

**PROGRAMME D'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
CONDUITE D'UN CYCLOMOTEUR**

**Société de l'assurance automobile du Québec**

**Janvier 2010**

## **INTRODUCTION**

Le cyclomoteur, objet de convoitise pour plusieurs adolescents, représente l'accès à un premier véhicule à moteur sans la supervision d'un adulte. Cependant, bien que le cyclomoteur assure une certaine autonomie à son conducteur, il l'expose à des risques d'accident. Au cours des dernières années, le cyclomoteur a connu une popularité croissante. Ainsi, de 2003 à 2008, le parc des cyclomoteurs a augmenté de 89 % alors que le nombre de victimes cyclomotoristes s'est accru de 64 %<sup>1</sup>.

Pour contrer cette hausse, le gouvernement du Québec a décidé de renforcer les conditions d'obtention du permis de conduire un cyclomoteur. En plus des conditions déjà en place, le chapitre 40 des lois de 2007 introduit une nouvelle disposition qui rend obligatoire la réussite d'un cours de conduite pour l'obtention du permis de conduire un cyclomoteur.

Par ailleurs, il est également interdit au cyclomotoriste de moins de 16 ans de transporter un passager et à tout cyclomotoriste de circuler avec un cyclomoteur qui a été modifié afin d'en accroître la puissance ou la vitesse maximale. Un policier peut imposer une amende au conducteur et saisir le cyclomoteur pour une durée de 30 jours. Le conducteur devra, en plus de payer l'amende, couvrir les frais associés à la saisie du véhicule (environ 600 \$).

## **PROFIL DES CYCLOMOTORISTES**

Les cyclomotoristes ressemblent beaucoup aux jeunes conducteurs de véhicules de promenade (16 à 24 ans), sauf qu'ils sont un peu plus jeunes, ce qui constitue un facteur de risque supplémentaire. De plus, cette catégorie d'utilisateur est principalement composée de jeunes de sexe masculin qui, rappelons-le, sont plus à risque que les jeunes filles.

Par rapport à l'ensemble des usagers de la route, les cyclomotoristes sont surreprésentés dans les accidents de la route. Cette surreprésentation par rapport à l'ensemble des victimes peut s'expliquer par l'âge des cyclomotoristes (majoritairement moins de 17 ans). Effectivement, pour la période de 2004 à 2008, 75 % des cyclomotoristes impliqués dans des accidents sont âgés de 14 à 16 ans; plus particulièrement, les jeunes de 14 et 15 ans représentent à eux seuls un peu plus de la moitié des cyclomotoristes impliqués dans les accidents<sup>2</sup>. À cet âge, les cyclomotoristes sont davantage exposés au risque routier en raison de la combinaison de différents facteurs : l'inexpérience de la conduite, la prise de risques et une mauvaise perception du danger réel.

En surestimant leurs compétences et leurs habiletés en matière de conduite et en sous-estimant les risques associés à l'utilisation du réseau routier, les cyclomotoristes ont tendance, à cet âge, à se sentir invincibles et à prendre plus de risques sur les routes. Les excès de vitesse, le non-port du casque de sécurité, l'accroissement de la puissance ou de la vitesse maximale du cyclomoteur et les acrobaties sont quelques exemples de comportements à risque observés chez les cyclomotoristes.

Notamment, une étude française sur la perception du risque a révélé que les jeunes de 14 à 16 ans, particulièrement les garçons, manifestent leur désir de puissance et leur besoin de

---

1. Direction des études et des stratégies en sécurité routière, Société de l'assurance automobile du Québec.

2. Idem.

reconnaissance auprès de leurs pairs par la manipulation experte du cyclomoteur. Des comportements tels que les acrobaties ou les excès de vitesse ne sont pas perçus comme des agissements à risque par les jeunes cyclomotoristes, mais comme des signes d'une plus grande maîtrise du véhicule<sup>3</sup>. On peut supposer que ce problème existe également au Québec.

