



Manuel de l'automobiliste de la Saskatchewan 2018

Guide de la sécurité routière



Manuel de l'automobiliste de la Saskatchewan 2018

Guide de la sécurité routière

Le présent manuel est disponible en ligne à www.sgi.sk.ca/handbook. Sur ce site, un outil de traduction assistée par ordinateur donnant des traductions approximatives pour autres langues est disponible.

Le présent manuel est exact en date du mois d'août 2018. Consultez la version en ligne pour une version plus à jour.

Table des matières

1.	INTRODUCTION	1
2.	PROGRAMME DES PERMIS DE CONDUIRE DE LA SASKATCHEWAN	2
2.1	Permis de conduire.....	3
	Fausse carte d'identité	4
2.2	Immatriculation du véhicule	4
	Assurance automobile de la Saskatchewan offerte au titre du paiement des plaques d'immatriculation....	5
	Votre franchise.....	5
	Couverture pour les pertes impliquant un seul véhicule	6
	Couverture pour les pertes impliquant plus d'un véhicule	6
	Assurance automobile pour lésions corporelles	7
2.3	Programme de permis de conduire progressif	7
	Qu'est-ce que le permis de conduire progressif?	7
	Étapes du Programme de permis de conduire progressif	7
	Programme de perfectionnement des titulaires d'un permis de conduire progressif	9
	Appels	9
2.4	Changements de nom ou d'adresse	9
2.5	Classes de permis de conduire	10
	Permis de classe 1 – âge minimum : 18	10
	Permis de classe 2 – âge minimum : 18	10
	Permis de classe 3 – âge minimum : 18	11
	Permis de classe 4 – âge minimum : 18	11
	Permis de classe 5 – âge minimum : 16	12
	Permis de classe 7 – âge minimum : 16	13
2.6	Conditions médicales.....	14
2.7	Conduire aux États-Unis.....	14
2.8	Cours de conduite obligatoires	14
2.9	Se préparer pour l'examen pratique	15
2.10	Avant l'examen	15
2.11	Examen	15
	Examen théorique.....	15
	Test de vision	16
	Période d'apprentissage	16
	Examen pratique	16
3.	RENSEIGNEMENTS DE BASE ET RÈGLES DE LA CIRCULATION	19
	Six conditions de base pour la conduite automobile	19
3.1	Vitesse.....	20
3.2	Distraction au volant	21
	Téléphones cellulaires.....	21
3.3	Arrêts et stationnement	22
3.4	Partager la route	22
	Partager la route avec les gros camions.....	22
	Partager la route avec les chasse-neige	23
	Partager la route avec les motoneiges, les VTT et les voitures de golf.....	24
	Partager la route avec les véhicules d'urgence	24
	Partager la route avec les machines agricoles et les véhicules de largeur exceptionnelle	25
	Partager la route avec les autobus scolaires	25
	Partager la route avec les motocyclettes	26

	Partager la route avec les bicyclettes.....	27
	Partager la route avec les dépanneuses et les véhicules d'assistance routière.....	27
	Partager la route avec les cortèges funèbres.....	27
3.5	Concept des issues.....	28
3.6	Angles morts.....	29
3.7	Marques sur la chaussée.....	30
3.8	Voies de circulation.....	31
3.9	Position dans la voie.....	31
3.10	Quelle voie choisir.....	31
3.11	Signallement des manœuvres.....	32
	Clignotants.....	32
3.12	Changement de voie.....	33
3.13	Dépassements.....	33
3.14	Voies réservées aux autobus et aux bicyclettes.....	34
	Voies de circulation partagée.....	35
3.15	Virages.....	36
	Virages à droite.....	36
	Virages à gauche.....	38
3.16	Virages à gauche dans les deux sens.....	41
3.17	Priorité de passage.....	42
	Intersections sans signalisation.....	42
	Intersections à signalisation.....	44
	Véhicules de construction ou d'entretien des routes.....	45
	Fusion des voies en fermeture à glissière (Zipper merge).....	45
3.18	Où s'arrêter.....	46
3.19	Échangeurs routiers.....	47
	Ronds-points.....	47
	Échangeur avec sens de circulation inversés.....	48
3.20	Routes et autoroutes.....	50
	Conduite à gauche.....	50
	Routes et autoroutes à sens unique.....	50
	Routes et autoroutes à accès limité.....	50
3.21	Piétons.....	50
	Piétons en traversée illégale.....	50
3.22	Comment traverser une rue (voie urbaine).....	51
3.23	Fauteuils roulants et scooters électriques.....	51
3.24	Motocyclettes.....	52
3.25	Terre-pleins.....	52
3.26	Parcs de stationnement.....	52
3.27	Phares.....	53
3.28	Conduire la nuit ou à visibilité réduite.....	55
3.29	Choisir la vitesse appropriée.....	55
3.30	Règles générales.....	56
4.	SIGNALISATION ROUTIÈRE ET FEUX DE SIGNALISATION.....	57
4.1	Signalisation routière.....	57
4.2	Six formes de panneaux que tout conducteur doit reconnaître.....	57
4.3	Couleur des panneaux.....	59
4.4	Panneaux de réglementation.....	59
4.5	Panneaux réglementaires de stationnement.....	61
4.6	Panneaux réglementaires de passage pour piétons.....	61
4.7	Panneaux réglementaires de direction des voies.....	62

4.8	Panneaux réglementaires de manœuvre aux intersections	63
4.9	Panneaux d'avertissement	64
4.10	Panneaux de travaux de construction	68
4.11	Passages à niveau	69
	Passages à niveau avec signaux d'avertissement automatique	69
4.12	Identificateurs des voies transversales	70
4.13	Panneaux d'indication	70
4.14	Panneaux d'information	71
4.15	Feux de signalisation	72
5.	COMPÉTENCES FONDAMENTALES DE CONDUITE	74
5.1	Dangers	74
	Dangers réels et possibles	74
5.2	Méthode de conduite IPDE	75
	Identifier	75
	Prédire	75
	Décider.....	76
	Exécuter	76
	S'améliorer en s'exerçant	76
5.3	Temps et évaluation des distances - Juger des distances en termes de temps	77
	Notion du temps	78
	Comment évaluer le créneau	79
5.4	Savoir observer	82
	Regarder vers la trajectoire	82
	Exploration visuelle sur les routes et routes rurales	83
	Regarder aussi loin que possible sur les routes	83
	Abaisser son regard sur les routes	85
	Balayer les routes du regard	85
	Prospecter la chaussée sur les routes.....	85
	Vérifier vos issues sur les routes.....	85
	Consulter votre tableau de bord sur les routes	86
	Exploration visuelle en zone urbaine.....	86
	Regarder loin devant en zone urbaine.....	86
	Abaisser son regard en zone urbaine	86
	Balayer la chaussée du regard en zone urbaine	87
	Prospecter la chaussée en zone urbaine	87
	Vérifier vos issues en zone urbaine	87
	Consulter votre tableau de bord en zone urbaine.....	87
	Exploration visuelle la nuit.....	87
	Exploration visuelle en cas d'urgence.....	87
	Éviter les risques de collisions	88
	Conduire dans une circulation dense	89
5.5	Avant de prendre le volant	89
	Bien connaître son véhicule	89
	Équipement de sécurité.....	90
	Comment s'asseoir	93
5.6	Manipulation du volant (braquage)	95
	Positions des mains	95
	Croisement ou chevauchement des mains.....	96
	Tiré-glissé	96
5.7	Comment accélérer	97

5.8	Véhicules à transmission manuelle	97
	Point mort et pédale d’embrayage.....	97
5.9	Véhicules à transmission automatique	98
5.10	Conduite à vitesse réduite	98
	Manœuvres à vitesse réduite	98
	Marche arrière.....	99
	Techniques de conduite pour la marche arrière	100
6.	COMPÉTENCES SUPÉRIEURES DE CONDUITE.....	101
6.1	Stationnement.....	101
	Stationnement en parallèle	101
	Caméras de recul	102
	Stationnement oblique	103
	Stationnement dans une pente	104
6.2	Virages.....	104
	Demi-tours	104
	Demi-tour en deux temps.....	105
6.3	Conduite sur les routes, autoroutes et grandes routes	106
	Régulateur de vitesse	107
	Autoroutes à accès limité	107
	S’engager dans une autoroute	107
	Circuler sur une autoroute.....	107
	Quitter l’autoroute	108
	Si vous manquez une sortie	108
	Urgences sur une autoroute.....	108
6.4	Dépassements	109
	Temps de dépassement sécuritaire	109
	Estimation du temps d’approche d’un véhicule arrivant en sens inverse	110
	Est-ce que j’ai le temps ou non.....	110
	Mise en pratique.....	111
	Quand on vous dépasse.....	111
6.5	Courbes et coins de rue	112
6.6	Routes de montagne.....	113
6.7	Routes de section, routes municipales et routes d’accès aux ressources	113
	Conduite sur routes de gravier	113
6.8	Conduite en hiver	114
	Préparer son véhicule	114
	Se préparer à voir et à être vu	115
	Conduire sur une chaussée glissante.....	115
	Comment se mettre en mouvement	117
	Comment s’arrêter sur une chaussée glissante	117
	Tentations auxquelles il faut résister	117
	Voiles blancs	117
	Premières chutes de neige	117
	Survie	118
6.9	Freinage.....	118
	Freinage « au seuil »	119
	Freinage « aux quatre roues »	119
6.10	Conduite en situation d’urgence	120
	Où regarder.....	120
	Techniques de freinage d’urgence.....	120
	Techniques de manœuvre d’urgence	120

	Freinage et braquage combinés	122
	Point mort et débrayage.....	122
	Dérapages	122
	Déportements sur un accotement mou	124
	Fossés.....	124
	Éclatement d'un pneu.....	125
	Panne de freins	125
	Panne de la servo-direction ou du servo-frein	126
	Accélérateur coincé	126
	Panne de phares	126
	Animaux sur la route.....	126
6.11	Comprendre les collisions	128
6.12	En cas de collision	129
	Éliminer les dangers immédiats.....	129
	Secourir les blessés.....	129
	Appeler la police	129
	Identifier les témoins.....	130
	Prendre des photos.....	130
	Quand faut-il faire un rapport à la police	130
	Produits dangereux.....	130
	Échanger des renseignements avec les autres conducteurs	130
	Signaler l'accident à SGI.....	130
6.13	Facteurs d'affaiblissement (autres que les drogues et l'alcool)	132
	Fatigue	132
	Stress et maladie.....	132
	Conduite agressive.....	133
	Brouillard, poussière, pluie battante et mauvaise visibilité.....	133
	Téléphones cellulaires	134
	Fumée de cigarette.....	134
7.	ALCOOL ET DROGUES AU VOLANT	135
7.1	Alcool	135
	Faits sur l'alcool au volant en Saskatchewan.....	135
	Effets débilissants de l'alcool sur le cerveau	135
	Séquence des effets sur le corps	135
	Comment l'alcool vous affecte-t-il?.....	136
	Probabilité de collision	137
	TA et temps.....	137
7.2	Drogues	138
	Faits sur la drogue au volant an Saskatchewan	138
	Médicaments d'ordonnance, sans ordonnance et drogues à usage récréatif	138
	Drogues illégales.....	139
7.3	Combinaison d'alcool et de drogues	140
	Étudiants contre l'alcool au volant (SADD)	141
8.	RESPECT DE LA LOI AU VOLANT	142
8.1	Code de la sécurité routière (<i>Traffic Safety Act</i>).....	142
	Application de la loi	142
	Arrêt au signal de la police.....	142
	Présentation du permis de conduire et du certificat d'immatriculation	142
	Véhicules dangereux.....	142
	Saisie des véhicules.....	142

	Conduite avec facultés affaiblies	143
	Suspension administrative immédiate du permis de nouveaux conducteurs.....	144
	Suspensions administratives immédiates du permis des conducteurs expérimentés	145
	Suspensions immédiates et indéfinies du permis de conduire	145
8.2	<i>Code criminel</i> du Canada	146
	Conduite avec facultés affaiblies	146
	Autres infractions au <i>Code criminel</i> liées à la conduite automobile.....	147
	Arrestation	148
	Révocation du permis	148
	Rétablissement des privilèges du conducteur	148
	Permis restreint spécial	150
8.3	Contraventions	150
8.4	Programme de perfectionnement des conducteurs	151
8.5	Programme de reconnaissance des conducteurs prudents	152
	Échelle d'évaluation de la sécurité	152
	Mode de fonctionnement.....	153
	Techniques de conduite écoénergétiques.....	155
INDEX	157

1. Introduction

Le but du présent manuel est de vous aider à acquérir les connaissances nécessaires afin de devenir un conducteur compétent. Il constitue un ouvrage de référence, soit un condensé des règles et techniques fondamentales de la conduite automobile. Cependant, toute interprétation et application de la loi doit être uniquement fondée sur les lois pertinentes.

