusqu'à l'arrêt complet.

## Gérer les dérapages

Parfois, un dérapage ne peut être évité. Voici ce qu'il faut faire :

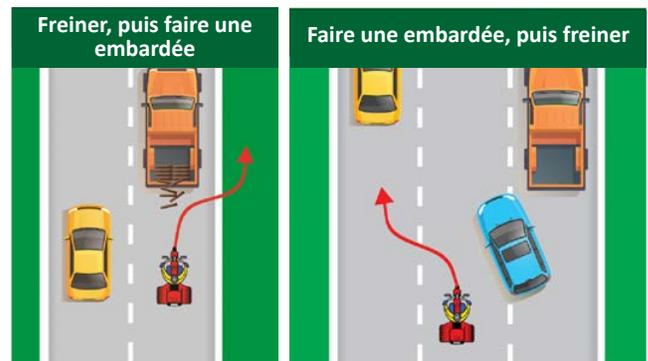
- **Dérapages de la roue avant** – Si la roue avant se bloque, relâchez immédiatement et complètement le frein avant. Freinez de nouveau doucement. Les dérapages des roues avant entraînent une perte immédiate de contrôle de la direction et d'équilibre. Ne pas relâcher complètement et immédiatement le levier de frein générera un accident.
- **Dérapages de la roue arrière** - Dérapage de la roue arrière est dangereux, un freinage arrière trop fort en est responsable et peut causer un violent accident et des blessures graves ou la mort. Si la roue arrière dérape, maintenez les freins arrière serrés et le pneu avant pointé droit devant vous jusqu'à l'arrêt complet. Ne desserrez pas le frein arrière.

## Faire une embardée

Faire une embardée pour éviter un accident peut être pertinent si s'arrêter n'est pas possible. Une embardée est tout changement soudain de direction. Assurez-vous d'avoir suffisamment de temps et d'espace pour faire une embardée. Cela peut être deux virages ou un décalage rapide sur le côté. Faire une embardée :

- Appliquez une pression ferme sur la poignée située du côté où vous voulez tourner. Cela entraînera une inclinaison rapide de la moto. Plus le virage est serré, plus la moto doit s'incliner.
- Appuyez sur la poignée opposée une fois que vous avez franchi l'obstacle pour revenir à votre sens de déplacement d'origine.
- Gardez votre corps droit et laissez la moto s'incliner dans le sens du virage tout en gardant vos genoux contre le réservoir et vos pieds solidement sur les repose-pieds.

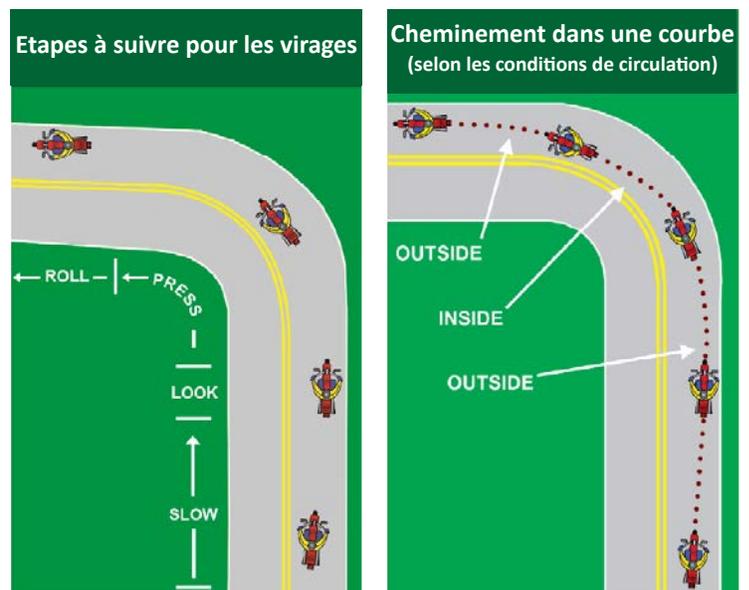
S'il est nécessaire de freiner, ne le faites pas en même temps que l'embardée. Freinez avant ou après – jamais en faisant une embardée.



Crédits photos de voitures et de camions Maxim Popov © 123RF.com

## Virage dans une courbe

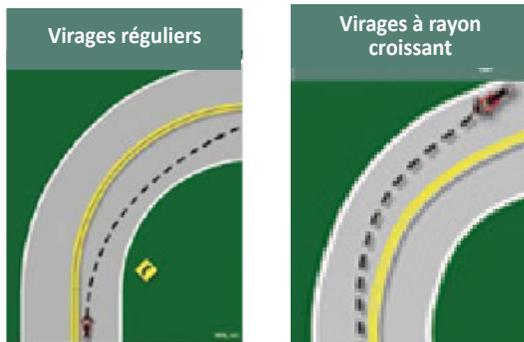
De nombreux motocyclistes impliqués dans des accidents entrent dans les courbes trop rapidement et sont incapables de terminer le virage. Bien que chaque courbe soit différente, la procédure de virage de base - ralentir, regarder, accélérer, rouler - s'applique à toutes les courbes.



Votre meilleure trajectoire dans une courbe dépend du trafic, des conditions de la route et de la courbe de la route.

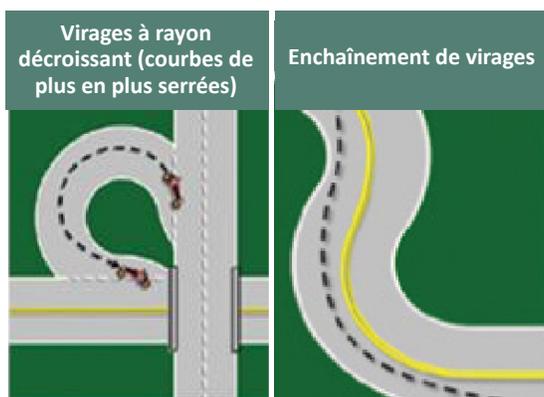
S'il y a de la circulation :

- Mettez-vous au centre de votre file avant d'entrer dans une courbe et restez-y jusqu'à ce que vous sortiez. Cela vous permet de repérer la circulation qui arrive et de vous adapter s'il y a de la circulation " encombrant " le milieu de la voie ou des débris bloquant une partie de votre file.



S'il n'y a pas de circulation :

- Commencez à l'extérieur de la courbe pour augmenter votre champ de vision.
- Tout en tournant, déplacez-vous vers l'intérieur de la courbe et lorsque vous dépassez le centre, déplacez-vous vers l'extérieur pour sortir. Cela générera une ligne plus droite à travers la courbe.



Faites attention à savoir si une courbe reste constante, s'élargit progressivement, se resserre ou consiste en plusieurs courbes. Conduisez selon votre niveau de compétence et en respectant les limites de vitesse affichées. Choisissez une trajectoire de déplacement qui crée une ligne plus droite dans la courbe si la circulation le permet.

## Testez vos connaissances

**1. La meilleure façon d'arrêter rapidement est de :**

- Utiliser uniquement le frein avant.
- Utiliser d'abord le frein arrière.
- Utiliser les deux freins en même temps.

**2. Où devez-vous positionner votre moto à l'entrée d'un virage s'il y a de la circulation ?**

- À l'extérieur de la courbe.
- À l'intérieur de la courbe.
- Au centre de la courbe.

1. C – page 46, *S'arrêter rapidement*

2. C – pages 47-48, *Virer en courbe*

## Situations de conduite spéciales

La section suivante offre des informations supplémentaires sur les situations de conduite particulières que vous pouvez rencontrer lorsque vous conduisez une moto.

### Routes bombées

#### Routes bombées

Lorsque la chaussée est plus haute au milieu que sur les côtés, la route est bombée. Soyez prudent et ralentissez lorsque vous roulez sur des routes bombées car la garde au sol est réduite et l'angle d'inclinaison disponible sera moindre que sur une route plate.



#### Zones de travaux

Les zones de travaux présentent un danger pour tous les conducteurs, mais encore plus pour les motocyclistes. Faute de stabilité sur quatre roues, le motocycliste doit réduire sa vitesse et être particulièrement attentif aux dangers potentiels.



Voici les types de dangers routiers sur les zones de travaux et ce qu'il faut faire si vous y êtes confronté :

- **Sable ou gravier sur la chaussée** – Ralentissez, ne faites pas de virages brusques, freinez légèrement en ligne droite. Si vous rencontrez de longues surfaces de sable ou de gravier, rétrogradez et maintenez une vitesse constante.

#### Cette section couvre

- Routes bombées
- Zones de travaux
- Pneu crevé
- Animaux
- Vent

- **Chaussée entaillée ou rainurée** – Gardez la tête et les yeux levés. Allez lentement, soyez souple sur le guidon. Gardez l'accélérateur stable.
- **Huile ou goudron frais** – Évitez les si possible. Allez doucement et évitez les mouvements brusques.
- **Chaussée temporaire ondulée et inégale** - Regardez bien la chaussée et choisissez la voie la plus lisse. Traversez lentement et prudemment. Soyez conscient de la différence de hauteur entre les voies qui ont été refaites et celles qui attendent d'être faites - traverser la voie supérieure à grande vitesse et à un angle étroit pourrait vous faire perdre le contrôle.
- **Objets sur la route** – Scrutez loin devant. Contourner l'objet si possible. Augmentez votre distance de suivi pour vous laisser une marge de manœuvre.