## **EXIGENCES EN MATIÈRE DE FORMATION DES CONDUCTEURS**

Étant donné que l'utilisation du cyclomoteur permet d'accéder au réseau routier pour la première fois comme conducteur d'un véhicule à moteur, il est essentiel que le cyclomotoriste en devenir adopte, pendant son apprentissage, des comportements sécuritaires et coopératifs. Cela est d'autant plus important que l'acquisition de ces connaissances et de ces compétences viendront se consolider à l'intérieur d'autres étapes de sa vie de conducteur.

Pour s'assurer de la continuité des contenus offerts à l'apprenant, le cours de conduite pour le cyclomoteur s'inspire du Programme d'éducation à la sécurité routière pour l'obtention du permis de conduire de classe 5. Tout comme ce programme, le présent cours de conduite ne se limite pas à l'apprentissage des aptitudes de base liées au maniement du cyclomoteur, mais il favorise également la prise de conscience du conducteur quant aux risques que représente la conduite d'un cyclomoteur, risques qui peuvent provenir du cyclomotoriste lui-même, du cyclomoteur et de l'environnement.

Ce cours de conduite vise également à sensibiliser les apprenants à la présence d'autres usagers sur la route, usagers ayant des caractéristiques propres selon qu'ils sont piétons, cyclistes, motocyclistes, conducteurs de véhicules lourds, etc. Cette sensibilisation est d'autant plus importante que le cyclomotoriste est lui-même un usager vulnérable au même titre qu'un motocycliste.

Avec ce cours de conduite destiné aux cyclomotoristes, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) souhaite donc former des conducteurs mieux préparés à circuler de manière sécuritaire sur le réseau routier et plus conscients des autres sur la route, et ce, dans une perspective d'éducation routière continue.

---

3. FÉDÉRATION FRANÇAISE DES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES ET L'ASSOCIATION PRÉVENTION ROUTIÈRE, *Étude de la perception du risque chez les 12-15 ans*, 2002.

[http://www.preventionroutiere.asso.fr/shared//ugo\\_content\\_imageview.aspx?cid=032fa55a-fd30-49f4-b97d-a855907b84a3&fid=fichier](http://www.preventionroutiere.asso.fr/shared//ugo_content_imageview.aspx?cid=032fa55a-fd30-49f4-b97d-a855907b84a3&fid=fichier)

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

### Buts du programme

Les buts de ce programme traduisent les résultats globaux attendus de la formation. Ils tiennent compte des orientations de la SAAQ en matière d'éducation à la sécurité routière, qui visent à favoriser l'adoption d'un profil de conduite sécuritaire, coopératif et responsable.

- Rendre la personne apte à conduire un cyclomoteur.
- Favoriser chez la personne la prise de conscience des risques associés à l'activité de conduite (risques liés au conducteur, au véhicule et à l'environnement).

### Normes d'application du programme

Le cours de conduite est d'une durée minimale de 6 heures, réparties comme suit :

- L'enseignement théorique d'une durée de 3 heures;
- L'enseignement pratique en circuit fermé d'une durée de 3 heures, dont la dernière demi-heure sert à évaluer l'apprenant<sup>4</sup>;
- L'autoapprentissage en dehors de l'école de conduite<sup>5</sup>.

L'enseignement théorique doit être terminé avant de commencer l'enseignement pratique.

L'autoapprentissage :

Avant de se présenter à son cours de conduite, l'apprenant doit avoir pris connaissance du guide *Conduire un cyclomoteur* et du *Guide de la route*, notamment pour y apprendre les règles de la circulation et de la signalisation routière. Ces deux guides sont complémentaires au cours de conduite. L'examen théorique administré en centre de services de la SAAQ tient compte des contenus présentés dans ces deux guides.

### Compétences du programme

Tout comme le Programme d'éducation à la sécurité routière (véhicule de promenade), le programme de cours pour le cyclomoteur a été conçu selon l'approche d'élaboration de programmes par compétences. Cette approche se traduit par une philosophie d'intervention qui vise à amener l'apprenant à mobiliser ses ressources individuelles, à agir, à réussir et à progresser dans différents contextes, selon des performances définies et avec tous les savoirs nécessaires.