Un bon conducteur demeure toujours maître de ses gestes, de ses réactions et de son véhicule. Cette maîtrise lui permet de demeurer calme et à l'aise au volant, et d'effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision quand il se déplace sur la route ou qu'il suit le flot de la circulation. Le but essentiel que vise tout bon conducteur est de perturber le moins possible la circulation.

Vous devriez acquérir de solides compétences permettant de reconnaître les situations qui requièrent toute votre attention, de prévoir les manœuvres des autres conducteurs, de décider comment réagir, puis d'appliquer cette décision. Assurez-vous de posséder les connaissances et de maîtriser les techniques nécessaires pour contrôler votre véhicule afin qu'une petite erreur ne se transforme jamais en une situation dangereuse. Vous devez savoir contrôler votre véhicule dans des situations d'urgence en fonction des diverses conditions météorologiques et de l'état de la route, y compris des surfaces extrêmement glacées ou glissantes.

La conduite automobile est l'une des rares activités que presque tout le monde exerce fréquemment. Vous avez donc le choix : soit conduire d'une manière négligente, soit conduire avec précision, maîtrise et sécurité. Si vous mettez en pratique vos compétences fondamentales, vous pourrez vous adonner au plaisir de la conduite automobile tout en assurant votre sécurité et celle des autres.

Ce manuel vous aidera à obtenir votre permis de conduire. Plus important encore, il vous aidera à acquérir et à développer des compétences de conduite sécuritaire. Le contenu de ce manuel est aussi disponible sur le site www.sgi.sk.ca/handbook.

2. Programme des permis de conduire de la Saskatchewan

Les programmes et les examens à l'intention des automobilistes sont conçus afin que ceux qui conduisent un véhicule sur les voies publiques soient aptes à le faire avec compétence et prudence. Conduire doit être considéré comme un privilège et une responsabilité, non pas comme un droit. La législation provinciale sur les véhicules automobiles établit certains règlements en vue d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route et de permettre une circulation efficace et sécuritaire.

Pour conduire en Saskatchewan, vous devez détenir un permis de conduire valide de la classe correspondant au type de véhicule que vous souhaitez conduire. Le système de classes de permis établit certaines normes minimales de compétence de connaissances et de condition physique et mentale jugées nécessaires à la conduite sécuritaire des différents types de véhicules. Votre permis est donc délivré en fonction du ou des types de véhicules que vous êtes autorisé à conduire.

La première fois que vous demandez un permis de conduire de la Saskatchewan, on vous demandera de fournir des documents prouvant votre identité, votre lieu de résidence et votre droit de demeurer au Canada. Chaque document doit avoir été délivré par une autorité telle que le gouvernement fédéral ou provincial ou un organisme fédéral (vous trouverez une liste détaillée des documents approuvés dans la brochure de SGI intitulée *Establishing Your Identity*). Seuls les originaux sont acceptés (pas de photocopies). Conformément aux normes canadiennes, des copies électroniques de ces documents saisis par balayage seront conservées dans votre dossier.

Pour obtenir le permis de conduire, vous devez pouvoir conduire un véhicule de manière compétente et prudente, comprendre la signification de toute la signalisation routière et bien connaître les règles de la route. Vous êtes tenu de passer un examen dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- Vous n'avez jamais détenu de permis de conduire;
- Vous n'avez pas détenu de permis de conduire de la Saskatchewan au cours des cinq dernières années;
- Vous désirez changer de classe de permis ou obtenir une mention spéciale;
- Vous venez de vous installer en Saskatchewan et vous détenez un permis de conduire délivré par une autre province, un État ou un pays dont les permis ne sont pas reconnus en Saskatchewan. Les permis des États-Unis peuvent être reconnus. Ceux d'Allemagne, de Suisse, de Corée du Sud, du Royaume-Uni, de République d'Irlande, d'île de Man, d'Australie, d'Autriche, de Belgique, de France, du Japon, d'île de Jersey, des Pays-Bas, de Nouvelle-Zélande et de Taïwan peuvent être échangés en Saskatchewan pour un permis de classe 5 et une mention spéciale pour motocyclettes, le cas échéant. Il est également possible qu'un permis d'un pays non susmentionné soit accepté par la province. Pour cela, veuillez vous renseigner auprès de tout agent autorisé de SGI (motor licence issuer) ou du bureau de l'examineur. Vous pouvez aussi consulter le site www.sgi.sk.ca/newresidents ou composer sans frais le 1-844-855-2744 (1-844-TLK-2SGI). Toutefois, si votre permis n'était pas valide, vous pourriez être dispensé de la période d'apprentissage de neuf mois, ainsi que de la nécessité de suivre un cours de conduite, si vous prouvez que vous possédez une expérience de conduite en produisant un permis de conduire valide, en anglais ou en français, ou encore un permis de conduire rédigé dans une autre langue (tel qu'un permis de conduire international), à condition d'y joindre une traduction acceptée par SGI.

Tout nouveau résidant désireux d'obtenir un permis de conduire de la Saskatchewan sans passer d'examen doit répondre à certaines exigences :

- si cette personne est un ancien résidant d'une province ou d'un territoire canadien, elle doit détenir un permis de conduire valide, délivré par ce territoire administratif. Un permis de conduire délivré par cette autorité et expiré depuis moins de cinq ans est aussi acceptable. Les nouveaux résidants peuvent conduire avec leur permis valide hors province durant 90 jours suivant leur emménagement en Saskatchewan. **Remarque** : Une fois que le permis de conduire de toute classe de la Saskatchewan a été validé, le permis provenant de la province ou du territoire d'origine devient invalide.

- si cette personne est un ancien résident d'un des pays reconnus et nommés à la page précédente, elle doit détenir un permis de conduire valide et une copie de son dossier de conduite du territoire en question, auquel doit être jointe une traduction acceptée par SGI, comme un permis de conduire international.

2.1 Permis de conduire

Votre permis de conduire expire le dernier jour de votre mois de naissance ou le dernier jour du mois de l'expiration de vos documents d'immigration.

Le 1^{er} avril 2016, la Saskatchewan a délivré une nouvelle version hautement sécuritaire de son permis de conduire de cinq ans et d'une carte d'identité. Ces documents présentent des caractéristiques améliorées en plus de respecter les normes internationales et de prévoir l'intégration de la technologie de reconnaissance faciale. Les nouveaux permis de conduire et cartes d'identité ne seront délivrés qu'aux clients dont l'ancienne carte est périmée, à ceux qui obtiennent leur permis de conduire/carte d'identité à photo pour la première fois, ou qui doivent mettre à jour leurs renseignements. Il faudra jusqu'à cinq ans avant que chaque conducteur de la Saskatchewan possède la nouvelle carte.



Le permis de conduire illustré ici a été mis en application le 1^{er} avril 2016

Vous êtes obligé de présenter votre permis à tout agent de la paix (policiier) qui en fait la demande. Si vous ne l'avez pas en votre possession, l'agent peut vous accorder un délai d'au plus 48 heures pour le présenter. Si votre permis est assorti de conditions particulières, vous devez respecter ces conditions alors que vous êtes au volant. (Les codes relatifs aux conditions figurent à la page suivante.)

Si vous êtes de passage en Saskatchewan, votre permis de conduire existant vous accorde les mêmes privilèges que ceux dont vous jouissez dans votre province, votre territoire ou votre État. À titre de visiteur en Saskatchewan, vous n'avez pas le droit de faire une demande de permis de conduire de la province. Si vous êtes titulaire d'un visa de visiteur pour entrées multiples (pluriannuel), vous êtes admissible au permis de conduire de la Saskatchewan ou de la carte d'identité à photo pour ceux sans permis de conduire. À titre de visiteur en Saskatchewan, vous n'êtes pas tenu de faire immatriculer votre véhicule dans la province, à moins que vous décidiez d'en devenir résident.

Les étudiants inscrits dans un établissement d'enseignement reconnu, ainsi que leur famille immédiate, ne sont pas tenus d'échanger leur permis de conduire durant la période où ils suivent des cours à temps plein. Si vous devenez résident de la Saskatchewan, votre permis de conduire et votre plaque d'immatriculation actuels sont valides pour 90 jours suivant votre établissement dans la province.

Fausse carte d'identité

Vous commettez une infraction criminelle en modifiant de quelque façon que ce soit une carte d'identité à photo ou la version papier d'un permis de conduire. Un tel geste peut sembler anodin, mais l'utilisation d'une carte d'identité frauduleuse ou le fait de prêter votre carte d'identité à des fins frauduleuses peut entraîner des conséquences graves, notamment :

- la suspension de votre permis de conduire pour une période minimale de trois mois;
- une amende minimale de 125 \$;
- une éventuelle condamnation pour fraude commise en violation du *Code criminel*, ce qui pourrait avoir une incidence sur votre emploi, sur vos études ainsi que sur la possibilité de voyager à l'étranger;
- l'imposition d'une amende à d'autres personnes, qui pourraient être congédiées ou se voir contraintes d'abandonner leurs activités professionnelles.

CODES DE CONDITIONS	
A	- doit porter des lunettes ou lentilles cornéennes.
B	- ne peut conduire de nuit.
C	- ne peut conduire que dans un rayon de 40 km de l'adresse indiquée sur le permis.
D	- ne peut conduire que dans un rayon de 80 km de l'adresse indiquée sur le permis.
E	- ne peut conduire qu'en dehors des limites d'une ville, et en ville en tant qu'apprenti conducteur.
F	- véhicule doit être équipé de deux rétroviseurs extérieurs.
G	- le conducteur doit présenter sa carte <i>Detail Authority</i>
H	- motocyclettes à trois roues; motocyclettes à deux roues en tant qu'apprenti conducteur seulement.
J	- motocyclettes d'une cylindrée de 50 cc ou moins; plus élevée en tant qu'apprenti conducteur.
K	- transport en autobus scolaire limité à moins de 36 passagers.
L	- ne doit pas conduire un véhicule de classe 2 ou 4.
M	- véhicule à transmission automatique/électronique dans les classes de 1 à 3, peut conduire un véhicule à transmission manuelle en tant qu'apprenti conducteur.
N	- ne peut conduire que des autobus scolaires équipés d'une transmission automatique.
R	- motocyclettes d'une cylindrée de 400 cc ou moins
T	- ne peut conduire un taxi libre.
W	- classe pour véhicule commercial avec restrictions (Canada seulement)

Codes des mentions	
A	- peut conduire un véhicule avec freins pneumatiques
G	- conducteur doit présenter sa carte <i>Detail Authority</i>
M	- motocyclette
S	- autobus scolaire
1, 2, 3 ou 4	- autorisé à conduire un véhicule de la classe correspondante, à titre d'apprenti conducteur
6	- peut conduire une motocyclette à titre d'apprenti conducteur

Le droit de conduire est toujours accordé sous réserve d'un examen médical favorable.

2.2 Immatriculation du véhicule

Tous les véhicules doivent être correctement immatriculés selon leur usage et porter la plaque d'immatriculation appropriée.

Les plaques d'immatriculation doivent être solidement fixées de façon à être clairement visibles. Absolument rien ne doit empêcher qu'elles soient facilement lues ou clairement photographiées par un dispositif de contrôle des infractions aux feux rouges.



Il est interdit de modifier de quelque façon que ce soit le numéro ou l'identité de la plaque d'immatriculation.