#### Pneu crevé

Vous entendrez rarement un pneu crever. Si la moto commence à se comporter différemment, il peut s'agir d'un pneu crevé. Cela peut être dangereux. Vous devez être capable de vous en rendre compte en fonction de comment la moto réagit. Si l'un de vos pneus perd soudainement de l'air, réagissez rapidement pour garder votre équilibre. Arrêtez-vous et vérifiez les pneus.

Si le pneu avant se dégonfle, la direction semblera "lourde". Une crevaision de roue avant est particulièrement dangereuse car elle affecte votre direction. Il faut bien piloter pour garder l'équilibre.

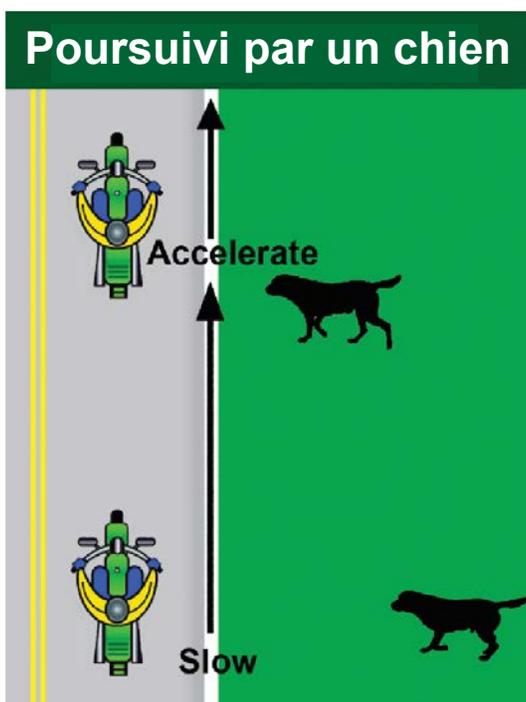
Si le pneu arrière se dégonfle, l'arrière de la moto peut donner des secousses ou se balancer d'un côté à l'autre. Si l'un des pneus se dégonfle pendant que vous conduisez :

- Tenez fermement les poignées, relâchez l'accélérateur et gardez votre trajectoire droite.

- Si toutefois il est nécessaire de freiner, freinez progressivement avec le frein du pneu qui n'est pas à plat si vous savez de quel pneu il s'agit.
- Lorsque la moto ralentit, mettez-vous sur le côté de la route, appuyez sur l'embrayage et arrêtez-vous.

## Animaux

Les chiens pourchassent parfois les motos. Si vous repérez un chien qui approche, ralentissez et rétrogradez jusqu'à ce que le chien soit près de votre moto, puis accélérez en vous éloignant du chien à mesure qu'il s'approche. Gardez le contrôle de votre moto et regardez où vous voulez aller. Ne donnez pas de coups de pied au chien car cela rendra le contrôle de la moto difficile.



Crédits images de chiens à Majivecka © 123RF.com

Lorsque vous êtes poursuivi par un chien :

1. Ralentissez,
2. Rétrogradez et
3. Accélérez hors de portée du chien.

## Motos et cerfs

Les collisions entre des véhicules et des cerfs peuvent survenir à tout moment de l'année. Les motocyclistes étant particulièrement vulnérables dans ces types d'accidents, il est conseillé aux conducteurs de :

- Être attentif aux cerfs chaque fois qu'ils roulent. Les collisions avec des cerfs peuvent se produire

dans les zones urbaines, suburbaines et rurales.

- Ralentissez. Diminuer votre vitesse vous donne plus de temps pour repérer un animal et réagir.
- Positionnez-vous sur les freins pour réduire le temps de réaction.
- Utilisez le plein phare et des feux de route supplémentaires si possible.
- Si vous roulez en groupe, étalez-vous en vous dispersant. Si l'un d'entre vous heurte un cerf, cela réduira le risque que d'autres soient touchés.
- Portez un équipement de protection en tout temps.

Des gros animaux comme les cerfs ou les wapitis présentent un problème différent. Ces animaux sont imprévisibles et en heurter un peut être aussi mauvais qu'entrer en collision avec un autre véhicule. Utilisez encore plus les manœuvres SÉE dans les zones où des animaux plus gros peuvent se trouver, pour avoir plus de temps et d'espace. Si l'un de ces animaux se trouve sur ou à proximité de la chaussée, la seule action raisonnable est de s'arrêter avant de l'atteindre. Attendez ensuite que l'animal parte ou dépassez l'animal au pas.

## Vent

Des vents forts et constants peuvent vous affecter, vous et votre moto. Ceci peut arriver n'importe où et se produit souvent dans des zones ouvertes ou des terrains montagneux.

Les turbulences peuvent se produire lorsque vous êtes sur la route avec de gros véhicules comme des camions, des autobus et des camping cars.

Pour faire face aux rafales de vent ou aux coups de vent :

- Penchez-vous face au vent en pressant vers l'avant la poignée.
- Éloignez-vous des autres véhicules lorsqu'ils se rapprochent ou que vous les dépassez.
- Maximisez votre espace de confort.
- Trouvez un endroit sûr pour vous garer jusqu'à ce que les conditions s'améliorent si le vent devient trop dangereux.

## Se garer en bordure de trottoir

Si vous vous gariez dans un espace de stationnement parallèle à un trottoir, positionnez la moto en angle avec la roue arrière vers le trottoir. (Remarque : certaines villes ont des ordonnances qui obligent les motos à se garer parallèlement au trottoir.)



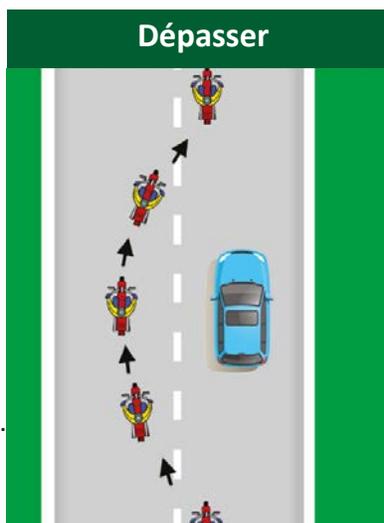
Crédits photos de voitures et de camions Maxim Popov © 123RF.com

## Dépasser et se faire dépasser

Dépasser et être dépassé par un autre véhicule n'est pas très différent en moto par rapport à une voiture. Cependant, la visibilité est plus critique. Assurez-vous que les autres conducteurs vous voient et que vous voyez les.

### Dépasser

Roulez dans la partie gauche de la voie en respectant une distance de sécurité pour augmenter votre champ de vision et vous rendre plus visible. Signalez et vérifiez la circulation venant en sens inverse. Utilisez vos dangers potentiels.



Car and truck images credited to Maxim Popov©123RF.com

Lorsque c'est sans

**danger**, placez-vous dans la voie de gauche et accélérez. Choisissez une position sur la voie qui ne serre pas la voiture que vous dépassez et offre de l'espace pour éviter les dangers dans votre file.

**Traversez l'angle mort** de la manière la plus sûre et la plus rapide possible

**Signalez à nouveau** et vérifiez vos rétroviseurs et avec votre tête avant de revenir dans votre file d'origine, puis arrêtez vos clignotants.

### Se faire dépasser

Lorsque vous vous faites dépasser, roulez dans la partie centrale de votre file. Rouler plus près du véhicule qui vous dépasse pourrait vous mettre en difficulté. Ne vous déplacez pas dans la partie de la voie la plus éloignée du véhicule qui vous dépasse. Cela pourrait inciter l'autre conducteur à revenir trop tôt dans votre file.



Crédits images de voiture et camion Maxim Popov©123RF.com

## Signaux de la main

Vous devez également être familiarisé avec les signaux manuels, comme indiqué sur l'illustration, et être capable de les utiliser si les clignotants de la moto ne fonctionnent pas tournez la tête pour regarder la circulation derrière vous.



## Testez vos connaissances

**1. Lorsque vous roulez sur une chaussée entaillée ou rainurée dans une zone de travaux :**

- A. Regardez vers le bas pour voir les changements sur la surface de la route.
- B. Gardez la tête et les yeux levés.
- C. Restez sur le côté gauche de la file.

**2. Si vous êtes poursuivi par un chien :**

- A. Arrêtez-vous jusqu'à ce que l'animal ne soit plus intéressé.
- B. Approchez-vous lentement de l'animal puis accélérez.
- C. Contournez l'animal.

*1. B – page 49, Zones de travaux*

*2. B – page 50, Animaux*

# Passagers, chargement et conduite en groupe



Seuls les conducteurs qualifiés et expérimentés doivent transporter des passagers ou des charges lourdes, ou rouler en groupe. Si vous choisissez de le faire, vous aurez besoin de connaître certaines informations importantes.

## Transporter des passagers et du chargement

Avant de transporter un passager ou de lourdes charges, sachez comment les deux peuvent affecter le fonctionnement de la moto. Le poids supplémentaire d'un passager ou d'un chargement affectera la façon dont votre moto se comporte, nécessitant pratique, préparation et prudence supplémentaires. C'est la raison pour laquelle seuls les conducteurs expérimentés devraient tenter de transporter des passagers ou des charges importantes. Avant de transporter un passager ou une lourde charge sur la voie publique, vérifiez la pression d'air des deux pneus et ajustez les réglages de la suspension pour compenser la baisse de l'arrière de la moto. Reportez-vous au manuel pour plus d'informations.