Le Programme vise l'acquisition de deux compétences :

- Reconnaître les risques liés à l'utilisation du réseau routier
- Manœuvrer un cyclomoteur

---

4. Voir la fiche d'évaluation prévue à cet effet.

5. Le nombre d'heures consacrées à l'autoapprentissage n'est pas inclus dans le calcul des six heures allouées au cours de conduite.

Pour la compétence *Reconnaître les risques liés à l'utilisation du réseau routier*, l'apprenant devra déterminer les facteurs qui augmentent le risque en situation de conduite. Il devra aussi reconnaître les différentes caractéristiques des autres usagers et déterminer les actions appropriées pour une conduite coopérative et courtoise – application de la stratégie Observer – Évaluer – Agir (OEA). La stratégie OEA se définit comme suit :

1. **Observer son environnement** : scruter son environnement (savoir où, comment et quoi regarder)
2. **Évaluer les situations potentiellement à risque** : envisager des solutions possibles et choisir la plus sécuritaire
3. **Agir de manière sécuritaire** : exécuter les manœuvres les plus sécuritaires pour soi et pour autrui.

Pour la compétence *Manœuvrer un cyclomoteur*, l'apprenant devra être en mesure de bien préparer ses déplacements et de contrôler les manœuvres de base du cyclomoteur.

### ***Compétence traduite en comportement***

---

#### **Énoncé de la compétence**

Reconnaître les risques liés à l'utilisation du réseau routier

#### **Contexte de réalisation**

- À partir d'une documentation pertinente sur les sujets traités
- À l'aide des règles du Code criminel et de celles du Code de la sécurité routière

#### **Éléments de la compétence**

Déterminer les facteurs qui augmentent le risque en situation de conduite

#### **Critères de performance**

- Détermination de facteurs de risque relatifs à l'individu – facteurs physiologiques et psychologiques
- Détermination de facteurs de risque relatifs au véhicule
- Détermination de facteurs de risque relatifs à l'environnement

Déterminer le cadre légal et les règles de courtoisie qui permettent une conduite sécuritaire, coopérative et responsable

- Respect des lois et des règlements
- Détermination des règles de courtoisie

Tenir compte des autres usagers de la route (application de la stratégie OEA)

- Prise en considération des autres usagers de la route – caractéristiques, droits, etc.
- Détermination de stratégies permettant d'être visible pour les autres usagers
- Communication adéquate et constante avec les autres usagers – communication de ses intentions (gestes de courtoisie, etc.)
- Détermination d'actions appropriées en présence d'autres usagers

Évaluer son comportement au regard de l'utilisation du réseau routier

- Démonstration d'un jugement critique sur son comportement, ses habiletés, ses capacités et ses limites
- Détermination juste des moyens à prendre pour faire évoluer ses connaissances et ses habiletés

#### **Pour l'ensemble de la compétence**

- Prise en considération des valeurs sociales relatives à la responsabilité individuelle et collective en matière de sécurité routière

## ***Compétence traduite en comportement***

---

### **Énoncé de la compétence**

Manœuvrer un cyclomoteur

### **Contexte de réalisation**

- Dans différentes situations de conduite
- Selon les règles du Code criminel et du Code de la sécurité routière
- Selon la signalisation routière

### **Éléments de la compétence**

Préparer le véhicule pour son déplacement

### **Critères de performance**

- Repérage adéquat des caractéristiques techniques du véhicule utilisé
- Évaluation juste de l'état du cyclomoteur
- Planification efficace du déplacement
- Position de conduite sécuritaire

Réaliser les manœuvres de conduite

- Exploration visuelle adéquate
- Maintien adéquat et constant des marges de sécurité
- Maintien constant du contrôle du cyclomoteur : freinage, direction du véhicule, accélération, vitesse, etc.