Les nouveaux résidents ont jusqu'à 90 jours pour faire immatriculer leur(s) véhicule(s) en Saskatchewan. Ils doivent aussi souscrire à l'assurance automobile de base de la Saskatchewan. Un non-résident (une personne qui n'est pas propriétaire ou locataire d'un logement ni titulaire d'un bail d'habitation en Saskatchewan ET s'il y a lieu, ne paie pas d'impôts sur le revenu en Saskatchewan) peut conduire en Saskatchewan pendant une période indéterminée à condition que son permis de conduire délivré à l'étranger demeure valide.

Assurance automobile de la Saskatchewan offerte au titre du paiement des plaques d'immatriculation

Le paiement de vos plaques d'immatriculation donne droit à trois garanties offertes au titre de l'assurance automobile de base de la Saskatchewan :

Le paiement de vos plaques d'immatriculation donne droit à trois garanties offertes au titre de l'assurance automobile de base de la Saskatchewan :

- collision et sans collision (dommages matériels à votre véhicule);
- lésions corporelles;
- responsabilité civile.

La garantie collision et sans collision est aussi connue sous le nom de couverture des dommages directs. Cette garantie prévoit le remboursement des dommages matériels causés à votre véhicule à la suite d'un accident ou de tout autre événement, comme de la grêle, un incendie ou un vol. *Les demandes d'indemnisation pour des dommages matériels causés à votre véhicule sont assujetties à une franchise.

- Les véhicules sont assurés pour un montant équivalant à leur valeur réelle, ce qui correspond à la valeur marchande actuelle de votre véhicule, établie en comparaison avec des véhicules similaires, dotés d'équipement similaire, comportant un kilométrage similaire et étant dans une condition similaire à celle du véhicule assuré (voir les limites de la couverture à la page 51 de la brochure sur le permis de conduire et l'assurance automobile de la Saskatchewan intitulée *Driver's Licence and Basic Auto Insurance*).

Les résidents de la Saskatchewan sont indemnisés pour les lésions corporelles s'ils sont blessés ou tués dans une collision d'automobile au Canada ou aux États-Unis. Tous les résidents de la Saskatchewan peuvent choisir entre deux types d'assurance automobile dont le tarif est similaire – la garantie sans égard à la faute et la garantie délictuelle.

La garantie sans égard à la faute comporte un forfait global qui couvre la majorité des frais engagés à la suite de blessures subies dans une collision d'automobiles. Si un tiers est jugé responsable de la collision, la garantie Indemnisation sans égard à la faute vous permet d'intenter des poursuites pour les frais qui ne sont pas couverts par le forfait prévu; vous ne pouvez cependant pas intenter des poursuites pour souffrances et douleurs, sauf dans des cas exceptionnels.

La garantie délictuelle comporte un forfait de base qui couvre certains des frais engagés à la suite de blessures subies dans un accident de la route. Si un tiers est reconnu coupable de la collision, la garantie délictuelle vous permet d'intenter des poursuites pour les frais qui ne sont pas couverts par le forfait prévu, de même que pour souffrances et douleurs, sous réserve d'une franchise de 5 000 \$.

La garantie de la responsabilité civile prévoit une somme maximale de 200 000 \$ pour le propriétaire du véhicule; cette somme sert à rembourser les dommages causés au bien d'autrui ou les blessures causées à un tiers.

Votre franchise

L'assurance automobile offerte au titre du paiement de vos plaques d'immatriculation couvre la perte de votre véhicule ou les dommages causés à ce dernier, ainsi qu'à l'équipement qu'il comporte, attribuables aux causes suivantes : accident, capotage, incendie, vol, tempête de vent ou de grêle, déduction faite de la franchise.

Une franchise s'applique à la perte de tout véhicule que vous pouvez avoir. Il s'agit du montant que vous devez acquitter avant que s'applique l'assurance offerte au titre du paiement de la plaque d'immatriculation.

Par exemple, si votre franchise est de 700 \$ et que vous êtes responsable d'une collision qui entraîne des dommages évalués à 2 000 \$ à votre véhicule, Saskatchewan Government Insurance (SGI) (la société d'assurances de la Saskatchewan) remboursera les dommages en excédent de votre franchise. Vous devrez assumer les premiers 700 \$, et SGI paiera les 1 300 \$ restants.

Toutefois, s'il est déterminé que la responsabilité du sinistre incombe à un autre conducteur/propriétaire résidant de la Saskatchewan et si cette personne peut être identifiée, l'assurance de cette dernière couvrira les dommages que vous aurez subis, y compris votre franchise ainsi que tous les autres frais raisonnables engagés.

Couverture pour les pertes impliquant un seul véhicule

Accident n'impliquant qu'un seul véhicule – Tous les dommages subis sont couverts, déduction faite de la franchise. Vous pouvez récupérer le montant de la franchise s'il est possible de poursuivre la partie responsable de l'accident. Votre expert d'assurances peut vous aider à cet égard. Dans la plupart des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule, le conducteur est responsable et doit payer sa propre franchise.

Dommages attribuables à une tempête ou aux intempéries – Même si vous n'êtes pas responsable des dommages attribuables aux intempéries, telles que la grêle ou un arbre tombé sur votre véhicule, la franchise s'applique, étant donné que des poursuites ne peuvent être intentées contre aucune partie responsable.

Accident impliquant un animal – Si vous n'êtes couvert que par l'assurance obligatoire, à laquelle donne droit le paiement de vos plaques d'immatriculation, la franchise s'applique. Si vous détenez une assurance automobile additionnelle, il est possible que vous ne soyez pas tenu de payer la franchise dans le cas d'un accident impliquant un animal.

Délit de fuite – Les dommages sont couverts, déduction faite de la franchise. Il est possible que vous puissiez récupérer le montant de la franchise si la partie responsable est identifiée. Votre expert d'assurances peut vous aider à cet égard.

Vol ou vandalisme – Si vous n'êtes couvert que par l'assurance automobile obligatoire, à laquelle donne droit le paiement de vos plaques d'immatriculation, la franchise s'applique. Il est possible que vous puissiez récupérer le montant de la franchise si la partie responsable est identifiée. Si vous détenez une assurance automobile additionnelle, il est possible que vous soyez exonéré du paiement de la franchise en cas de vol de votre véhicule.

Couverture pour les pertes impliquant plus d'un véhicule

Vous n'êtes pas responsable de l'accident – Dans la plupart des cas, vous n'avez pas à payer la franchise. La partie jugée responsable de l'accident est responsable des dommages que vous avez subis, ce qui inclut le paiement de votre franchise. Une fois que votre expert d'assurances a confirmé le montant d'indemnisation auquel vous avez droit, vous pouvez faire réparer votre véhicule chez le carrossier de votre choix.

Vous êtes responsable de l'accident – En tant que conducteur responsable de l'accident, vous devez assumer le plein montant de la franchise. L'assurance automobile à laquelle donne droit le paiement de vos plaques d'immatriculation couvre aussi la franchise de l'autre conducteur impliqué, de même que tous les dommages causés à son véhicule.

Responsabilité partagée pour l'accident – Lorsque deux conducteurs sont jugés chacun partiellement responsables de la collision, ils doivent tous deux payer une partie de leur franchise si leur véhicule a subi des dommages. Par exemple, si le pourcentage de votre responsabilité est évalué à 25 p. 100, vous payez 25 p. 100 de votre franchise.

Assurance automobile pour lésions corporelles

Le programme d'assurance automobile pour lésions corporelles indemnise les résidents de la Saskatchewan qui ont été blessés dans un accident de la route, au Canada ou aux États-Unis. La couverture offerte dépend du type de protection choisi – la garantie sans égard à la faute ou la garantie délictuelle.

Garantie sans égard à la faute

Les résidents de la Saskatchewan bénéficiant de la garantie sans égard à la faute sont couverts par un forfait d'assurance global, indépendamment des circonstances de la collision. Ce forfait couvre la perte de revenu, les frais médicaux ainsi que les frais engagés pour la réadaptation, les prestations de déficience permanente et de décès. Les résidents de la Saskatchewan bénéficiant de la garantie sans égard à la faute peuvent intenter des poursuites visant à se faire rembourser certains frais qui ne sont pas couverts par leur forfait, de même que toute perte de revenu supérieure à celle qui est prévue par le régime d'assurance. Sauf dans des circonstances exceptionnelles, ils ne peuvent intenter de poursuites pour souffrances et douleurs.

Garantie délictuelle

Les résidents de la Saskatchewan bénéficiant de garantie délictuelle sont couverts par un forfait d'assurance de base, indépendamment des circonstances de la collision. Ce forfait prévoit une certaine couverture pour la perte de revenu, les frais médicaux ainsi que les frais engagés pour la réadaptation, les prestations de déficience permanente et de décès. Les résidents de la Saskatchewan bénéficiant de la garantie délictuelle qui ne sont pas entièrement responsables de l'accident peuvent intenter des poursuites visant le remboursement des frais, de même que de la perte de revenu qui ne sont pas couverts par l'assurance; ils peuvent aussi intenter des poursuites pour souffrances et douleurs. Dans les deux cas, une franchise de 5 000 \$ s'applique.

Pour des renseignements complémentaires sur la garantie sans égard à la faute, sur la garantie délictuelle ou sur la façon de déterminer le type d'assurance automobile qui vous convient, consultez le site Web de SGI à www.sgi.sk.ca, informez-vous à un bureau de SGI ou adressez-vous à un bureau qui délivre des plaques d'immatriculation afin d'obtenir de la documentation décrivant les garanties offertes.

2.3 Programme de permis de conduire progressif

Qu'est-ce que le permis de conduire progressif (*Graduated Driver Licensing*)?

Le but du Programme de permis de conduire progressif est d'accroître la sécurité sur nos routes en permettant aux nouveaux conducteurs et aux nouvelles conductrices de s'adapter progressivement à des conditions de conduite de plus en plus exigeantes à mesure qu'ils acquièrent de l'expérience. Quel que soit leur âge, les nouveaux conducteurs reçoivent tout l'appui utile et ont l'occasion de développer progressivement les compétences essentielles et d'acquérir l'expérience nécessaire avant d'obtenir leur permis de conduire permanent.

Le Programme de permis de conduire progressif de la Saskatchewan comprend trois paliers : apprenti, novice 1 et novice 2. À mesure qu'il passe d'un palier au suivant, le conducteur est soumis à des restrictions de moins en moins nombreuses, jusqu'à ce qu'il obtienne le permis régulier de classe 5. Le statut actuel du conducteur apprenti, novice 1 ou novice 2 est clairement indiqué sur le permis de conduire.

Étapes du Programme de permis de conduire progressif :

1. Obtention du permis d'apprenti.
2. Conduite durant neuf mois avec un conducteur surveillant.
3. Réussite du cours obligatoire de conduite.
4. Réussite de l'examen pratique sur la route.

5. Conduite durant six mois à titre de conducteur novice 1 de classe 5.
6. Période de 12 mois à titre de conducteur novice 2 de classe 5 sans aucun incident (p. ex. accident responsable, infraction routière, suspension du permis).
En cas de tout incident, le novice 2 doit recommencer au tout début de cette période de 12 mois sans incident.
7. Obtention du permis régulier de classe 5.