*Seuls les conducteurs qualifiés et expérimentés devraient transporter des passagers ou des charges lourdes ou rouler en groupe.*

Lorsque vous transportez un passager, votre moto doit avoir :

- Un siège assez grand pour vous accueillir tous les deux. Le passager doit être assis derrière vous et le plus en avant possible. Aucun passager, quel que soit son âge, ne doit s'asseoir devant vous.
- Des repose-pieds pour le passager pour l'empêcher de tomber et de vous entraîner aussi.
- Des barres sécurisées ou des poignées solides auxquelles le passager peut s'accrocher. Le passager peut également se tenir à votre taille, vos hanches ou votre ceinture.

### Cette section couvre

- Transport de passagers et chargement
- Conduite en groupe

Lorsque vous roulez avec des passagers :

- Roulez un peu plus lentement, surtout lorsque vous prenez des courbes, des virages ou des bosses.
- Commencez à ralentir plus tôt ; vous devrez peut-être utiliser les freins.
- Attendez des écarts entre véhicules plus importants pour croiser, entrer ou rejoindre la circulation.
- Ajoutez un espace de confort supplémentaire lors de l'arrêt ou du ralentissement de votre moto.



## Informez les passagers

Votre passager doit porter le même équipement de protection que vous. Il est de pratique courante d'informer son passager des bases du motocyclisme avant de commencer à rouler. Même si votre passager est motocycliste, donnez-lui des informations complètes avant de commencer.

Dites à votre passager de :

- Ne monter sur la moto qu'après que vous ayez démarré le moteur.
- Garder les deux pieds bien posés sur les repose-pieds de la moto, même à l'arrêt.
- Garder les jambes éloignées du ou des silencieux, des chaînes ou des pièces mobiles.
- Tenir fermement votre taille, vos hanches ou les poignées du passager.
- Restez bien derrière vous et regarder par-dessus votre épaule dans la direction du virage ou de la courbe pour vous aider à vous pencher dans le sens du virage ou en courbe.
- Évitez les conversations et les mouvements inutiles

lorsque la moto roule.

Dites également à votre passager de resserrer sa prise lorsque vous :

- Allez rencontrer des problèmes de surface.
- Êtes sur le point de quitter un arrêt.
- Êtes sur le point de tourner brusquement ou de faire un mouvement brusque.

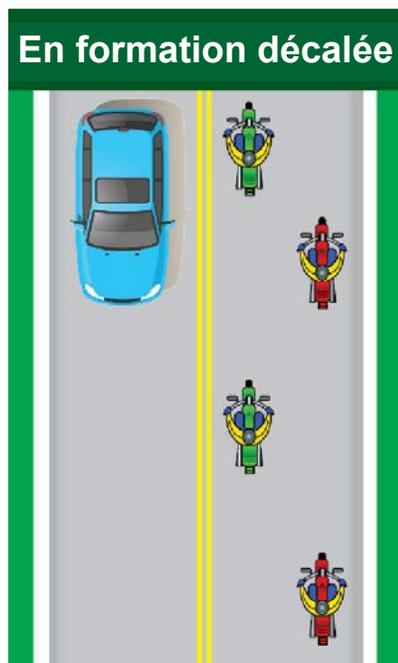
## Transporter des charges

La plupart des motos ne sont pas conçues pour transporter beaucoup de chargement. De petits chargements peuvent être transportés en toute sécurité s'ils sont positionnés et fixés correctement.

- **Positionnez le chargement bas** – Fixez le chargement bas sur le siège et non contre les cadres du siège arrière. Fixez solidement le chargement ou placez-le dans des sacoches. Empiler le chargement contre une sissybar ou un cadre à l'arrière du siège modifie le centre de gravité de la moto et perturbe son équilibre.
- **Gardez le chargement vers l'avant** – Placez le chargement au-dessus ou devant l'essieu arrière. Les sacoches de réservoir maintiennent les charges à l'avant, mais soyez prudent lorsque vous y mettez des objets durs ou pointus. Assurez-vous que la sacoche de réservoir n'interfère pas avec le guidon ou les commandes. Mettre des charges derrière l'essieu arrière peut affecter la façon dont la moto tourne et freine. Cela peut également la faire vaciller.
- **Répartissez la charge uniformément** – Chargez des sacoches d'à peu près le même poids de chaque côté. Une charge inégale peut faire tirer la moto d'un côté. La surcharger peut également faire coincer les sacs dans la roue ou la chaîne, bloquant la roue arrière et provoquant un dérapage de la moto.
- **Fixez le chargement** – Fixez solidement le chargement avec des cordons élastiques (tendeurs ou filets). Les cordons élastiques avec plus d'un point d'attache par côté sont plus sûrs. Un chargement bien serré ne s'accrochera pas à la roue ou à la chaîne, la faisant se bloquer et déraper. Les cordes ont tendance à s'étirer et les nœuds se défont, ce qui laisse le chargement se déplacer ou tomber.

## Conduite en groupe

Rouler avec d'autres est l'une des nombreuses formidables expériences de la moto. Les conducteurs responsables le font d'une manière qui ne met ni en danger ni ne stoppe la fluidité de la circulation, rouler avec d'autres cyclistes peut contribuer à accroître la visibilité et la sécurité des cyclistes. Concentration et communication sont essentielles pour rouler en groupe. Vous devriez acquérir une certaine expérience de conduite avant de rouler en groupe.



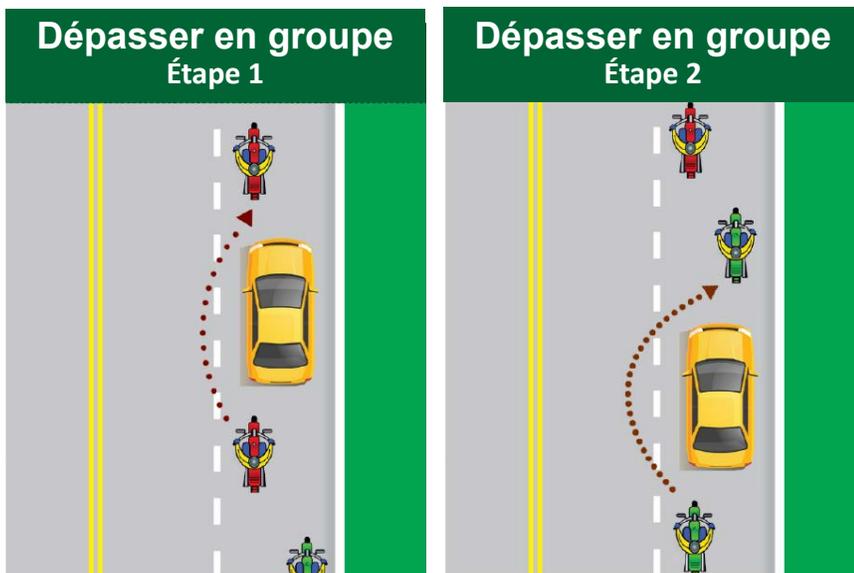
Crédits photos de voitures et de camions  
Maxim Popov © 123RF.com

Pour améliorer la sécurité et réduire le risque de blessure lorsque vous roulez en groupe, vous devez :

- Planifier à l'avance.
- Rester en petit groupe.
- Garder vos distances.
- Roulez dispersés - ne vous mettez pas deux de front.
- Vous déplacer en file indienne lorsque vous abordez des courbes, tournez, ou entrez ou sortez d'une autoroute.

## Dépasser en groupe

- Les coureurs qui roulent dispersés doivent dépasser un à la fois. Si on vous dépasse alors que vous roulez en groupe, maintenez votre position dans la file.
- Tout d'abord, le conducteur de tête doit déboîter et dépasser lorsqu'il est en sécurité. Après le dépassement, il doit se réinsérer correctement dans la file pour libérer de l'espace pour le coureur numéro deux et rouler à la vitesse de dépassement.
- Une fois que le premier coureur a dépassé en toute sécurité, le deuxième coureur doit passer de la position droite à la position gauche (en tête) et terminer son dépassement, en se mettant en formation décalée derrière le leader.
- Le reste du groupe suit cette même routine. Passer de la gauche et revenir au bon positionnement.
- Le conducteur de tête revient à sa vitesse de croisière lorsque le dernier conducteur a fini de dépasser.



Crédits photos de voitures et de camions Maxim Popov © 123RF.com



## CONSEILS RAPIDES : Directives pour rouler avec un passager sur votre moto

### Considérations légales

1. Toutes les lois et exigences de l'État relatives au transport d'un passager doivent être respectées.
2. Certains États ont des exigences spécifiques en matière d'équipement. Exemples : la moto doit être équipée de repose-pieds pour passager, les passagers doivent pouvoir atteindre les repose-pieds et la moto doit disposer d'une assise séparée pour le passager.
3. La décision de transporter un enfant, en supposant que tous les facteurs de sécurité et juridiques ont été pris en compte, est laissée au parent ou au tuteur. Assurez-vous que l'enfant est suffisamment mature pour assumer ses responsabilités, suffisamment grand pour atteindre les repose-pieds, qu'il porte un casque bien ajusté et d'autres équipements de protection, et qu'il se tient à vous ou aux poignées de passager. Vérifiez les lois de votre État ; quelques États ont fixé un âge minimum pour les passagers de motos.