Évaluer ses habiletés et ses limites au regard des manœuvres effectuées

- Démonstration d'un jugement critique à l'égard de son comportement, de ses habiletés, de ses capacités et de ses limites
- Détermination juste des moyens à prendre pour faire évoluer ses connaissances et ses habiletés

#### **Pour l'ensemble de la compétence**

- Respect du Code criminel et du Code de la sécurité routière
- Respect de la signalisation routière
- Application des stratégies de conduite selon les règles
- Prise de décisions conformes à la sécurité routière
- Courtoisie constante à l'égard des autres usagers de la route

Pour la liste des savoirs liés aux deux compétences, voir l'annexe I.

## ÉVALUATION

Pour attester que l'apprenant a acquis les compétences nécessaires pour manœuvrer un cyclomoteur en toute sécurité, une évaluation d'une durée de trente minutes a lieu à la fin du cours de conduite. La réussite à cette évaluation permet la délivrance de l'attestation de réussite au présent cours de conduite.

Cette évaluation se fait en circuit fermé et elle permet de vérifier si l'apprenant est en mesure de contrôler le cyclomoteur (la direction et la vitesse) à des vitesses de 30 km/h et 50 km/h au cours de ces manœuvres :

- Démarrage
- Conduite en ligne droite
- Virage
- Changements de direction successifs
- Immobilisation et freinage
- Stationnement

Utiliser la fiche à l'annexe III pour évaluer l'apprenant.

## Liste des savoirs liés à la compétence

Les savoirs ou objets de formation liés à la compétence servent de référents aux apprentissages que le candidat doit faire pour accroître sa compétence.

Le contenu lié aux savoirs se retrouve, entre autres, dans le guide *Conduire un cyclomoteur*, le *Guide de la route* et dans les documents réalisés dans le contexte du Programme d'éducation à la sécurité routière – *Carnet d'accès à la route*, *Aide-mémoire sur le partage de la route avec les autres usagers*, site Web *Éducation routière*, etc. Le manuel du propriétaire du cyclomoteur peut aussi contenir de l'information pertinente pour compléter les savoirs.

Cette liste comprend les principaux savoirs, sans s'y limiter.

### Compétence 1 : Reconnaître les risques liés à l'utilisation du réseau routier

Éléments de compétence	Savoirs (objets de formation)
Déterminer les facteurs qui augmentent le risque en situation de conduite	<p>Facteurs relatifs à l'individu</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Âge du cyclomotoriste</li><li>• Influence des pairs, de la famille et des médias</li><li>• Importance d'être en état de conduire et de maintenir cet état</li><li>• Causes de l'affaiblissement des capacités à conduire – alcool, drogues, médicaments, fatigue, etc.</li><li>• Effets de l'affaiblissement des capacités sur la conduite</li><li>• Contrôle de soi et de ses émotions : reconnaître les signes et maîtriser ses réactions</li><li>• Facteurs de distraction</li></ul> <p>Facteurs relatifs au véhicule</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Vulnérabilité du conducteur liée à la configuration du cyclomoteur – deux roues, absence d'habitacle, de ceinture de sécurité et de coussins gonflables pour se protéger</li><li>• Prise en considération des bruits inhabituels, des témoins lumineux, etc.</li><li>• Importance d'avoir des pneus correctement gonflés</li></ul> <p>Facteurs relatifs à l'environnement</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Prise en considération des conditions climatiques et routières – conduite dans l'obscurité, conduite sous la pluie, travaux routiers, routes de gravier, etc.</li><li>• Prise en considération de la densité de la circulation – présence d'embouteillage</li><li>• Prise en considération de la présence d'utilisateurs vulnérables – piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes, etc. – et de la présence de véhicules lourds et d'urgence</li></ul>