Programme de perfectionnement des titulaires d'un permis de conduire progressif

	Classe 7 - Apprenti 9 mois	Classe 5 - Novice 1 6 mois	Classe 5 - Novice 2 12 mois	
Exigences	Âgé de 16 ans (ou 15 ans et inscrit à un cours de conduite d'une école secondaire)	Âgé de 16 ans		VOUS DÉTENEZ MAINTENANT VOTRE PERMIS RÉGULIER!
	Réussite de l'examen écrit	Réussite de l'examen pratique de classe 5		
	9 mois excluant toute période d'interruption (non-renouvellement, révocation ou suspension du permis)	Six mois - excluant toute période d'interruption (non-renouvellement, révocation ou suspension du permis)	12 mois - excluant toute période d'interruption (non renouvellement, révocation ou suspension du permis) et 12 mois - sans accident responsable, infraction routière, suspension du permis.	
	Cours de conduite obligatoire - école secondaire (30 h de théorie, 6 h de pratique) ou école de conduite (6 h de théorie, 6 h de pratique)			
Restrictions	Le conducteur surveillant doit toujours être présent et occuper le siège à côté du conducteur.	Tout passager, sauf un, doit être membre de la famille immédiate.		
	Le conducteur surveillant doit détenir un permis et être un conducteur expérimenté	Les autres passagers doivent être membres de la famille immédiate.*		
	Entre minuit et 5 h du matin, tout passager doit être un membre de la famille immédiate (sauf le conducteur surveillant)*	Pas plus de passagers que le nombre de ceintures de sécurité.	Pas plus de passagers que le nombre de ceintures de sécurité.	
	Pas plus de passagers que le nombre de ceintures de sécurité.	Ne peut pas consommer d'alcool ou de drogues avant de prendre le volant (alcoolémie zéro)	Ne peut pas consommer d'alcool ou de drogues avant de prendre le volant (alcoolémie zéro)	
	Ne peut pas consommer d'alcool ou de drogues avant de prendre le volant (alcoolémie zéro)	Ne peut pas servir de conducteur surveillant pour un autre conducteur.	Ne peut pas servir de conducteur surveillant pour un autre conducteur.	
	Ne peut pas servir de conducteur surveillant pour un autre conducteur.	Ne peut pas obtenir un permis de conduire d'un véhicule commercial ni la mention « autobus scolaire ».	Ne peut pas obtenir un permis de conduire d'un véhicule commercial ni la mention « autobus scolaire ».	

*Les membres de la famille immédiate sont : le conjoint ou la conjointe; un enfant; un frère; une sœur; le père; la mère, un des grands-parents; le conjoint ou la conjointe de sa mère ou de son père, un des grands-parents par alliance, un frère ou une sœur par alliance, le parent d'accueil, un enfant placé dans la famille d'accueil, un frère ou une sœur d'accueil, un beau-père, une belle-mère, un beau-frère, une belle-sœur, une bru, un gendre.

Remarque : Lorsqu'ils sont au volant, il est interdit à tout conducteur inscrit au programme du permis de conduire progressif d'utiliser tout équipement de communication électronique portatif et mains libres, tel que les téléphones cellulaires.

Programme de perfectionnement des titulaires d'un permis de conduire progressif

Quel que soit le palier du programme atteint, tout conducteur responsable d'un accident, coupable d'une infraction routière ou encore dont le permis a été suspendu est automatiquement inscrit au « Programme de perfectionnement des titulaires d'un permis de conduire progressif ». Les étapes suivantes sont prévues :

- le conducteur reçoit une lettre d'avertissement si sa première infraction entraîne deux points d'inaptitude ou moins.*
- si ce premier incident (accident responsable, infraction routière, suspension du permis) entraîne de trois à six points d'inaptitude, le conducteur doit participer à une formation de sécurité au volant.

À chacun des cas de récurrence, le conducteur devra suivre un des cours supplémentaires de sécurité au volant, puis on lui imposera des suspensions administratives de permis :

- Cours de conduite préventive
- Cours de perfectionnement des conducteurs -- on y enseigne les responsabilités de tout conducteur ainsi que les conséquences associées à la conduite d'un véhicule, en plus d'encourager l'adoption de bonnes habitudes de conduite sécuritaire.
- Suspension de 30 jours du permis
- Suspension de 90 jours du permis
- Suspension de 180 jours du permis
- Entrevue et mesures supplémentaires

* Pour obtenir une liste complète des infractions et des points d'inaptitude, composez le 1-844-855-2744 (1-844-TLK-2SGI).

Appels

Tout conducteur peut faire appel auprès du Conseil routier de la Saskatchewan (Highway Traffic Board) de toute sanction, à l'exception de la lettre d'avertissement, la séance d'éducation routière, la demande d'entrevue et la revue du manuel. Ce Conseil est un organisme indépendant de SGI et il possède l'autorité de modifier une décision, d'accorder un permis avec restrictions et de réduire ou d'augmenter la période de suspension du permis.

2.4 Changements de nom ou d'adresse

En cas de changement de nom ou d'adresse, vous devez en informer SGI par écrit dans un délai de 15 jours ou aviser un bureau d'agent autorisé de SGI. Un document juridique doit accompagner toute demande de changement de nom ou de date de naissance.

Vous pouvez aussi réviser vos coordonnées et modifier votre adresse postale, adresse de voirie ou adresse de courriel en vous rendant à *MySGI* au site www.sgi.sk.ca/mysgi.

Vous pouvez aviser SGI de votre changement d'adresse par écrit, grâce au service en ligne, ExpressAddress au site www.expressaddress.com. Ce service peut également signaler simultanément votre changement d'adresse à plusieurs autres organismes gouvernementaux, provinciaux et municipaux.

2.5 Classes de permis de conduire

PERMIS DE CLASSE 1 — ÂGE MINIMUM : 18 ANS

Permet au titulaire du permis de conduire des

- véhicules de classe 1 – c'est-à-dire des véhicules automobiles/tracteurs routiers et des semi-remorques, ainsi que des camions qui tirent une (des) remorque(s) ou un (des) véhicule(s) dont la masse nette dépasse 4600 kg;
- véhicules des classes 2, 3, 4 et 5.



Ne permet pas au titulaire du permis de conduire des

- véhicules équipés de freins pneumatiques, motocyclettes ou autobus scolaires, sans la ou les mentions appropriées.

Exigences

Âge minimum	18 ans et non considéré conducteur novice
Médicalement apte	Voir page 14
Test de vision	Voir page 16
Examen théorique	Les examens théoriques du permis de classe 1 comprennent : classes 1, 2, 3, 4, connaissances de base et panneaux
Vérification avant départ	Doit effectuer une vérification avant départ sur un véhicule de classe 1
Examen pratique	Doit passer l'examen pratique avec un véhicule de classe 1

PERMIS DE CLASSE 2 — ÂGE MINIMUM : 18 ANS

Permet au titulaire du permis de conduire des

- véhicules de classe 2 — c'est-à-dire des autobus aménagés pour le transport de plus de 24 passagers, lorsqu'ils ont au moins un passager à bord;
- véhicules des classes 3, 4 et 5;
- véhicules de classe 1 par un apprenti conducteur avec la mention appropriée.



Ne permet pas au titulaire du permis de conduire des

- véhicules équipés de freins pneumatiques, motocyclettes ou autobus scolaires, sans la ou les mentions appropriées.

Exigences

Âge minimum	18 ans et non considéré conducteur novice
Médicalement apte	Voir page 14
Test de vision	Voir page 16
Examen théorique	Les examens théoriques du permis de classe 2 comprennent : classes 2, 3, 4, connaissances de base et panneaux
Vérification avant départ	Doit effectuer une vérification avant départ sur un véhicule de classe 2
Examen pratique	Doit passer l'examen pratique avec un véhicule de classe 2

Remarque : Pour plus de renseignements sur le système de classes de permis, consultez l'examineur de votre localité.

1 – Les conducteurs d'un véhicule de classe 3 ou 5 équipé de freins pneumatiques ne sont pas tenus de détenir la mention appropriée de « freins pneumatiques », uniquement dans le cas de véhicules de ferme dûment enregistrés.

PERMIS DE CLASSE 3 — ÂGE MINIMUM : 18 ANS

Permet au titulaire du permis de conduire des

- véhicules de classe 3 — c'est-à-dire les camions porteurs de plus de deux essieux, qui ne sont pas des camions de classe F dûment immatriculés, et les camions à plus de deux essieux qui ne sont pas des camions de classe F dûment immatriculés, mais qui tirent une (des) remorque(s) ou un (des) véhicule(s) dont la masse nette ne dépasse pas 4600 kg;
- véhicules des classes 4 et 5.
- véhicules automobiles ayant plus de deux essieux et ne tirant aucune semi-remorque.
- véhicules de classe 1 ou 2 par un apprenti conducteur avec la mention appropriée.



Ne permet pas au titulaire du permis de conduire des

- véhicules équipés de freins pneumatiques, motocyclettes ou autobus scolaires, sans la ou les mentions appropriées.

Exigences

Âge minimum	18 ans et non considéré conducteur novice
Médicalement apte	Voir page 14
Test de vision	Voir page 16
Examen théorique	Les examens théoriques du permis de classe 3 comprennent : classe 3 et classe 4, connaissances de base et panneaux
Vérification avant départ	Doit effectuer une vérification avant départ sur un véhicule de classe 3
Examen pratique	Doit passer l'examen pratique avec un véhicule de classe 3

PERMIS DE CLASSE 4 — ÂGE MINIMUM : 18 ANS

Permet au titulaire du permis de conduire des

- véhicules de classe 4, c'est-à-dire :
 - les autobus aménagés pour le transport de 24 passagers ou moins, lorsqu'ils ont au moins un passager à bord;
 - les véhicules immatriculés dans la classe PT et transportant, contre rémunération, 24 passagers ou moins;
 - les véhicules immatriculés dans les classes PB ou PC;
 - transportant, contre rémunération, 24 passagers ou moins;
 - qui ne servent pas exclusivement au transport de passagers handicapés ou des auxiliaires chargés de les assister;
 - les ambulances en service contre rémunération;
 - les véhicules de classe 5.



Ne permet pas au titulaire du permis de conduire des

- véhicules équipés de freins pneumatiques, motocyclettes ou autobus scolaires, sans la ou les mentions appropriées.

Exigences

Âge minimum	18 ans et non considéré conducteur novice
Médicalement apte	Voir page 14
Test de vision	Voir page 16
Examen théorique	Les examens théoriques du permis de classe 4 comprennent : classe 4, connaissances de base et panneaux
Vérification avant départ	Doit effectuer une vérification avant départ sur un véhicule de classe 4
Examen pratique	Doit passer l'examen pratique avec un véhicule de classe 4 ou 5

PERMIS DE CLASSE 5 — ÂGE MINIMUM : 16 ANS

Permet au titulaire du permis de conduire des

- véhicules de classe 5 c'est-à-dire les voitures, les fourgonnettes, les camions porteurs à deux essieux qui tirent une (des) remorque(s) ou un (des) véhicule(s) dont la masse nette ne dépasse pas 4 600 kg, les autobus sans passager à bord, les habitations motorisées à trois essieux, les taxis et les ambulances hors service;
- autobus scolaires transportant moins de 16 élèves;
- voitures de police lorsque celles-ci sont utilisées dans l'application de la loi;
- tracteurs routiers ayant deux essieux ne tirant aucune semi-remorque;
- camions de ferme à deux essieux qui tirent un (des) véhicule(s) dont la masse nette ne dépasse pas 4600 kg;
- camions de ferme ayant plus de deux essieux;
- véhicules immatriculés dans les classes PB ou PC destinés exclusivement au transport, à la location et qui ne transportent pas plus de 24 passagers handicapés et tout auxiliaire chargé de les accompagner;
- véhicules de classe 1, 2, 3 ou 4 à titre d'apprenti conducteur de 18 ans ou plus, avec la mention appropriée 1, 2, 3 ou 4 (mais n'est pas un novice);
- véhicules à trois roues (p. ex. ayant un volant, des sièges d'automobile et des commandes au plancher – non pas une motocyclette à trois roues).



Ne permet pas au titulaire du permis de conduire des

- véhicules équipés de freins pneumatiques, motocyclettes, sans la ou les mention(s) appropriée(s).

Exigences

Test de vision	Voir page 16
Examen théorique	Les examens théoriques pour les permis de classe 5 comprennent : Connaissances de base et panneaux
Examen pratique	Doit détenir un permis de classe 7 depuis au moins neuf mois Doit passer l'examen pratique avec un véhicule de classe 5

Permis des classes 5 et 7 :

Remarque : Les personnes âgées de moins de 18 ans ont besoin d'une autorisation parentale pour obtenir un permis de conduire. Une fois que le consentement a été accordé, il ne peut pas être retiré.

2 – Fourgonnettes aménagées pour le transport de 15 passagers ou moins. Si le véhicule contient plus de 12 passagers, le conducteur doit être âgé d'au moins 18 ans, et ne peut pas être un novice.

3 – Les conducteurs d'un véhicule de classe 3 ou 5 équipé de freins pneumatiques ne sont pas tenus de détenir la mention appropriée, uniquement dans le cas de véhicules de ferme dûment enregistrés.