### Préparation du conducteur

1. Les passagers doivent être considérés comme un second conducteur « actif » afin de pouvoir contribuer à garantir que les opérations de sécurité et de procédure sont correctement suivies.
2. Un passager affectera les caractéristiques de conduite d'une moto en raison du poids supplémentaire et de ses propres mouvements.
3. Un passager a tendance à glisser en avant lors d'arrêts rapides et peut " cogner " son casque sur le vôtre.
4. Quitter un arrêt peut nécessiter plus de finesse d'accélération et d'embrayage.
5. Les procédures de freinage peuvent être affectées. Freiner plus tôt et/ou plus fort peut être nécessaire.
6. Plus de poids sur le pneu arrière peut accroître l'utilité et la puissance de freinage du frein arrière, en particulier dans les situations d'arrêt rapide.
7. Rouler en descente signifie une augmentation de la distance de freinage par rapport au plat.
8. Plus de prudence s'impose dans un virage en raison du poids supplémentaire. Les sorties de virages peuvent être affectées.
9. Il faudra plus de temps et d'espace pour doubler.
10. Les effets du vent, en particulier du vent latéral, peuvent être plus prononcés.

### Préparation de la moto

1. La moto doit être conçue pour accueillir un passager.
2. Le manuel de la moto doit être consulté pour les conseils du fabricant sur la configuration de la moto ainsi que toutes les recommandations opérationnelles connexes.
3. La suspension de la moto et la pression des pneus peuvent nécessiter un réglage.
4. Des précautions doivent être prises pour ne pas dépasser les limites de poids spécifiées dans le manuel.

### Préparation des passagers

1. Les passagers doivent être suffisamment grands pour atteindre les repose-pieds et suffisamment mûrs pour gérer leurs responsabilités.
2. Les passagers doivent porter un équipement de protection approprié.
3. Les passagers doivent recevoir un briefing de sécurité (voir #7 ci-dessous).
4. Les passagers doivent se considérer comme un second conducteur et partager la responsabilité de la sécurité.

### **Considérations générales de sécurité**

1. Vous devez avoir l'expérience du fonctionnement de la moto et avoir un comportement axé sur la sécurité avant d'assumer la responsabilité supplémentaire de transporter un passager.
2. Pratiquez l'embrayage et l'accélération à vitesse réduite ainsi que le freinage normal et d'urgence dans une zone à faible risque comme un parking ouvert, avec un passager.
3. Soyez prudent dans les virages et développez au fur et à mesure des compétences pour les prendre afin d'assurer le confort et la sécurité de vos passagers.
4. Soyez prudent en tournant car les sorties de virages peuvent être affectées.
5. Utilisez la stratégie Rechercher, Évaluer, Exécuter (SÉESM) de la MSF pour augmenter vos marges de sécurité temporelles et spatiales.
6. Laissez le temps au passager de s'ajuster à la sensation de vitesse et à la sensation d'inclinaison ; les vitesses doivent être prudentes et raisonnables jusqu'à ce que le passager s'adapte aux bonnes techniques de conduite.
7. Assurez-vous que les passagers suivent les procédures de sécurité :
  - a. L'équipement de protection individuelle complet est correctement utilisé.
  - b. Il tient la taille ou les hanches du conducteur ou les poignées de passager de la moto.
  - c. Gardez les pieds sur les repose-pieds à tout moment, y compris à l'arrêt.
  - d. Gardez les mains et les pieds éloignés des pièces chaudes ou en mouvement.
  - e. Dans un virage, regardez par-dessus l'épaule de l'opérateur dans la direction du virage.
  - f. Évitez de vous retourner ou de faire des mouvements brusques qui pourraient affecter le fonctionnement.
  - g. Si vous franchissez un obstacle, tenez-vous sur les chevilles avec les genoux légèrement fléchis et laissez les jambes absorber le choc lors de l'impact.
8. Prévoyez plus de temps pour le passage.
9. Soyez prêt à contrer les effets du vent.
10. Évitez les vitesses extrêmes et les angles d'inclinaison spectaculaires.
11. Soyez prêt à ce que le passager vous heurte avec son casque ou avec tout son corps en glissant vers l'avant lors d'un freinage brusque.
12. Faites monter le passager après que la béquille de la moto soit relevée et que la moto soit solidement calée. Appuyez sur le levier de frein avant si la surface n'est pas plate.
13. Faites d'abord descendre le passager.
14. Chaque année, suivez un Cours de conduite de base 2 - Pratique des compétences avec un passager.
15. Demandez à vos passagers habituels de suivre un cours de conduite de base afin de pouvoir mieux comprendre votre rôle de conducteur.



## CONSEILS RAPIDES : Guide MSF sur la conduite en groupe

La moto est principalement une activité que l'on fait en solo, mais pour beaucoup, rouler en groupe - que ce soit avec des amis en balade le dimanche matin ou lors d'un rallye moto organisé - est la quintessence de l'expérience motocycliste. Voici quelques conseils pour s'assurer d'une balade de groupe amusante et en toute sécurité :

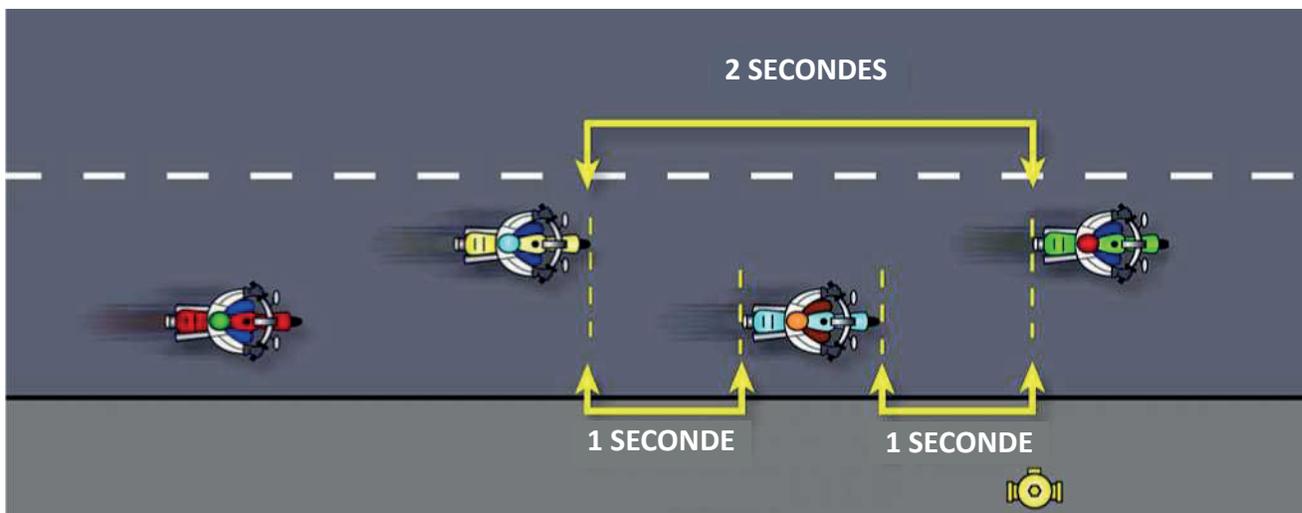
**Arrivez préparés.** Arrivez à l'heure avec un réservoir d'essence plein.

**Organisez une réunion des conducteurs.** Discutez de choses comme l'itinéraire, les arrêts pour le repos et le carburant ainsi que les signaux manuels (voir les schémas à la page 61). Désignez un conducteur de tête et conducteur " balai " (en queue). Les deux doivent être des conducteurs expérimentés qui connaissent bien les procédures de conduite en groupe. Le conducteur de tête doit être conscient du niveau de compétence de chacun avant le trajet et les suivre de près pendant le trajet.

**Gardez le groupe à une taille gérable,** idéalement cinq à sept conducteurs. Si nécessaire, divisez le groupe en sous-groupes plus petits, séparés de quelques secondes, chacun avec un conducteur de tête et " balai ".

**Conduisez préparé.** Au moins un conducteur de chaque groupe doit avoir une trousse de premiers secours et une trousse à outils complète, et tous les conducteurs doivent avoir un téléphone portable, afin que le groupe soit prêt à faire face à tout problème qu'il pourrait rencontrer.

**Roulez en formation.** La formation de conduite décalée (voir schéma ci-dessous) laisse un bon espace de sécurité entre les motos afin que chaque pilote ait suffisamment de temps et d'espace pour manœuvrer et réagir aux dangers. Le conducteur de tête roule sur le tiers gauche de la file, tandis que le conducteur suivant reste au moins une seconde derrière lui sur le tiers droit de la file ; le reste du groupe suit le même schéma. Une formation en file indienne avec une distance minimale de suivi de 2 secondes est préférable sur une route sinueuse, dans des conditions de mauvaise visibilité ou de chaussée en mauvais état, d'entrée / sortie d'autoroutes ou d'autres situations où un espace de sécurité ou une marge de manœuvre accrue est nécessaire.