Éléments de compétence	Savoirs (objets de formation)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prise en considération des endroits où il peut y avoir une présence accrue d'usagers vulnérables – parcs, écoles, centres commerciaux, etc.</li> </ul>
<p>Déterminer le cadre légal et les règles de courtoisie qui permettent une conduite sécuritaire, coopérative et responsable</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Règles de la circulation et de la signalisation routière – signaux lumineux, marques sur la chaussée, panneaux de signalisation, etc.</li> <li>• Lois et règlements relatifs à la conduite</li> <li>• Règles de civisme</li> </ul>
<p>Tenir compte des autres usagers</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Caractéristiques respectives des autres usagers</li> <li>• Importance du partage de la route par rapport à la sécurité des usagers, notamment des usagers vulnérables</li> <li>• Exploration visuelle centrée sur les autres usagers (quoi, où et quand regarder)</li> <li>• Stratégies permettant d'être visible des autres usagers – ne pas circuler dans leurs angles morts, maintenir les phares allumés en tout temps (jour et soir), opter pour des vêtements de couleur vive ou pour des bandes réfléchissantes</li> <li>• Nécessité d'une communication adéquate pour assurer l'ordre et la sécurité sur le réseau routier</li> <li>• Prise en considération de l'environnement et du choix de moyens de communication appropriés</li> <li>• Communication de ses intentions de façon claire et en tout temps – peu importe si présence d'usagers ou non</li> <li>• Détermination d'actions appropriées pour une conduite coopérative et courtoise – augmenter les marges de sécurité (avant, arrière, latérales) autour du cyclomoteur, ralentir, laisser passer, changer de voie, etc.</li> </ul>

## Compétence 2 : Manœuvrer un cyclomoteur

Éléments de compétence	Savoirs (objets de formation)
Préparer le déplacement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stratégies pour avoir un cyclomoteur en bon état mécanique, sécuritaire et écologique – entretien périodique, manuel du propriétaire</li> <li>• Considération des conditions climatiques et routières et du moment de la journée (source d'information)</li> <li>• Vérification de la sécurité de déplacement avec le cyclomoteur</li> <li>• Planification du déplacement et du retour, s'il y a lieu – trajet de recharge, source d'information routière, etc.</li> <li>• Équipement nécessaire pour la conduite – casque de sécurité, visière, vêtements, gants, bottes, etc.</li> <li>• Adoption d'une position de conduite sécuritaire</li> </ul>
Réaliser les manœuvres de conduite	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Importance d'une bonne exploration visuelle (quoi, où et quand)</li> <li>• Observation : balayage visuel, vérification par-dessus l'épaule (angle mort), vision périphérique, rétroviseur, vision nocturne, éblouissement, etc.</li> <li>• Importance du maintien constant de marges de sécurité (avant, arrière et latérales) autour du cyclomoteur</li> <li>• Estimation de la distance par rapport aux autres usagers</li> <li>• Estimation de la vitesse des autres usagers</li> <li>• Facteurs qui peuvent faire varier les marges de sécurité à conserver</li> <li>• Adaptation des marges (avant, arrière et latérales) de sécurité selon la présence d'usagers, les conditions climatiques, les conditions routières, etc.</li> <li>• Maîtrise ou maniement sécuritaire et responsable du cyclomoteur</li> <li>• Anticipation des ralentissements et des arrêts en utilisant une vitesse adaptée au contexte</li> <li>• Prise de conscience des conséquences de la vitesse</li> <li>• Comportement du cyclomoteur : rôle de l'adhérence et de la friction dans différentes situations de conduite</li> </ul>

## ANNEXE II

## Fiche d'autoévaluation du cours de conduite

1. Selon l'apprenant, quels sont ses points forts et les points qu'il doit améliorer?

Points forts	Points à améliorer
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

2. Selon le moniteur, quels sont les points forts de l'apprenant et les points qu'il doit améliorer?

Points forts	Points à améliorer
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

Nom de l'apprenant : \_\_\_\_\_

Nom du moniteur : \_\_\_\_\_

## Fiche d'évaluation

Nom de l'apprenant :	_____
Date de l'évaluation :	_____
Résultat :	_____ / 100
	Réussite 
	Échec 
Signature du moniteur :	_____

Manœuvres à réaliser :