PERMIS DE CLASSE 7 — ÂGE MINIMUM : 16 ANS

15 ans à condition d'avoir réussi le cours de conduite d'une école secondaire

Permet au titulaire du permis de conduire des

- véhicules de classe 5 à titre d'apprenti conducteur.

Remarque : Ne permet pas au titulaire de permis d'avoir la mention spéciale pour motocyclette ni de conduire un véhicule à trois roues à titre d'apprenti conducteur.



Exigences

Identification	Vous devez prouver vos noms au complet et date de naissance en produisant un certificat de naissance, un passeport ou vos documents d'immigration. Vous devez aussi produire un document sur lequel est apposée votre signature officielle, comme votre carte d'assurance-maladie de la Saskatchewan, votre passeport ou un permis de conduire délivré par une province canadienne ou un territoire canadien, ou sur tout autre document jugé acceptable par SGI. Tout nouveau conducteur âgé de 15 à 18 ans est tenu de fournir le formulaire de signature dûment rempli par un parent ou tuteur ou le formulaire dûment rempli par un répondant pouvant être obtenu auprès de l'unité de perfectionnement des conducteurs de SGI (Driver Development), d'un agent autorisé de SGI ou encore d'un instructeur de conduite accrédité de SGI. Si vous avez changé de nom à la suite d'un mariage ou pour toute autre raison, veuillez fournir des documents prouvant votre changement de nom. Assurez-vous d'avoir en votre possession les originaux de plusieurs pièces d'identité, car les photocopies ne sont pas acceptées.
Test de vision	Voir page 16
Examen théorique	Les examens théoriques de classe 7 comprennent : Connaissances de base et panneaux

Le titulaire d'un permis de classe 7 doit conduire sous la supervision d'un conducteur surveillant. Ce conducteur surveillant doit :

- Être en mesure, en tout temps, de prendre lui-même le contrôle du véhicule;
- Détenir un permis de conduire équivalant à la classe 5 ou à une classe supérieure délivré par une province canadienne, un territoire canadien ou un État américain;
- Avoir détenu un permis de conduire valide pour au moins 365 jours au cours des trois dernières années (sans être un novice);
- Occuper le siège à côté du conducteur et des commandes manuelles du véhicule.

Le permis de tout conducteur de 15 ans qui cesse de suivre le Cours de conduite d'une école secondaire sera automatiquement révoqué.

Remarque : Le titulaire d'un permis des classes 1 à 5 peut conduire une motoneige ou un véhicule tout-terrain (VTT). Les conducteurs de motoneige nés après le 1^{er} janvier 1989 sont tenus de suivre un cours de sécurité approuvé, en plus de détenir un permis des classes 1 à 5. Le titulaire d'un permis de classe 7 peut conduire une motoneige ou un VTT pourvu qu'il soit accompagné d'une personne détenant un permis des classes 1 à 5 ou sous la supervision (gardé à vue et à proximité de cinq mètres) d'une personne conduisant une autre motoneige ou un autre VTT et détenant un permis des classes 1 à 5.

Le titulaire d'un permis de classe 7 ou d'une classe supérieure peut conduire une voiturette de golf sur une voie publique si la municipalité a adopté un arrêté municipal, approuvé par SGI, le permettant.

Pour plus de renseignements sur les motoneiges, les VTT et les voiturettes de golf, appelez le Centre de services à la clientèle de SGI au 1-844-855-2744 (1-844-TLK-2SGI).

2.6 Conditions médicales

Pour obtenir ou renouveler votre permis, vous devez signaler à SGI tout changement de votre état de santé qui pourrait réduire votre aptitude à conduire sans risque. Les renseignements doivent être fournis sur un formulaire d'assurance complémentaire que vous trouverez là où sont délivrés les permis de conduire. Toute négligence à signaler un problème relié à l'état de santé risque de se solder par la perte de la couverture d'assurance. Pour plus de renseignements, communiquez avec le Centre de services à la clientèle de SGI à Regina au 1-844-855-2744 (1-844-TLK-2SGI).

Les conducteurs qui soumettent une demande de permis de classe 1, 2, 3 ou 4 ou de classe 5 avec mention 1, 2, 3, 4, autobus scolaire ou remorque lourde, doivent satisfaire à certaines normes médicales et présenter un certificat médical à SGI avant le début de l'examen.

2.7 Conduire aux États-Unis

Les États-Unis et le Canada ont un accord de réciprocité qui reconnaît un permis commercial canadien comme preuve d'aptitude physique et mentale. Toutefois, aux États-Unis, les conducteurs de véhicules de classe 5 doivent détenir en plus du permis de conduire commercial ou utilitaire une preuve d'aptitude physique si la masse du véhicule ou l'ensemble de véhicules a une capacité nominale (poids nominal brut du véhicule - PNBV) de plus de 4536 kg.

Les exigences des États-Unis en matière d'aptitude physique pour conduire les véhicules commerciaux s'appliquent également aux véhicules agricoles de classe F dûment immatriculés, mais ne s'appliquent pas aux véhicules à usage privé (p. ex. lors de vacances aux États-Unis en remorquant un véhicule de plaisance).

Pour plus de renseignements, veuillez consulter le manuel des conducteurs professionnels de la Saskatchewan intitulé *Saskatchewan Professional Driver's Handbook*.

2.8 Cours de conduite obligatoires

Aucun titulaire d'un permis de classe 7 ne peut obtenir de permis de classe supérieure sans avoir au préalable passé avec succès le cours de conduite d'une école secondaire, ou reçu au moins six heures de formation pratique et six heures de formation en salle de classe offertes par un instructeur certifié. Prenez le temps d'assister à la soirée d'information pour les parents, offerte par l'instructeur de votre école secondaire. Pour obtenir une liste d'instructeurs certifiés, consultez www.sgi.sk.ca/onlineservices.

L'instructeur ou moniteur de conduite vous remettra un Certificat de cours de conduite ou ajoutera une attestation de formation à votre dossier électronique SGI. Si votre dossier de client SGI ne contient pas d'attestation de formation, vous devrez présenter votre Certificat à l'examineur au moment de votre examen pratique de classe 5.

Si vous êtes inscrit au Cours de conduite d'une école secondaire, vous devez ouvrir gratuitement un compte SGI (MySGI) afin de passer votre examen en ligne. Tout agent autorisé de SGI peut vous aider à ouvrir un compte. Pour ce faire, vous devrez présenter une pièce d'identité.

2.9 Se préparer pour l'examen pratique

Pratiquez souvent votre conduite dans une variété de conditions de conduite. Exercez-vous exactement comme vous l'avez appris de votre instructeur. Consignez tous vos exercices de pratique dans un journal (*Practice Log*) disponible auprès de votre instructeur ou de SGI qui offre également, sans frais, des affiches indiquant « Learner driver » ainsi qu'un manuel pour les surveillants de nouveaux conducteurs et pour les copilotes intitulé, *A Guide for Supervisors of New Drivers – Co-Pilot's Manual booklet*.

Les examens pratiques se déroulent en anglais. Les examinateurs donnent leurs directives dans un langage simple et clair. Pour se préparer à l'examen pratique, les conducteurs doivent connaître les termes suivants : right turn (virage à droite), left turn (virage à gauche), lane change (changement de voie de circulation), parallel park (stationnement en parallèle), traffic lights (feux de signalisation), intersection, stop (arrêt), shoulder check (vérification par-dessus l'épaule) et two-point turn (demi-tour en deux temps).

2.10 Avant l'examen

Lorsque vous êtes prêt à passer l'examen, contactez le bureau de l'examineur pour fixer un rendez-vous. Pour passer l'examen pratique de classe 5 ou l'examen pratique pour les motocyclettes ou pour fixer tout autre rendez-vous visant à écrire un examen, appelez ou visitez un agent autorisé de SGI ou réservez en ligne au moyen de votre compte MySGI. Pour passer tout autre examen, composez le 1-844-TLK-2SGI (1-844-855-2744). Si vous négligez d'annuler le rendez-vous et vous ne vous présentez pas à l'examen, vous serez tenu d'acquitter les frais de votre nouveau rendez-vous.

À Regina et à Saskatoon, les bureaux sont ouverts de 8 h à 17 h du lundi au vendredi, et de 9 h à 17 h le samedi et le dimanche. Les examens écrits sont offerts à Regina et à Saskatoon sans rendez-vous et sont tenus de 8 h à 16 h du lundi au samedi. Les examens ne sont pas offerts les samedis de fins de semaine prolongées.

Vous devez prouver votre âge en produisant un certificat de naissance, un passeport ou tout autre document accepté par SGI. Tout nouveau conducteur âgé de 15 à 18 ans est tenu de fournir le formulaire de signature dûment rempli par un parent ou tuteur ou le formulaire dûment rempli par le répondant qui fournit le consentement autorisant le privilège d'obtenir un permis de conduire. Assurez-vous d'avoir en votre possession les originaux de plusieurs pièces d'identité, car les photocopies ne sont pas acceptées. Si vous avez changé de nom à la suite d'un mariage ou pour toute autre raison, veuillez fournir des documents prouvant votre changement de nom.

2.11 Examen

Pour toutes les classes de permis, vous devez réussir trois différents types de tests : un examen théorique, un examen de la vue et un examen pratique. Pour certaines classes de permis, il faut aussi passer un examen médical et subir une vérification avant départ.

Examen théorique

L'examen théorique comprend deux parties : les situations de conduite et la connaissance des règles de la route, ainsi que la signalisation routière. Si vous échouez à une partie d'un examen, vous n'aurez qu'à reprendre la ou les partie(s) où vous avez échoué. **Les résultats d'examens écrits réussis sont valides pendant un an. Vous ne pouvez passer l'examen qu'une seule fois par jour.** Si le sens d'une question ne vous semble pas clair, n'hésitez pas à demander à l'examineur de vous aider. Les téléphones cellulaires et les appareils électroniques ne sont pas permis dans la salle d'examen.

Dans la version électronique du présent manuel sur le site Web de SGI à www.sgi.sk.ca/quiz, des exemples de questions d'examen ainsi des animations utiles sont affichées.

Test de vision

Le test de vision peut comporter des tests sur :

- le champ visuel;
- l'acuité visuelle;
- l'évaluation des distances.



Vous devez satisfaire à certaines normes minimales de vision, sinon vous pourriez être dirigé vers un ophtalmologiste ou un optométriste qui recommandera des examens supplémentaires et le port éventuel de lunettes ou de lentilles cornéennes. Si vous devez porter des lunettes ou des lentilles pour réussir le test de vision, on vous délivrera un permis restreint. **Votre permis n'est alors valide que lorsque vous portez ces verres correcteurs prescrits.**

Période d'apprentissage

Le titulaire d'un permis de classe 7 doit détenir ce permis pendant au moins neuf mois avant d'être admissible à tout autre examen visant à obtenir un permis d'une autre classe.

Examen pratique

Pour être admis à l'examen pratique, **vous devez vous-même fournir le véhicule** appartenant à la classe appropriée.

Vous devez fixer votre rendez-vous au bureau de l'examineur le plus proche. Les rendez-vous pour examens pratiques dans les plus petits centres sont réservés aux résidents locaux.

L'examen pratique évalue votre aptitude à conduire un véhicule de façon sécuritaire. Il portera sur les points suivants :

- le respect en cours de route des panneaux de signalisation;
- les prévisions des risques possibles;
- le stationnement en parallèle et la marche arrière;
- le respect et l'usage des voies de circulation;
- la vérification par-dessus l'épaule;
- les départs;
- les arrêts;
- la signalisation routière et les feux de signalisation;
- le franchissement d'intersections contrôlées et non contrôlées;
- les virages;
- d'autres habitudes de prudence au volant telles qu'une vitesse appropriée et les techniques de direction du véhicule.

Si vous avez des questions à propos de l'examen pratique, l'examineur se fera un plaisir d'y répondre avant le début de l'examen.

Remarque : Aucun animal de compagnie ou aucun passager, sauf l'examineur, n'est admis à bord du véhicule durant l'examen pratique.