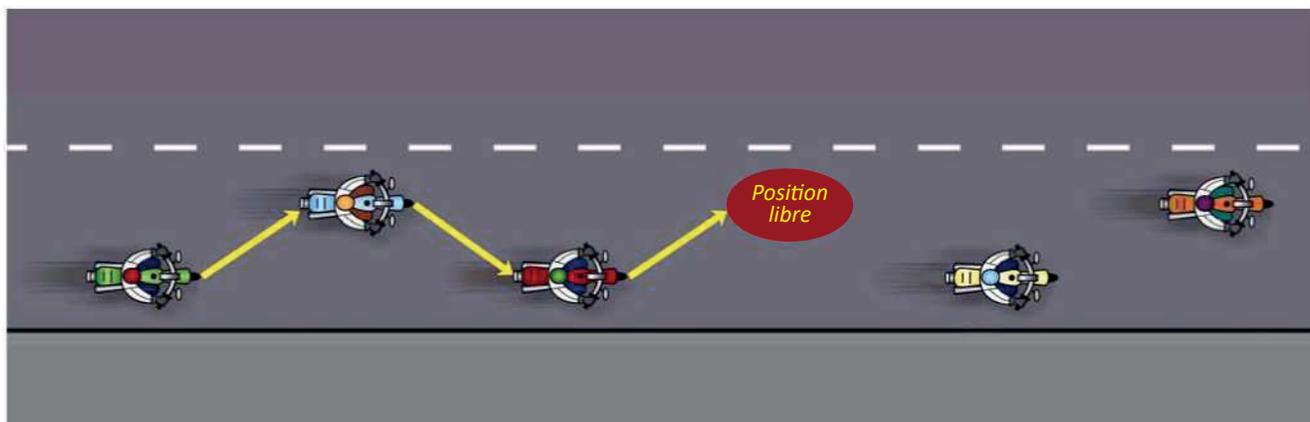
**Évitez les formations côte à côte**, car elles réduisent l'espace de sécurité. Si vous deviez soudainement faire une embardée pour éviter un danger, vous n'auriez pas la place de le faire. Vous ne voulez pas que vos guidons s'accrochent.

**Vérifiez de temps en temps les coureurs qui vous suivent avec vos rétroviseurs.** Si vous voyez un conducteur prendre du retard, ralentissez pour qu'il puisse vous rattraper. Si tous les coureurs du groupe utilisent cette procédure, le groupe devrait pouvoir maintenir une vitesse plutôt constante sans avoir besoin de rouler trop vite pour rattraper son retard.

**Si vous êtes séparé du groupe**, ne paniquez pas. Votre groupe devrait avoir une procédure pré-planifiée pour se regrouper. N'enfreignez pas la loi et n'allez pas au-delà de vos compétences pour le rattraper.

**En cas de problèmes mécaniques ou médicaux**, utilisez un téléphone portable pour demander de l'aide en fonction de la situation.

**Si un conducteur s'en va** durant la balade, le reste du groupe doit reformer la formation décalée en s'entrecroisant pour atteindre la prochaine position vacante. Même s'il semble a priori plus efficace que la colonne qui se trouve derrière le coureur qui part remonte, nous ne le recommandons pas car le dépassement d'un autre coureur dans une même file peut être risqué.



## Guide MSF de la conduite en groupe : signaux manuels

<p><b>Stop</b> - bras tendu vers le bas, paume vers l'arrière</p> 	<p><b>File indienne</b> - bras et index tendus vers le haut</p> 	<p><b>Mettre les clignotants</b> - ouvrir et fermer la main avec les doigts et le pouce tendus</p> 
<p><b>Ralenti</b> - bras tendu vers l'extérieur, paume vers le bas</p> 	<p><b>Double file</b> - bras avec index et majeur tendus vers le haut</p> 	<p><b>Carburant</b> - bras sur le côté pointant vers le réservoir avec le doigt tendu</p> 
<p><b>Accélérer</b> - bras tendu vers l'extérieur, paume vers le haut</p> 	<p><b>Danger sur la chaussée</b> - à droite, pointer avec le pied droit ; à gauche, pointer de la main gauche</p> 	<p><b>Arrêt boissons</b> - doigts fermés, pouce à la bouche</p> 
<p><b>Prendre la tête/venir</b> - bras tendu vers le haut à 45 degrés, paume pointant vers l'avant avec l'index, balancez-vous de l'arrière vers l'avant</p> 	<p><b>Plein phare</b> - appuyez sur le dessus du casque avec la paume ouverte vers le bas</p> 	<p><b>Arrêt pipi</b> - avant-bras étendu, poing fermé avec un court mouvement de haut en bas</p> 
<p><b>Me suivre</b> - bras tendu vers le haut à partir de l'épaule, paume vers l'avant</p> 	<p><b>Se garer</b> - bras positionné comme pour un virage à droite, avant-bras tourné vers l'épaule</p> 	

## Testez vos connaissances

### 1. Les passagers doivent :

- A. Regarder par-dessus l'épaule du conducteur de la moto dans la direction du tournant ou du virage.
- B. Ne jamais tenir le conducteur.
- C. S'asseoir le plus en arrière possible.

### 2. Quelle formation devez-vous former lorsque vous roulez en groupe ?

- A. En file indienne.
- B. Côte à côte.
- C. En formation décalée.

1. A – pages 53-54, Instructions aux passagers

2. C – page 54, Conduite en groupe

**Certains conducteurs n'ont aucun problème à être vus par d'autres conducteurs.**



**Mais vous n'êtes pas un super-héros.**

**Soyez**



# Facteurs affectant les performances du motocycliste



La conduite d'une moto nécessite une grande vigilance mentale et des compétences physiques. Parfois, des changements dans votre environnement se produisent, ce qui peut affecter votre visibilité. Des changements physiques peuvent également

se produire, ce qui peut affecter vos performances de conduite. Les conducteurs responsables savent comment s'adapter ou compenser les facteurs qui affectent les performances du motocycliste.

## Temps froid

Protégez-vous lorsque vous roulez par temps froid en portant un équipement approprié comme une veste coupe-vent et des couches de vêtements isolantes. Il est sage de s'habiller avec plusieurs couches pour pouvoir les enlever comme vous le souhaitez. Mettre une couche extérieure coupe-vent sur l'équipement de protection peut empêcher l'air froid d'atteindre la peau.

Le temps froid allonge significativement votre temps de réaction. Pour compenser, réduisez votre vitesse et augmentez votre distance de suivi et votre espace sur les côtés.

## Hypothermie

Rouler longtemps par temps froid peut faire baisser la température de votre corps et provoquer de l'hypothermie.

Les symptômes de l'hypothermie peuvent inclure :

- La détérioration de la coordination physique
- Un comportement irrationnel et confus
- Des mouvements ralentis
- Des frissons
- De la tension musculaire

### Cette section couvre

- Temps froid
- Temps extrêmement chaud
- Conduite de nuit
- Conduite distraite
- Fatigue

- Une respiration superficielle et lente

Si vous vous sentez gelé, quittez la route dès que possible et trouvez un abri. Buvez des boissons chaudes, faites de l'exercice pour vous réchauffer et changez de vêtements s'ils sont mouillés.

## Temps extrêmement chaud

Par temps extrêmement chaud, portez un équipement de protection respirant pour vous protéger de la déshydratation et de l'épuisement dû à la chaleur. Il reste important de porter une veste et un pantalon long pour se protéger en cas d'accident. Buvez beaucoup d'eau. Si vous avez trop chaud pour rouler, arrêtez-vous.

## Conduite de nuit

Rouler la nuit présente des risques supplémentaires car la capacité d'un motocycliste à voir et être vu par les autres est limitée. Vous devez ajuster votre comportement de conduite pour compenser votre visibilité limitée en :

- **Réduisant votre vitesse** – Roulez encore plus lentement que vous ne le feriez pendant la journée. Ne négligez pas vos phares, cela augmentera vos chances de voir un danger potentiel.
- **Augmentez les distances** – Les distances sont plus difficiles à évaluer la nuit que le jour. Rallongez votre distance de suivi à quatre secondes ou plus. Et donnez-vous plus de distance pour doubler et être dépassé.
- **Utilisez la voiture qui vous précède** – Les phares de la voiture qui vous précède peuvent vous permettre de mieux voir la route que votre propre feu de route. Des feux arrière qui rebondissent de haut en bas peuvent vous alerter sur les bosses ou une chaussée en mauvais état.

- **Utilisez vos pleins phares** - Obtenez le maximum de lumière. Utilisez vos pleins phares chaque fois que vous ne suivez pas ou ne croisez pas une voiture.
- **Soyez visible** – Portez des matériaux rétroréfléchissants lorsque vous roulez la nuit.
- **Soyez flexible sur votre position sur la voie** – Changez de position sur la voie afin de pouvoir mieux voir, être vu et garder un bon espace de sécurité.

## Conduite distraite

Une distraction est tout ce qui détourne votre attention de la conduite. Des distractions peuvent survenir à tout moment et n'importe où pour un conducteur. Une conduite distraite peut provoquer des collisions, entraînant des blessures, la mort ou des dommages matériels. Quitter la route des yeux ou lâcher la moto présente des risques de conduite évidents. Les activités mentales qui détournent votre esprit de la conduite sont tout aussi dangereuses. Vous devez garder toute votre attention sur la conduite. Vous êtes entièrement et seul responsable de la conduite de votre moto en toute sécurité.

## Fatigue

La fatigue peut affecter votre contrôle de la moto. Pour minimiser le potentiel de fatigue :

- **Passez une bonne nuit de repos** – Une bonne nuit de repos est importante pour prévenir la fatigue.
- **Protégez-vous des intempéries** – Le vent, le froid et la pluie vous fatiguent rapidement. Habillez-vous chaudement. Un pare-brise vaut son prix si vous prévoyez de parcourir de longues distances.
- **Variez régulièrement votre vitesse et votre position sur le siège** – La stimulation résultant de légers changements de vitesse ou de position du corps aidera à surmonter les effets de la fatigue.
- **Faites des pauses fréquentes** – Arrêtez-vous et descendez de la moto toutes les deux heures ou au besoin.
- **N'utilisez pas de stimulants artificiels** - Les stimulants artificiels entraînent souvent une fatigue extrême ou une dépression lorsqu'ils commencent à s'estomper. Les conducteurs sont alors incapables de se concentrer sur la tâche à accomplir.