- Démarrage
- Conduite en ligne droite
- Virage
- Changements de direction successifs
- Immobilisation et freinage
- Stationnement

### Observations

---

	Non	Oui	Résultats
<b>1. S'installer de façon sécuritaire</b>			
1.1 Se doter d'une position de conduite sécuritaire			0 ou 5
<b>2. Observer l'environnement</b>			
2.1 Effectuer un balayage visuel efficace			0 ou 10
• Avoir le regard porté en direction de la trajectoire			
2.2 Vérifier dans les rétroviseurs			0 ou 10
• Vérifier au bon moment			
• Vérifier dans les rétroviseurs appropriés			
2.3 Vérifier par-dessus l'épaule (angles morts)			0 ou 10
• Vérifier au bon moment			
• Vérifier du bon côté			
• Vérifier sans bouger le corps			
<b>3. Communiquer ses intentions</b>			
3.1 Utiliser les clignotants et le feu de freinage			0 ou 10

- Les utiliser à l'avance
- Les utiliser de façon claire
- Les utiliser en tout temps
- Les arrêter une fois la manœuvre complétée

#### 4. Maintenir des marges de sécurité

4.1 Maintenir des marges de sécurité autour du cyclomoteur      🍏      🍏      0 ou 15

- Établir la marge de sécurité à l'avant et la maintenir
- Bien positionner le cyclomoteur dans la voie

#### 5. Contrôler le cyclomoteur

5.1 Contrôler la direction du cyclomoteur      🍏      🍏      0 ou 20

- Maintenir l'équilibre
- Manier le cyclomoteur avec une maîtrise suffisante

5.2 Contrôler la vitesse du cyclomoteur      🍏      🍏      0 ou 20

- Circuler à une vitesse réglementaire
- Adapter la vitesse aux manœuvres à effectuer

**TOTAL :**    \_\_\_/100

**Seuil de réussite : 75 points**

#### Règle de verdict

Pour conserver le résultat de réussite à l'examen, le candidat doit satisfaire à ces règles de verdict :

- Agir de façon sécuritaire
- Conduire sans conflits

*LE NON-RESPECT DE CES RÈGLES DE VERDICT ENTRAÎNE AUTOMATIQUEMENT UN ÉCHEC À L'EXAMEN EN ENTIER.*

#### Remarques

---



---



---



---

ANNEXE IV

**Contrat familial (exemple)**

Le contrat entre le cyclomotoriste en devenir et son parent ou tuteur est utile pour établir les règles à respecter par chacune des parties et préciser les attentes et responsabilités de chacun.

Le cyclomotoriste en devenir et son parent ou tuteur doivent décider ensemble des conséquences du non-respect des règles. Les conséquences peuvent varier selon la règle non respectée.

---

En tant que cyclomotoriste en devenir,

En tant que parent ou tuteur,

---

---

(nom)

(nom)

accepte :

accepte :

- D'avoir un comportement sécuritaire, coopératif et responsable;
- De respecter toutes les règles de la circulation et de la signalisation routière;
- De comprendre que conduire est un privilège qui implique des responsabilités importantes;
- De ne jamais conduire sous l'influence de l'alcool, du cannabis ou de toute autre drogue;
- De ne pas accroître la puissance ou la vitesse maximale du cyclomoteur;
- De porter, en tout temps, un équipement de protection, c'est-à-dire un casque et des vêtements protecteurs – gants, manches longues, pantalon et bottes;
- D'opter pour des vêtements de couleur vive ou pour des bandes réfléchissantes.

- D'être disponible pour toute conversation afin de t'aider à devenir un conducteur au comportement sécuritaire, coopératif et responsable;
- Que tu m'appelles en tout temps pour passer te prendre ou organiser un transport pour un retour sécuritaire à la maison;
- De te donner plus de liberté au fur et à mesure que tu progresses dans le perfectionnement de tes compétences de conduite;
- D'être ouvert à tes besoins.

---

Date et signature de l'apprenti conducteur

---

Date et signature du parent ou tuteur