On vous refusera la possibilité de passer l'examen pratique si :

- vous n'avez pas les documents prouvant que vous avez réussi le cours de conduite approprié (attestation de formation consignée dans votre dossier électronique SGI ou Certificat de cours de conduite);
- vous êtes en retard au rendez-vous;
- vous n'êtes pas titulaire du permis de conduire approprié ou n'avez pas payé les frais d'examen;
- vous n'êtes pas titulaire d'un permis de classe 7 depuis au moins neuf mois;
- vous ne pouvez satisfaire aux normes d'aptitude physique et mentale ou à ceux fixés par le test de vision;
- vous conduisez au centre d'examen de façon illégale;
- votre véhicule n'est pas sécuritaire ou ne répond pas aux normes d'équipement prévues par la loi. L'examineur procédera à une inspection du véhicule avant l'examen et s'assurera que toutes les pièces suivantes fonctionnent correctement ou lui sont acceptables, sinon il peut refuser de vous faire passer l'examen :
 - l'avertisseur sonore (klaxon)
 - les clignotants
 - les feux de freinage
 - les phares (selon la loi)
 - les essuie-glaces (selon la loi)
 - les dégivrateurs (selon la loi)
 - les ceintures de sécurité et les coussins gonflables
 - l'indicateur de vitesse
 - une plaque d'immatriculation correctement fixée à l'arrière du véhicule
 - le pare-brise n'est obstrué par aucun objet
 - le pare-brise et les vitres avant et de côté ne sont pas des pièces de rechange teintées provenant d'un marché secondaire
 - les portes du conducteur et du passager avant
 - les sièges
 - l'habitacle du véhicule est malpropre ou dégage une forte odeur ou senteur
 - le véhicule n'appartient pas à la classe appropriée.

Si votre pare-brise est endommagé et que vous n'êtes pas sûr de pouvoir utiliser votre véhicule pour l'examen pratique, il serait plus prudent de demander à l'examineur d'en vérifier l'état avant l'examen. Pour cela, rendez-vous à un bureau de l'examineur pour une évaluation en personne. Vous trouverez aussi sur le site Web sgi.sk.ca/windshield des exemples de pare-brise dont l'état n'est pas acceptable.

Vous échouerez l'examen pratique si vous :

- faites un excès de vitesse;
- êtes impliqué dans un accident dont vous êtes responsable à 50 p. 100 ou plus;
- négligez d'effectuer un arrêt obligatoire;
- ne cédez pas la priorité aux véhicules et aux piétons;
- ne portez pas votre ceinture de sécurité;
- êtes incapable de stationner correctement en parallèle;
- ne respectez pas les feux de signalisation;
- n'obéissez pas à une requête de l'examineur;
- avez besoin de l'aide de l'examineur;
- avez commis plusieurs erreurs mineures.

À la fin de l'examen pratique, on vous remettra un rapport complet, indiquant les erreurs commises. En cas d'échec, le rapport indiquera où vous devez apporter des améliorations. Quand vous aurez plus de pratique, vous pourrez à nouveau prendre rendez-vous pour un examen. Vous devrez payer des frais d'inscription supplémentaires avant chaque examen pratique.

Si vous faites une demande de permis de classe 5 et que vous échouez à l'examen pratique, vous devrez attendre deux semaines avant de pouvoir passer un autre examen pratique. On pourrait vous demander de suivre une formation supplémentaire ou de prolonger la période d'apprentissage. Si vous réussissez l'examen pratique, les résultats sont valides pendant 12 mois, mais vous devez faire mettre à jour votre permis auprès de tout agent autorisé du SGI avant de pouvoir conduire seul.

3. Renseignements de base et règles de la circulation

Six conditions de base pour la conduite automobile

Condition du conducteur

La condition du conducteur renvoie à votre aptitude physique, mentale et émotionnelle à la conduite. Des six conditions, elle est la plus importante, étant donné qu'un conducteur en bon état physique, mental et émotionnel peut s'adapter à toutes les autres conditions ainsi qu'aux erreurs des autres conducteurs.

Condition du véhicule

L'état du véhicule influence votre capacité à contrôler le véhicule, votre capacité à voir et à être vu, et à communiquer avec d'autres conducteurs et piétons. Vos chances d'éviter une collision sont meilleures si votre véhicule est en parfait état que s'il a des défauts de fonctionnement. Vous êtes le seul à savoir quand quelque chose ne fonctionne pas. C'est vous qui êtes en mesure de remarquer les défauts possibles et de les corriger ou les faire réparer par un mécanicien qualifié.

Conditions de luminosité et d'éclairage

La première exigence de la conduite sécuritaire est de voir et d'être vu. Cette aptitude est influencée par les conditions de luminosité, c'est-à-dire la présence de lumière naturelle ou artificielle, pas assez de lumière ou trop de lumière. Le danger d'une faible luminosité est illustré par le fait que le taux des collisions mortelles nocturnes est deux fois plus élevé que le taux de collisions qui surviennent durant la journée.

Conditions météorologiques

Le mauvais temps peut affecter la traction, la visibilité et le contrôle du véhicule. La pluie, la neige et la glace rendent la chaussée glissante. Les conditions météorologiques défavorables peuvent obscurcir votre vision en raison de la pluie, la neige, le brouillard, les éclaboussures de flaques d'eau sur les routes, en plus de la buée sur le pare-brise à l'intérieur du véhicule. Les autres conducteurs ont plus de difficulté à vous voir, et les piétons derrière leur parapluie ne voient pas toujours les voitures s'approcher. Les vents forts ou violents rendent les manœuvres au volant plus difficiles et peuvent faire dévier une voiture vers le mauvais côté de la route.

Conditions routières

Les conditions routières renvoient à l'ensemble du réseau routier, au type de revêtement et à l'état dans lequel se trouve la surface des routes. Ces facteurs peuvent affecter votre aptitude à contrôler le volant, à arrêter et à manœuvrer le véhicule. La température peut entraîner de mauvaises conditions routières. Ces dernières varient selon le type de route : d'une rue secondaire à une voie de communication, d'une voie secondaire à une route ou une autoroute principale, d'une route à deux voies à une route express. Tout déplacement peut rencontrer différentes conditions routières, chacune nécessitant un ajustement à votre conduite.

Conditions de circulation

Les conditions de circulation dépendent du nombre de véhicules et de piétons utilisant la même route que la vôtre et au même moment, ainsi qu'en grande partie, de la façon dont la route a été conçue pour composer avec le volume du trafic routier à un moment donné. Un plus grand nombre de véhicules se traduit par plus de conflits de circulation augmentant ainsi les possibilités d'une collision. Les conditions de circulation sont influencées par le moment de la journée, le jour de la semaine, même par la période de l'année en raison des vacances, ainsi que par l'environnement, comme un centre commercial, un établissement sportif, une usine ou une école.

3.1 Vitesse

Des limites de vitesse sont imposées sur toutes les voies publiques de la Saskatchewan. Ne dépassez pas la limite autorisée lorsque vous conduisez. Les véhicules d'urgence répondant à un appel peuvent dépasser ces limites permises.

Les limites de vitesse sont indiquées sur des panneaux de signalisation placés le long de la plupart des routes provinciales et dans les secteurs urbains. En l'absence de panneaux, la limite de vitesse est de 80 km/h. Les limites sont généralement affichées à l'entrée de la plupart des petites et grandes villes et elles s'appliquent partout dans les limites des agglomérations, sauf indication contraire. La vitesse indiquée est la vitesse maximale autorisée dans des conditions idéales.

La limite de vitesse à respecter est de 60 km/h en croisant des dépanneuses ou véhicules d'urgence immobilisés dont les feux clignotants fonctionnent, ou encore en croisant tout véhicule ou matériel du ministère de la Voirie et de l'Infrastructure dont les feux clignotent, que ces machines soient en mouvement ou non. Dans la zone de travaux appelée « zone orange » (zone d'entretien routier), les automobilistes doivent ralentir et ne pas dépasser la limite de vitesse indiquée. Les amendes pour excès de vitesse en croisant un travailleur de la voirie ou du matériel dans ces zones sont trois fois plus élevées. Certaines villes ont adopté des règlements municipaux obligeant les conducteurs à respecter les limites de vitesse de la zone orange dans toute la zone de construction. Veuillez vous renseigner sur les règlements en vigueur dans votre secteur.

Les conducteurs doivent également réduire leur vitesse à 60 km/h quand ils croisent, sur une route ou autoroute, une dépanneuse immobilisée dont les feux jaune-orange ou les feux jaune-orange et bleus clignotent pendant qu'elle prête assistance à un véhicule en panne.

Dans les zones scolaires, le conducteur doit faire preuve davantage de prudence. Chaque petite ou grande ville établit la limite de vitesse dans ses zones scolaires, conformément à ses règlements municipaux. En conséquence, les lois diffèrent d'un endroit à l'autre et il faut prêter une grande attention aux panneaux de signalisation. En l'absence de panneaux dans les zones scolaires, il vaut toujours mieux réduire la vitesse et avancer avec prudence.

Le service de police peut avoir recours au radar photographique afin de faire respecter les limites de vitesse dans les zones de travaux (zones orange), les zones scolaires et les zones à risque élevé. Les contraventions découlant du radar photographique sont délivrées au propriétaire immatriculé du véhicule qui a dépassé la limite de vitesse dans ladite zone.

Vous devez ralentir à l'approche d'animaux sur la chaussée et le long des voies.

Quelles que soient les limites de vitesse affichées, vous devez toujours circuler à une vitesse raisonnable et appropriée, compte tenu des conditions existantes. Conduire trop lentement présente aussi des risques. Vous ne devez donc pas circuler à une vitesse réduite au point de gêner ou d'empêcher la circulation des autres véhicules, à moins d'avoir pris toutes les mesures de sécurité appropriées.

Les courses entre véhicules sont illégales sur toutes les voies publiques de la province.

3.2 Distraction au volant

Tout conducteur est tenu de toujours faire preuve de prudence, de vigilance et de respect pour les autres usagers de la route. Toute manœuvre périlleuse ou autre activité risquant de déranger, de surprendre ou de gêner les autres usagers est interdite aux conducteurs et à tous leurs passagers.

L'inattention et la distraction au volant causent 21 p. 100 de toutes les collisions, ce qui représente en Saskatchewan, une moyenne de 41 collisions mortelles par an.

Faire deux choses à la fois est assez simple. Nous le faisons tout le temps : marcher et parler; courir et écouter de la musique; chanter et danser.

Toutefois, conduire exige de faire plus de deux choses à la fois, p. ex. diriger la voiture, freiner, changer de vitesse, surveiller la circulation. Si on ajoute des distractions telles que manger, se maquiller, ou utiliser un téléphone cellulaire pour parler ou envoyer des messages, les résultats peuvent être désastreux. Les conducteurs doivent consacrer toute leur attention à la conduite. Les distractions les plus communes des conducteurs sont : à l'extérieur du véhicule, des personnes, des objets ou des événements, et à l'intérieur du véhicule, les passagers, les choses que l'on cherche ou regarde, la radio, la température ou d'autres commandes manuelles du véhicule, ainsi que le fait de fumer, manger ou boire.

Il est par ailleurs interdit de conduire un véhicule de façon bruyante, sciemment, alors que rien ne vous y oblige.

Téléphones cellulaires

En Saskatchewan, il est interdit de tenir, regarder ou manipuler un téléphone cellulaire ou autre appareil mobile portatif, au volant. Les conducteurs expérimentés qui ne sont plus dans le programme de permis de conduire progressif peuvent utiliser des téléphones cellulaires mains libres si l'activation se fait au moyen d'une commande vocale ou d'une seule touche, et s'ils sont accrochés au pare-soleil, au tableau de bord ou à un support spécial.

Remarque : Les téléphones cellulaires ou appareils mobiles mains libres sont interdits dans le programme de permis de conduire progressif.

Les conducteurs expérimentés* ont le droit d'utiliser les téléphones cellulaires mains libres en conduisant, y compris :

- Les appareils qui s'accrochent au pare-soleil
- Les écouteurs, câblés ou sans fil
- Les dispositifs à commande vocale
- Les dispositifs intégrés au véhicule, tels que OnStar ou ceux utilisant la technologie Bluetooth
- Les écouteurs Bluetooth
- L'activation par une seule touche (One-Touch) de la fonctionnalité mains libres sur un téléphone cellulaire facile à atteindre
- La composition du 9-1-1 au moyen d'un téléphone cellulaire en conduisant (conducteurs nouveaux ou expérimentés)
- La composition du 9-1-1 au moyen d'un téléphone cellulaire lorsqu'on est arrêté sur le bord de la route (conducteurs nouveaux et expérimentés).