### Testez vos connaissances

#### 1. Quand vous roulez de nuit :

- Utilisez la partie gauche de la voie pour voir les autres véhicules devant vous.
- Roulez près du véhicule qui vous précède pour mieux voir avec ses phares.
- Réduisez votre vitesse pour augmenter vos chances d'éviter un danger.

#### 2. Pour minimiser le potentiel de fatigue :

- Allumez la radio.
- Faites des pauses fréquentes.
- Buvez de la caféine.

1. C – pages 62-63, Conduite de nuit

2. B – page 63, Fatigue

# Véhicules à trois roues



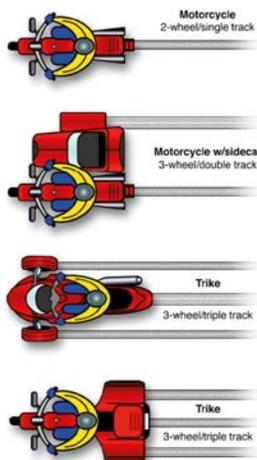
Cette section contient des informations qui vous aideront à vous préparer à conduire une moto à trois roues. La loi sur les licences et permis au Michigan est traitée plus haut à la page 12.

## Caractéristiques de fonctionnement communes des trikes et des motos avec side-car

### Types de véhicules à trois roues

Les motos traditionnelles à deux roues sont considérées comme des véhicules à trace unique. Les véhicules à trois roues peuvent avoir des traces doubles ou triples. Les véhicules à double trace sont des motos avec side-cars, tandis que les véhicules à triple trace (trikes) peuvent avoir soit deux roues avant, soit deux roues arrière.

#### Types de véhicules à trois roues



## Différences entre les motos à deux roues et les véhicules à trois roues

Un véhicule à trois roues est naturellement plus stable qu'une moto à deux roues. Cependant, dans certaines conditions, il pourrait « basculer » ou l'une de ses roues pourrait se soulever de la chaussée. Afin d'assurer sa stabilité, vous devrez faire attention à votre position du corps, votre vitesse et la façon dont vous chargez un

#### Cette section couvre

- Caractéristiques de fonctionnement communes des trikes et des motos avec side-car
- Caractéristiques de fonctionnement exclusives aux trikes
- Caractéristiques de fonctionnement exclusives aux motos avec side-car
- Ressources additionnelles

véhicule à trois roues.

Les véhicules à trois roues braquent également différemment.

Comme les véhicules à trois roues ne se penchent pas, la roue avant ne peut pas non plus se pencher et elle doit être pointée dans la direction dans laquelle vous voulez que le véhicule aille.

## Familiarisez-vous avec votre véhicule

Assurez-vous de bien connaître votre véhicule à trois roues avant de le sortir sur la voie publique. Assurez-vous d'avoir consulté le manuel. N'oubliez pas que les véhicules à trois roues prennent plus de place que les motos à deux roues et, que par conséquent, vous aurez besoin de plus d'espace pour manœuvrer.

## Position du corps

La position de votre corps est importante pour le contrôle d'un véhicule à trois roues. Vous devriez pouvoir atteindre confortablement les deux poignées tout en vous penchant et en déplaçant votre poids dans les virages.

## Tourner

Abordez les virages et les courbes avec prudence. Si vous entrez dans un virage trop rapidement, vous risquez de traverser une autre file de circulation, de soulever une roue ou de sortir de la route. Trop braquer pourrait faire déraiper le véhicule et vous pourriez perdre le contrôle.

## Pentes

Lorsque vous montez une pente avec un véhicule à trois roues, une partie du poids se déplace vers l'arrière, ce qui allège l'avant du véhicule. Ce transfert de poids réduit l'adhérence de la ou des roues avant pour la direction et le freinage. Vous devez

déplacer une partie du poids de votre corps vers l'avant pour garder le contrôle de la direction.

En descente, la gravité augmente la force de freinage requise pour ralentir ou arrêter le véhicule. Il est donc important de commencer à ralentir plus tôt pour les virages et les arrêts.

## Position de la voie

La largeur d'un véhicule trois roues est similaire à la largeur de certaines automobiles, par conséquent, contrairement à une moto à deux roues, vous êtes limité dans votre positionnement sur la voie. Restez vers le centre de la voie et dans les limites des marquages de la voie.



Crédits photos de voitures et de camions Maxim Popov © 123RF.com

Le positionnement sur la voie lorsque vous roulez en groupe est également important à considérer. Roulez en file indienne et maintenez toujours une marge de sécurité, quatre secondes minimum, entre les véhicules.

## Stationnement au bord de la route

Placez votre véhicule dans une place de stationnement de façon à être garé parallèlement au trottoir. Serrez le frein de stationnement ou laissez le véhicule en prise pour l'empêcher de rouler. Se garer parallèle au trottoir facilitera votre départ et votre entrée dans la.

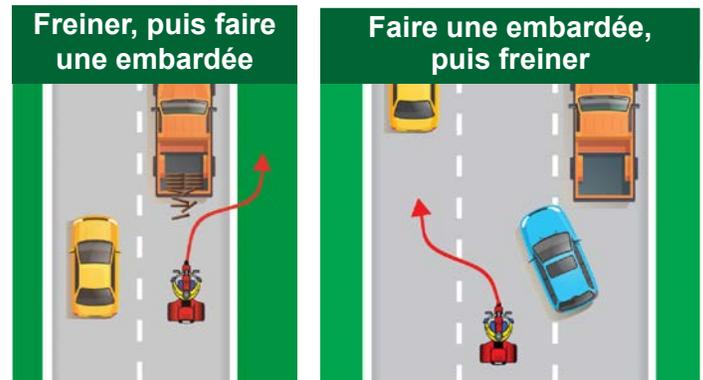


Crédits photos de voitures et de camions Maxim Popov © 123RF.com

## Faire une embardée

Un véhicule à trois roues n'est pas aussi maniable qu'une moto à deux roues, il est donc important de circuler prudemment. Regardez bien devant vous pour éviter d'avoir à faire des virages ou des embardées brusques. Faire une embardée est rarement la meilleure option pour éviter une collision.

Si une embardée est nécessaire, freinez avant ou après l'embardée, jamais pendant l'embardée. Vous ne devriez pas essayer de faire une embardée sans une formation appropriée. Si vous devez éviter une



Crédits photos de voitures et de camions Maxim Popov © 123RF.com

collision, la meilleure option peut être un freinage brusque.

## Virage et courbes

Lorsque vous prenez des virages, n'oubliez pas de rester dans votre voie.

Ajustez votre vitesse avant d'entrer dans une courbe. Vous devrez peut-être vous pencher ou déplacer votre poids dans la direction du virage pour éviter que l'une des roues ne quitte le sol et, éventuellement, que vous ne perdiez le contrôle.

## Caractéristiques de fonctionnement exclusives aux trikes

### Tourner

Parce que le poids d'un trike est réparti presque également entre les deux roues avant ou les deux roues arrière, ces véhicules se gèrent de la même manière dans les virages à gauche et à droite.

### Faire tourner un trike

- Aborder un virage tête droite et regarder de l'autre côté du virage.
- Ajustez la vitesse avant le virage pour vous permettre d'accélérer en toute sécurité dans le virage.
- Penchez-vous ou déplacez votre poids dans le sens du virage.

- Diriger la ou les roues avant vers le virage.
- Accélérez progressivement en sortant du virage.

## S'arrêter rapidement

Une caractéristique de maniabilité importante à prendre en compte avec un trike standard (une roue à l'avant, deux à l'arrière) est que les deux roues arrière ont plus de puissance de freinage. C'est ce qui change du fait de la conception du trike. En effet, le poids ne se déplace pas vers la roue avant d'un trike lors d'un freinage brusque. La majeure partie du poids reste sur les roues arrière et rend les freins arrière plus efficaces. Les freins avant sont plus efficaces sur les trikes avec deux roues à l'avant et une à l'arrière, car le poids est transféré sur les roues avant lors du freinage, ce qui rend les freins avant plus efficaces.

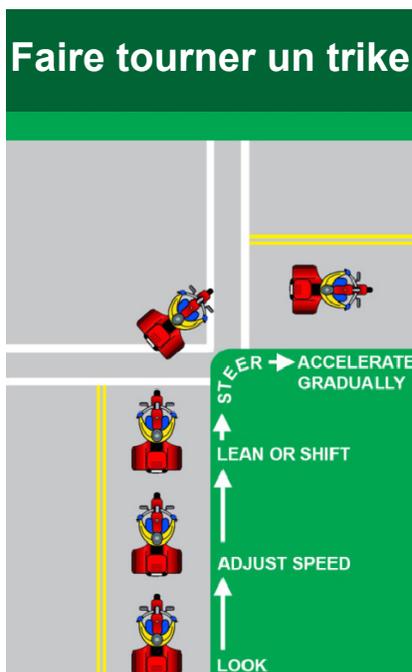
## Transport d'un passager et d'un chargement

Seuls les conducteurs qualifiés et expérimentés doivent transporter des passagers ou des charges lourdes. Le poids supplémentaire d'un passager ou d'un chargement modifiera les caractéristiques de maniabilité du véhicule.