* Les conducteurs expérimentés sont les titulaires de permis qui ne font pas partie du programme de permis de conduire progressif.

Deux condamnations ou plus (au cours d'une période de 12 mois) pour avoir utilisé un dispositif électronique de communication en conduisant signifient la saisie du véhicule pendant sept (7) jours, et ce, peu importe qui en est le propriétaire.

3.3 Arrêts et stationnement

Lorsque vous vous arrêtez sur une route, vous devez toujours vous garer à l'extrême droite.

En cas d'arrêt sur une route, autoroute ou route rurale, vous devez vous immobiliser à plus de 30 m (98 pi) de tout véhicule arrêté sur la voie en sens opposé.

Tout véhicule immobilisé la nuit sur une route, autoroute ou route rurale doit être signalé par des fusées éclairantes, des clignotants de détresse ou des réflecteurs. Il est interdit de toucher à tout dispositif servant à signaler un véhicule immobilisé.

Un arrêt complet est obligatoire à tous les panneaux d'arrêt ainsi qu'à tous les passages à niveau lorsque les signaux ou la barrière sont actionnés. Après un arrêt à un panneau ou à un passage à niveau sans barrière, on ne peut repartir qu'après s'être assuré que la voie est libre. Il faut aussi s'arrêter sur l'indication d'un policier ou d'un signaleur.

Vous ne pouvez pas stationner à un endroit où les bordures de trottoir peintes ou la signalisation l'interdisent.

Si vous devez arrêter dans votre voie (p. ex. en raison d'une circulation dense) arrêtez-vous toujours avant de traverser le passage pour piétons, l'intersection ou le passage à niveau afin de ne pas gêner la circulation, les piétons ou les autres véhicules.

3.4 Partager la route

Vous devez partager la route avec d'autres personnes au volant de toutes sortes de véhicules. Si vous connaissez bien les exigences particulières de la conduite des divers véhicules, vous serez mieux préparé à partager la route avec les autres conducteurs et à prévoir leurs manœuvres.

Partager la route avec les gros camions

Le gros camion ou le « poids lourd » est un véhicule bien particulier. Son moteur n'est guère plus puissant que celui d'une grosse voiture, et il transporte pourtant un chargement équivalant au poids de plus de 50 voitures. Un chauffeur de poids lourd doit effectuer jusqu'à 18 changements de vitesse pour atteindre la vitesse de croisière. Lorsqu'il a finalement passé la dernière vitesse, il n'aime pas devoir recommencer. Évitez donc d'obliger un camion à ralentir.



Les gros camions ralentissent en montant une pente, mais ils reprennent habituellement de la vitesse en descendant, afin de monter plus facilement la pente suivante. Prévoyez vos dépassements en conséquence.

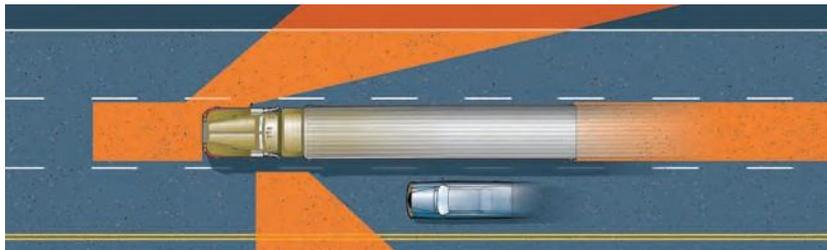
La distance de freinage d'un poids lourd est beaucoup plus longue que celle d'une voiture. Le chauffeur doit donc laisser un intervalle beaucoup plus long entre son camion et le véhicule qui le précède. Ne vous rabattez pas immédiatement devant un camion après l'avoir dépassé.

Les chauffeurs de camion ont aussi de la difficulté à repérer les véhicules plus petits. De grands rétroviseurs les aident à voir de chaque côté du véhicule, mais ils risquent de ne pas vous repérer si vous les suivez de trop près. (D'ailleurs, vous-même ne pouvez rien voir.) N'oubliez pas que par mauvais temps, leurs rétroviseurs extérieurs se couvrent de pluie et de poussière, et qu'il n'y a pas de rétroviseur à l'intérieur du camion. Assurez-vous de toujours demeurer clairement visible et allumez vos phares.

Les poids lourds et les autobus ont de la difficulté à effectuer un virage serré, tout particulièrement en tournant vers la droite. Si le chauffeur suit les procédures appropriées, les véhicules venant en sens inverse dans la rue où il tourne doivent s'attendre à ce que le gros camion ou l'autobus empiète sur leur voie. Si le chauffeur du gros camion ne suit pas la procédure appropriée, les véhicules à sa droite dans la rue de laquelle il tourne doivent rester loin en arrière afin d'éviter d'être écrasés entre le poids lourd et la bordure de la chaussée ou du trottoir. Lorsque vous voyez un camion ou un autobus prendre un virage serré à droite, restez loin derrière afin de laisser tout l'espace nécessaire pour cette manœuvre.

Les conducteurs devraient toujours se tenir à l'écart des angles morts autour des gros camions et des poids lourds. Cette zone comprend plusieurs grands angles morts autour des gros camions, où se produisent la plupart des accidents. Tout comme les voitures, les poids lourds ont un angle mort de chaque côté, sauf que dans leur cas, il est beaucoup plus grand. Si un conducteur de camion décide de changer de voie et qu'une voiture roule dans un des angles morts, un accident risque de se produire. Et si les conducteurs de voitures doivent se méfier des angles morts latéraux, ils devraient aussi faire preuve de prudence dans la zone à l'avant d'un gros camion.

Le siège des conducteurs de camion est relativement élevé et le capot leur cache la partie de la route située juste à l'avant de leur véhicule. C'est pourquoi les conducteurs d'automobiles qui dépassent un poids lourd doivent s'assurer de bien voir toute la cabine dans leur rétroviseur avant de se rabattre à l'avant du camion. Quand une voiture se rabat trop tôt, le conducteur du camion est forcé de réagir immédiatement et sans avoir de marge de manœuvre suffisante. Il existe aussi d'importants angles morts à l'arrière du poids lourd. Le principe de base est simple : si vous ne pouvez pas voir les rétroviseurs du poids lourd, le conducteur, lui, ne peut absolument pas vous voir!



Partager la route avec les chasse-neige

- Ralentissez - GARDEZ VOS DISTANCES et FAITES PREUVE DE VIGILANCE lorsque vous vous approchez du « mini-blizzard » créé par un chasse-neige.
- Les chasse-neige circulent sur les routes pour enlever la neige et la glace et non pour vous bloquer la route.
- Les conducteurs doivent ralentir à 60 km/h lorsqu'ils dépassent les chasse-neige ou un autre équipement de la voirie arrêtés sur la route et dont les avertisseurs lumineux sont allumés.
- Il est permis de dépasser un chasse-neige sur l'autoroute si la situation est sécuritaire. Dans ces cas, les conducteurs ne sont pas tenus de conduire à une vitesse de 60 km/h.
- Les chasse-neige doivent circuler plus lentement que les autres véhicules. Faites preuve de patience et de prudence lorsque vous les croisez.
- En hiver, les équipes responsables du déneigement déblayent les principales routes et autoroutes dans les six heures suivant la fin d'une tempête afin de vous permettre de prendre la route en toute sécurité. Laissez-leur l'espace dont elles ont besoin pour faire leur travail.



Partager la route avec les motoneiges, les VTT et les voitures de golf

Si les motoneigistes et les conducteurs de véhicule tout-terrain respectaient toujours la loi, il y aurait peu d'incidents avec les autres véhicules sur les routes ou dans les rues. Ce n'est malheureusement pas toujours le cas.

Il est difficile de repérer les motoneiges parce qu'elles sont petites et basses. Ces caractéristiques, ajoutées aux conditions météorologiques, réduisent par le fait même le champ de vision des motoneigistes. Comme les motoneiges sont pratiques durant les tempêtes, elles circulent souvent quand la visibilité est particulièrement mauvaise.



Enfin, il arrive souvent que des enfants sans aucune expérience de la conduite automobile conduisent une motoneige ou un véhicule tout-terrain. Lorsque vous apercevez une motoneige ou un véhicule tout-terrain, considérez que son conducteur peut tout à coup décider de traverser la route, ou encore qu'il peut soudainement perdre la maîtrise, et décidez à l'avance d'une réaction prudente.

Dans certaines municipalités, des règlements municipaux autorisent l'usage de motoneiges, de VTT et de voitures de golf dans les rues.

Partager la route avec les véhicules d'urgence

Tout véhicule d'urgence (camions de pompiers, voitures de police et ambulances) a la priorité quand ses feux clignotants ou pivotants ainsi que sa sirène (ou un autre dispositif sonore) sont en marche.

- À l'approche d'un véhicule d'urgence signalé par des feux clignotants ou pivotants, ou encore par une sirène, tout conducteur est tenu de se ranger le plus possible à droite de la chaussée et de ne pas s'engager dans la prochaine intersection jusqu'à ce que le véhicule d'urgence soit passé. La seule exception est le cas où un policier donne d'autres instructions. Dans une rue à sens unique, il faut se ranger à gauche ou à droite, vers la bordure de chaussée ou de trottoir la plus proche.
- À une intersection, il faut s'arrêter et laisser passer le véhicule d'urgence, à moins qu'un policier donne d'autres instructions.



Même si le véhicule d'urgence est signalé par des feux clignotants ou pivotants, et non pas par une sirène, les conducteurs doivent respecter ces mêmes consignes quand le véhicule d'urgence les dépasse ou les croise.

- Quand un véhicule d'urgence est immobilisé le long de la route et que ses feux clignotants ou pivotants sont en marche, tout conducteur doit ralentir à 60 km/h pour le dépasser ou le croiser. Cette disposition ne s'applique pas aux véhicules qui viennent en sens inverse sur une route à chaussées séparées. Cependant, elle s'applique à tous les véhicules qui viennent en sens inverse sur une route à chaussée unique.
- Il est interdit de tenter de suivre un véhicule de secours qui répond à une urgence ou qui en revient.

Partager la route avec les machines agricoles et les véhicules de largeur exceptionnelle

En raison de l'activité agricole intense dans notre province, il faut s'attendre à rencontrer des moissonneuses-batteuses, des tracteurs, des cultivateurs surdimensionnés et autres machines agricoles sur les routes et sur les routes de section, du début du printemps jusqu'à la fin de l'automne.



Ces véhicules représentent un danger, car ils roulent très lentement, de 10 à 40 km/h. Il arrive souvent de rencontrer un de ces véhicules à l'improviste et d'être ainsi forcé de s'arrêter ou de changer rapidement de voie.

Partager la route avec les autobus scolaires

La tâche des chauffeurs d'autobus scolaires est difficile, car ils sont sujets à bien des distractions à l'intérieur de l'autobus. Sachant cela, vous devez redoubler de précaution et considérer que le chauffeur risque de ne pas apercevoir votre véhicule ou les signaux que vous faites. Les collisions arrière sont le type le plus fréquent d'accidents mettant en cause des autobus scolaires; ils sont habituellement causés par des conducteurs incapables d'arrêter leur véhicule à temps quand l'autobus s'immobilise afin de laisser monter ou descendre des passagers.



Quand vous vous approchez d'un autobus scolaire dont les feux jaunes sont clignotants, ralentissez et roulez avec prudence. Si les feux clignotants rouges sont en marche, un arrêt complet est obligatoire. Si vous roulez en sens inverse sur une route à chaussée unique, vous devez aussi vous arrêter. Les conducteurs qui dépassent un autobus scolaire immobilisé pour laisser monter ou descendre les enfants sont la plus grande menace à la sécurité des écoliers.

Quand vous vous approchez d'un autobus scolaire dont les feux clignotants rouges sont en marche et dont le bras latéral d'arrêt est étendu :

- vous devez vous arrêter à plus de 5 m (environ 15 pi) de l'avant ou de l'arrière de l'autobus;
- vous ne pouvez pas repartir tant que le chauffeur n'a pas éteint les clignotants rouges et replié le bras d'arrêt;
- avant de démarrer, vous devez vous assurer que tous les enfants ont traversé la chaussée en toute sécurité.