Si vous transportez un passager, il s'assoira directement derrière vous. Lorsque vous transportez un chargement, centrez la charge et maintenez-la basse dans les zones de stockage afin qu'elle soit équilibrée des deux côtés. Reportez-vous à votre manuel pour plus d'informations.

## Caractéristiques de fonctionnement exclusives aux motos avec side-car

### Arrêt



Vérifiez si votre side-car a des freins. Certains side-cars sont équipés de freins tandis que d'autres ne le sont pas. Votre distance de freinage et votre maniabilité seront affectées si votre side-car n'est pas équipé de freins.

Vous devrez peut-être braquer légèrement dans la direction du side-car lorsque vous freinerez si votre side-car n'est pas équipé de freins.

## Accélérer

Pendant l'accélération, braquez légèrement dans la direction opposée au side-car pour maintenir une trajectoire rectiligne.

## Turning

Lorsque vous conduisez une moto équipée d'un side-car, une attention supplémentaire doit être apportée à la direction du virage et au poids dans le side-car. Lorsque vous tournez avec une moto et un side-car :

- Évaluez le degré du virage.
- Ajustez la vitesse avant le virage pour vous permettre d'accélérer en toute sécurité dans le virage.
- Penchez-vous ou déplacez votre poids dans le sens du virage.
- Maintenez votre vitesse à l'entrée du virage.
- Accélérez progressivement en sortant du virage.

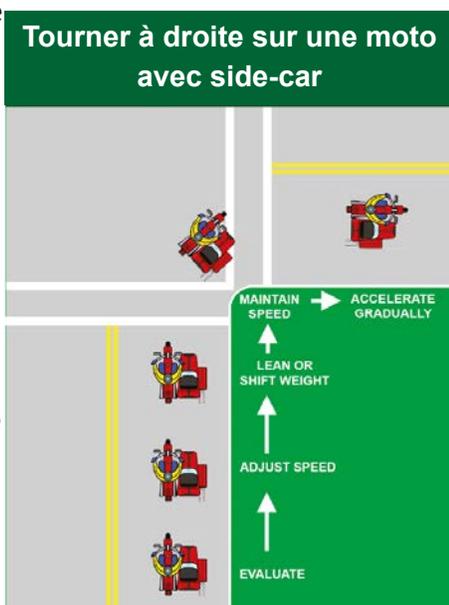
## Tourner à gauche

Lors d'un virage à gauche, le side-car agit comme un stabilisateur, et la roue du side-car reste au sol. Cependant, si le virage est pris trop brusquement ou à une vitesse trop élevée, la roue arrière de la moto peut se soulever du sol et le nez du side-car toucher le trottoir.



## Tourner à droite

Un virage à droite trop serré ou à une vitesse trop élevée peut faire décoller la roue du side-car du sol. Si le side-car est vide ou peu chargé, il se soulèvera plus. Vous pouvez éviter que la roue ne se soulève en ralentissant avant d'entrer dans le virage et en déplaçant davantage votre poids vers l'intérieur du virage, vers le side-car.



## S'arrêter rapidement

S'arrêter rapidement en ligne droite est la principale technique pour éviter les collisions dans la circulation.

Utilisez toujours les freins avant et arrière simultanément, en ajustant la pression pour freiner au maximum juste à la limite du dérapage de l'une ou l'autre des roues. Si la roue avant dérape, relâchez un peu le frein pour reprendre le contrôle de la direction. Si la roue arrière dérape, maintenez-la verrouillée jusqu'à l'arrêt complet du véhicule. Si la roue du side-car a un frein et que cette roue commence à déraiper, vous pouvez l'ignorer en toute sécurité.

S'arrêter rapidement dans une courbe est plus difficile, surtout si la route tourne à droite. Un freinage brusque dans une courbe à droite a tendance à soulever le side-car, ce qui peut nécessiter un transfert de poids supplémentaire vers la droite pour compenser. S'arrêter rapidement dans les virages à gauche est moins dangereux car le risque de basculement est réduit. Et, si les roues dérapent, le véhicule glissera vers l'accotement de la route, et non dans la voie de circulation opposée.

## Transporter des passagers et du chargement

Seuls les conducteurs qualifiés et expérimentés doivent transporter des passagers ou des charges lourdes. Le poids supplémentaire d'un passager ou d'un chargement modifiera les caractéristiques de maniabilité du véhicule. Vous devez réfléchir à l'endroit où les passagers sont assis et où les charges sont positionnées. La meilleure place pour un passager est dans le side-car. Évitez de transporter un passager derrière vous en laissant le side-car vide. Cela pourrait augmenter les risques de basculer. Si vous avez deux passagers, placez le passager le plus lourd dans le side-car pour améliorer la maniabilité. Le passager assis derrière vous doit être assis bien droit tout le temps. Il n'est pas nécessaire que le passager se penche avec vous dans les virages. Une fois chargé, votre véhicule aura besoin de plus de temps et de distance pour s'arrêter. Vous devrez augmenter votre distance de suivi.

Quand vous transportez un chargement dans un side-car, il doit être centré bas, au-dessus de l'essieu du side-car et solidement fixé en place. Si le chargement se déplace, la maniabilité en sera affectée.

## Ressources supplémentaires pour plus d'informations sur les véhicules à trois roues

Voici une liste de ressources pour plus d'informations sur les véhicules à trois roues.

Le site de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) :

[NHTSA.gov/Safety/Motorcycles](https://www.nhtsa.gov/Safety/Motorcycles)

Le site Web de la Motorcycle Safety Foundation (MSF) contient des informations sur :

- Vous et votre moto à 3 roues : rouler  
Conseils :  
[MSF-usa.org/downloads/3w\\_tips.pdf](https://www.msf-usa.org/downloads/3w_tips.pdf)
- Formation MSF 3WBRC :  
[MSF-usa.org/downloads/3WBRC\\_Student\\_Handbook\\_2010.pdf](https://www.msf-usa.org/downloads/3WBRC_Student_Handbook_2010.pdf)

## Testez vos connaissances

**1. Quelles sont les deux principales différences entre les motos à deux roues et les véhicules à trois roues ? Un véhicule à trois roues :**

- A. Est moins stable et se dirige en pointant la roue avant dans le sens du virage.
- B. Est plus stable, mais peut se renverser et se dirige en pointant la roue avant dans le sens du virage.
- C. Est plus stable, mais peut basculer et se dirige en pointant la **roue avant dans le sens opposé du virage.**

**2. Lorsque vous conduisez un véhicule à trois roues en groupe, vous devez :**

- A. Rouler en file indienne et maintenir une distance de suivi de quatre secondes.
- B. Rouler en formation décalée et maintenir une distance de suivi de quatre secondes.
- C. Rouler en file indienne et maintenir une distance de suivi d'une seconde.

**3. Lorsque vous tournez avec un trike, comment devez-vous aborder le virage ?**

- A. Tête droite en ajustant votre vitesse.
- B. Tête baissée en accélérant.
- C. Tête baissée en ajustant votre vitesse.

**4. Lorsque vous vous arrêtez brusquement et que la roue avant dérape, vous devez :**

- A. La garder verrouillée jusqu'à l'arrêt complet du véhicule.
- B. Relâcher en partie le frein pour reprendre le contrôle de la direction.
- C. Tenir fermement les poignées et relâcher l'accélérateur.

*1. B – page 64, Différences entre les motos à deux roues et les véhicules à trois roues*

*2. A – page 65, Position dans la file*

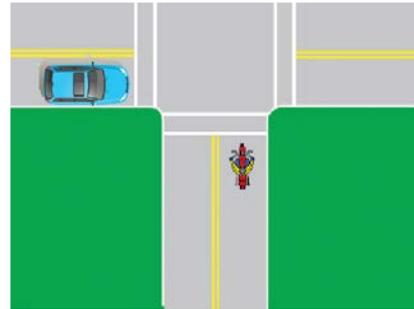
*3. A – pages 65-66, Tourner avec un trike*

*4. B – page 66, S'arrêter rapidement*

## Exemples de questions du test de connaissance

(Les réponses se trouvent à la fin de cette section.)

1. Il est TRÈS important de faire clignoter votre feu stop lorsque :
  - (a) Vous êtes arrêté à une intersection.
  - (b) Vous allez ralentir soudainement.
  - (c) Il y a un panneau d'arrêt devant.
  - (d) Vos clignotants ne fonctionnent pas.
2. Le frein AVANT fournit quelle part de la puissance de freinage potentielle ?
  - (a) Environ vingt-cinq pour cent.
  - (b) Environ cinquante pour cent.
  - (c) Soixante-dix pour cent ou plus.
  - (d) Toute la puissance de freinage.
3. Pour faire une embardée correctement :
  - (a) Déplacez votre poids rapidement.
  - (b) Tournez le guidon rapidement.
  - (c) Appuyez sur la poignée dans le sens du virage.
  - (d) Appuyez sur la poignée dans le sens opposé au virage.
4. Si un pneu crève en conduisant et que vous devez vous arrêter, il est généralement préférable de :
  - (a) Détendez-vous sur les poignées.
  - (b) Déplacer votre poids vers le bon pneu.
  - (c) Relâcher l'accélérateur.
  - (d) Utiliser les deux freins et s'arrêter rapidement.
5. La voiture ci-dessous attend pour entrer dans l'intersection. Il vaut mieux :
  - (a) Établir un contact visuel avec le conducteur.
  - (b) Réduire sa vitesse et être prêt à réagir.
  - (c) Maintenir sa vitesse et sa position.
  - (d) Maintenir sa vitesse et se déplacer vers la droite.



Crédits photos de voitures et de camions  
Maxim Popov © 123RF.com

### Réponses aux exemples de questions de test de connaissances

- 1-B, réponse aux pages 42-43, Accroître sa visibilité, feu stop  
2-C, réponse à la page 34, S'arrêter  
3-C, réponse à la page 47, Faire une embardée  
4-C, réponse aux pages 49-50, Pneu

**Habillez-vous intelligemment -  
Pensez intelligemment - Roulez  
intelligemment**



**La sécurité en moto commence**



## CONSEILS RAPIDES : Conseils de base pour conduire une moto en toute sécurité

### Soyez visible :

- N'oubliez pas que les automobilistes ont souvent du mal à voir les motos.
- Assurez-vous que votre phare fonctionne et est allumé jour et nuit.
- Utilisez des bandes réfléchissantes ou des décalcomanies sur vos vêtements et sur votre moto.
- Évitez de rouler dans les angles morts des voitures et des camions.
- Si possible, faites clignoter votre feu stop lorsque vous ralentissez et avant de vous arrêter.
- Ayez une voie d'évacuation au cas où un automobiliste ne vous verrait pas et violerait votre droit de passage.

### Habillez-vous pour être en sécurité :

- Portez un casque et des lunettes de protection de qualité. Un casque intégral offre la meilleure protection.
- Portez des vêtements en cuir ou autre matériau de protection solides (veste et pantalon), des bottes et des gants.
- Des vêtements clairs et un casque de couleur claire augmentent les chances d'être vu.
- Habillez-vous tant pour le cas d'un accident que pour le trajet.

### Mettez en œuvre des stratégies mentales efficaces :

- Recherchez constamment sur la route les changements de conditions. Utilisez la stratégie Rechercher-Évaluer-Exécuter (SÉE) pour évaluer et répondre aux dangers plutôt que de devoir réagir à une urgence.
- Donnez-vous de l'espace et du temps pour rechercher les pièges et les voies d'évacuation.
- Donnez aux autres conducteurs du temps et de l'espace pour vous répondre.
- Utilisez votre positionnement dans la file pour voir et être vu.
- Recherchez les véhicules susceptibles de traverser votre chemin, en particulier aux intersections.
- Utilisez vos clignotants pour tous vos virages et changements de file.
- Roulez comme si vous étiez invisible.
- Ne roulez pas lorsque vous êtes fatigué ou sous l'influence de l'alcool ou d'autres drogues.
- Connaissez et suivez les règles de la route.

### Connaissez votre moto et sachez comment l'utiliser :

- Étudiez le manuel de votre moto et prenez l'habitude de la vérifier avant de la conduire.
- Rendez-vous sur [msf-usa.org](http://msf-usa.org) pour suivre l'un de nos cours en ligne ou consultez la mine d'informations de notre bibliothèque.
- Suivez une formation pratique officielle et suivez des cours de recyclage. Appelez le 800.446.9227 ou rendez-vous sur [msf-usa.org](http://msf-usa.org) pour localiser un cours de conduite SM de la Motorcycle Safety Foundation près de chez vous.
- Développez vos techniques de conduite avant de vous aventurer dans la circulation, en particulier les freinages d'urgence et les embardées. Pratiquez souvent pour garder vos compétences à la pointe.
- Tournez selon vos limites de compétence. Les virages agressifs sont une cause majeure d'accidents.
- Sachez comment gérer votre moto dans des conditions défavorables telles que des routes mouillées ou sablonneuses, des vents violents et des surfaces inégales.

***N'oubliez pas : faites attention aux facteurs d'accident et aux voies d'évacuation. Les gens qui conduisent des voitures ne remarquent souvent pas les motos. Roulez en fonction de vos compétences et de la situation.***

Motorcycle Safety Foundation's  
**LISTE DES DIX MEILLEURES  
PRATIQUES EN MATIÈRE  
DE SÉCURITÉ**



Suivez une formation officielle et prenez une licence.



Roulez sans avoir pris ni alcool ni drogue



Soyez conscient à 360°,



Abordez les intersections et les courbes avec prudence.



Gardez la conduite agressive pour le circuit.

Actualisez régulièrement vos compétences et vos connaissances.

Portez tout votre équipement lorsque vous roulez.



Partez avec l'idée que les autres ne vous voient pas.



Créez un espace de confort tout autour de vous.



Entraînez-vous au freinage d'urgence et aux embardées.





## Contrat pour la sécurité Les choix du motard TM de la Motorcycle Safety

Je comprends que ma famille et mes amis s'inquiètent pour ma sécurité maintenant que j'ai choisi de conduire une moto.  
Je comprends aussi que mes choix peuvent affecter ceux qui se soucient de moi, surtout si je suis blessé dans un accident de moto.

Je conviens que la moto, comme de nombreuses activités impliquant des véhicules et du mouvement, comporte un certain degré de risque, et je m'engage par la présente à rouler en toute sécurité et à minimiser mes risques. En paraphant chacune des déclarations suivantes, j'accepte de :

- \_\_\_ **Être conscient des risques associés à la moto** – Je comprends que conduire une moto en sécurité nécessite une attention particulière et immédiate ainsi qu'une conscience aiguë de tout ce qui se passe à 360 degrés autour de moi. Je comprends également que les motos n'ont pas la même protection contre les collisions que les voitures, et comme les motos sont plus petites et plus étroites que les voitures, les automobilistes peuvent ne pas me voir et me couper devant ou s'insérer dans ma file sans avertissement.
- \_\_\_ **Suivre une formation et prendre une licence** - Je suivrai au moins un cours de conduite® de la MSF pour apprendre les bonnes stratégies mentales et les compétences de conduite dans un environnement contrôlé, sous la direction de formateurs professionnels certifiés MSF, avant de rouler sur la voie publique. J'obtiendrai un permis ou une autorisation de conduite moto et je prendrai une assurance appropriée pour ma moto, pour montrer que je suis une personne responsable.
- \_\_\_ **Porter un équipement de protection** - Je choisirai toujours de porter un équipement de protection adapté lorsque je conduirai ; d'abord un casque conforme DOT, plus une protection oculaire, des gants, des bottes, une veste et un pantalon, quelle que soit ma destination ou la durée de mon trajet.
- \_\_\_ **Choisir une moto adaptée** - Je ne conduirai qu'une moto qui correspond à mes caractéristiques physiques et qui me convient par ailleurs. Je me familiariserai avec ses commandes, sa puissance, son freinage et sa maniabilité en étudiant son manuel et en m'entraînant dans des rues peu fréquentées avant de m'aventurer dans des rues ou des autoroutes plus chargées.
- \_\_\_ **Utiliser une stratégie de conduite en toute sécurité** - Je resterai conscient de la circulation environnante et de ma position à l'intérieur en utilisant des stratégies de conduite en toute sécurité telles que SEE - Scanner, Évaluer, Exécuter - et en respectant une distance de suivi minimale de 2 secondes. Je communiquerai avec les autres conducteurs en utilisant toujours mes clignotants et un mouvement de la tête lorsque je tournerai ou changerai de file, et je noterai mentalement les voies d'évacuation possibles au cas où mon chemin serait bloqué.
- \_\_\_ **Roulez en fonction de mes limites** - Je ne roulerai pas plus vite ou plus longtemps que mes capacités ne le permettent, je ne roulerai pas de manière agressive ni ne ferai de manœuvres risquées. Rouler trop vite dans les virages est l'une des principales causes d'accidents impliquant un seul véhicule. J'évaluerai honnêtement mes propres capacités physiques et mon attitude mentale avant chaque trajet, car les deux sont nécessaires pour conduire ma moto en toute sécurité sur la route.
- \_\_\_ **Rouler sans facultés diminuées** - Je ne consommerai jamais d'alcool ou de drogues lorsque je conduis. Je comprends que la moto est une activité sérieuse qui nécessite une concentration intense, une perception aiguë, des prises de décision en une fraction de seconde, une coordination physique et un sens aigu de l'équilibre, et que l'alcool et les drogues affaiblissent ces capacités. En fait, près de la moitié des motocyclistes tués dans des accidents avaient consommé de l'alcool.
- \_\_\_ **Garder ma moto en excellent état de fonctionnement** - Je suivrai le programme d'entretien recommandé tel qu'indiqué dans le manuel de la moto, m'assurerai que les réparations sont effectuées rapidement et j'accorderai une attention particulière aux pneus, car la pression de gonflage et leur état général affectent l'adhérence critique entre ma moto et la surface de la route.
- \_\_\_ **Me former tout au long de ma vie** - Je reprendrai périodiquement divers cours de recyclage pour mettre à niveau mes compétences et mes connaissances, car les effets positifs d'une formation ne durent pas éternellement.

Pour résumer, je reconnais que si je conduis sans formation, imprudemment ou sans la protection des vêtements de sécurité spécifiques à la moto, je cours un risque accru de blessure qui pourrait changer ma vie ou de décès. Non seulement cela m'affecterait, mais cela pourrait affecter aussi ma famille et mes amis. Par conséquent, je m'engage à être un motocycliste prudent et responsable.

signature: \_\_\_\_\_

nom: \_\_\_\_\_

date: \_\_\_\_\_

témoin: \_\_\_\_\_



**MI-REP**  
MICHIGAN RIDER EDUCATION PROGRAM

[Michigan.gov/Motorcycling](https://Michigan.gov/Motorcycling)