Dépasser ou croiser un autobus dont les feux clignotants rouges sont en marche est une infraction grave, assortie d'une amende d'au moins 360 \$. Vous n'êtes pas tenu de vous arrêter si vous circulez dans la direction opposée sur une route à chaussées séparées. Dans plusieurs villes et villages, un règlement municipal interdit l'utilisation de clignotants rouges et de bras d'arrêt sur les autobus scolaires. Dans ces communautés, il est donc permis de dépasser ou de croiser un autobus immobilisé. Les conducteurs ne sont pas tenus d'arrêter pour les autobus dont les feux de détresse clignotent, **néanmoins, vous devez toujours exercer la plus grande prudence, rouler lentement et surveiller si des enfants traversent la chaussée.**

Partager la route avec les motocyclettes

Lors d'une collision entre une motocyclette et un véhicule à quatre roues, c'est le motocycliste qui court les plus grands risques de blessures graves et de décès. Les motocyclettes étant beaucoup plus maniables que les voitures, il est souvent malaisé de prévoir leurs manœuvres; il est aussi plus difficile de les repérer, car elles sont relativement petites.



Sur la plupart des motocyclettes, le phare avant reste allumé en permanence afin de les rendre plus visibles. Mais il faut également faire attention à celles dont le phare avant pourrait ne pas être allumé. Pendant la « saison moto », vérifiez deux fois avant de tourner ou de changer de voie : une fois pour les voitures et les camions, une autre fois pour les motocyclettes et les bicyclettes.

Lorsque vous dépassez une motocyclette, laissez assez de distance devant la motocyclette avant de revenir dans la voie initiale. Ne pas laisser une distance suffisante peut s'avérer extrêmement dangereux pour le motocycliste.

Il faut suivre une motocyclette à trois secondes d'intervalle, comme pour les autres véhicules. Le fait d'être talonné risque d'empêcher le motocycliste de porter toute son attention aux conditions de la route et à la circulation devant lui.

Il est permis de rouler à deux, côte à côte sur la même chaussée, mais, par sécurité, la plupart des motocyclistes préfèrent pouvoir manœuvrer sur toute la largeur de la chaussée. Un motocycliste averti **change souvent** de position dans cette voie afin de mieux voir et d'être plus facilement repéré par les autres usagers, mais aussi pour éviter les débris sur la route. Ne circulez jamais à côté et dans la même voie qu'une motocyclette, même si cette voie est large et que le motocycliste roule à l'extrême gauche ou à l'extrême droite. C'est à la fois illégal et extrêmement dangereux. Lorsque vous voulez dépasser une motocyclette ou une bicyclette circulant dans la même voie que vous, vous devez agir comme si vous dépassiez une autre voiture.

Le mauvais temps et une chaussée glissante posent de plus graves problèmes aux motocyclettes qu'aux autres voitures. Quand la chaussée est mouillée ou glissante, suivez une motocyclette d'un peu plus loin, car elle est alors beaucoup moins stable.

Être conscient de ces différences vous aidera à partager la route en toute sécurité avec tous les motocyclistes.

Les nouveaux motocyclistes doivent afficher l'étiquette du permis de conduire progressif pour motocyclistes (Motorcycle Graduated Driver Licensing - MGD) sur leur plaque d'immatriculation, ce qui les identifie comme de nouveaux conducteurs. Les apprentis sont tenus d'afficher une plaque-étiquette rouge indiquant « L » (*Learner*) et les novices doivent afficher la plaque-étiquette verte indiquant « N » (*Novice*). Faites preuve de prudence lorsque vous dépassez ou suivez un nouveau motocycliste et donnez-lui beaucoup d'espace.



Partager la route avec les bicyclettes

La bicyclette est aussi considérée comme un véhicule. De plus en plus de personnes circulent à bicyclette, non seulement pour les loisirs, mais aussi pour se rendre au travail.

Les conducteurs doivent donc apprendre à partager la route avec les cyclistes. Étant donné que les cyclistes n'ont pas le droit de circuler sur les trottoirs, les conducteurs doivent accepter le fait que les cyclistes sont obligés d'emprunter les voies de circulation.



Certaines collectivités ont des voies de circulation à l'usage exclusif des bicyclettes ou des voies à être partagées par les bicyclettes et les véhicules. Il est important de se familiariser avec les règlements de chaque localité dans laquelle vous conduisez.

Il y a aussi une classe de bicyclettes appelée « vélos à assistance électrique », dont bon nombre sont conçus pour ressembler à des scooters munis de pédales. Ce type de vélos a recours à un moteur électrique qui amplifie le mouvement du pédalier jusqu'à une vitesse maximale de 32 km/h. Pour de plus amples renseignements sur les vélos à assistance électrique, veuillez consulter le site www.sgi.sk.ca ou appeler le Centre de service à la clientèle au 1-844-855-2744 (1-844-TLK-2SGI).

Partager la route avec les dépanneuses et les véhicules d'assistance routière

Lorsqu'un véhicule utilisé exclusivement aux fins de remorquage ou pour prêter secours aux autres véhicules est immobilisé au bord d'une route et que ses feux jaune-orange ou ses feux jaune-orange et bleus clignotent, c'est-à-dire pendant qu'il porte secours à un véhicule en panne, vous devez ralentir à une vitesse de 60 km/h au moment de le dépasser. Cette disposition ne s'applique pas aux véhicules roulant en sens inverse sur une route à chaussées séparées. Cependant, elle s'applique à tous les véhicules roulant en sens inverse sur une route à chaussée unique.



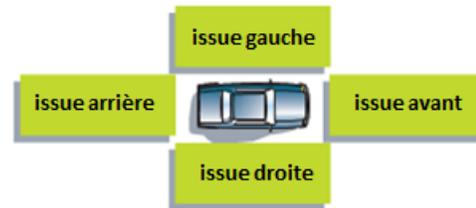
Partager la route avec les cortèges funèbres

Les cortèges funèbres jouissent de privilèges spéciaux : il est interdit de gêner ou d'interrompre leur circulation. Les conducteurs faisant partie d'un cortège doivent néanmoins respecter toute la signalisation routière, à moins que tous les autres conducteurs ayant la priorité (ou le droit de passage) ne décident de s'arrêter afin de laisser passer le cortège.



3.5 Concept des issues

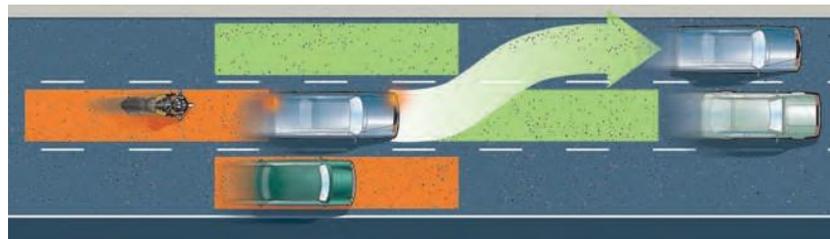
Pour vous aider à comprendre comment partager la route avec les autres véhicules en toute sécurité, nous vous proposons le concept des « issues ». Imaginez qu'il existe toujours quatre « issues » autour du véhicule : une à l'avant, une à l'arrière et une de chaque côté.



Lorsque vous circulez seul sur la voie centrale d'une chaussée à trois voies allant dans la même direction, les quatre issues sont ouvertes, c'est-à-dire que vous pouvez accélérer, ralentir ou vous déporter vers la droite ou la gauche sans avoir à modifier votre progression.



Quand une issue est ouverte, vous pouvez vous y engager quand bon vous semble. Un conducteur prudent s'assure **toujours** d'avoir au moins deux issues ouvertes afin de pouvoir exécuter des manœuvres appropriées en cas d'urgence.



Si une issue est fermée - par un autre véhicule, une bordure de trottoir, un garde-fou ou même une accumulation de neige - il n'est pas possible de vous engager dans l'espace contrôlé par cette issue.



Regardez dans les rétroviseurs afin de déterminer si les issues sont ouvertes ou fermées. Il importe de vérifier régulièrement le rétroviseur intérieur et le rétroviseur extérieur du côté gauche. À mesure que vous prenez de l'expérience, commencez à regarder plus souvent dans le rétroviseur extérieur du côté droit.

Il n'est pas nécessaire de pouvoir distinguer clairement les véhicules dans les rétroviseurs, mais simplement de toujours savoir si l'issue arrière est ouverte, au cas où vous seriez forcé de ralentir.

Quand un véhicule vous talonne, l'issue arrière est fermée. Vous devez donc augmenter la distance entre votre véhicule et celui que vous suivez, afin d'avoir suffisamment d'espace pour ralentir et vous arrêter (sans tout à coup surprendre le talonneur). Augmentez la distance jusqu'à cinq ou six secondes. (Voir « Comment évaluer le 'créneau' », page 79.)

Le nombre de voies de circulation ainsi que la densité de la circulation déterminent combien de fois il faut regarder dans les rétroviseurs. S'il vous est déjà arrivé d'être soudainement surpris de voir un véhicule vous dépasser, c'est que vous ne vérifiez pas assez souvent les rétroviseurs.

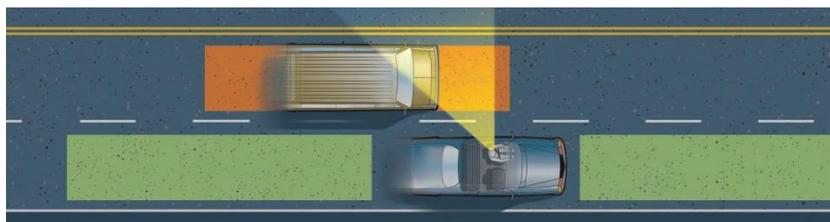
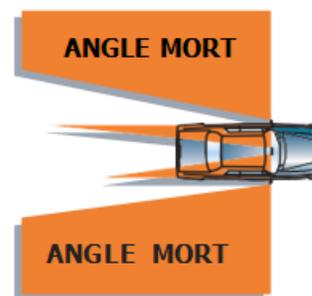
3.6 Angles morts

Les « angles morts » sont les parties de la route, de chaque côté du véhicule, que le conducteur ne peut voir dans aucun des rétroviseurs. Il importe de vérifier dans les « angles morts » pour s'assurer que les issues latérales sont ouvertes, en particulier avant de changer de voie.

Un rapide coup d'œil « par-dessus l'épaule », vers la gauche ou vers la droite, permet de vérifier l'ensemble de l'issue latérale, dont une partie pourrait être dans un angle mort.

Il faut jeter un coup d'œil par-dessus l'épaule du côté de l'issue où vous voulez vous engager. Pour le côté gauche, tournez la tête vers la gauche, jusqu'à ce que le menton soit en ligne avec l'épaule. Vous cherchez avant tout à déterminer si un véhicule bloque cette issue; si c'est le cas, il faut éviter de vous y engager. Pour le côté droit, tournez la tête vers la droite.

Il faut faire attention aux motocyclistes et aux cyclistes, particulièrement lors de conditions de faible luminosité (au crépuscule et à l'aube) ou durant des périodes d'intempéries, car ces véhicules sont petits, rapides, faciles à manœuvrer et qu'il est facile de ne pas les voir lorsque vous vérifiez « par-dessus l'épaule ».



Pour votre propre sécurité et celle des autres usagers de la route, il importe de ne jamais demeurer dans l'angle mort d'un autre véhicule : accélérez ou ralentissez dès que vous vous rendez compte du danger.

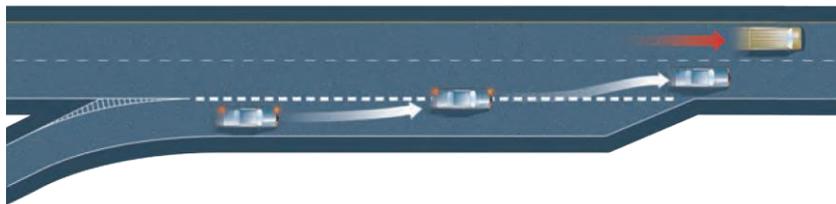
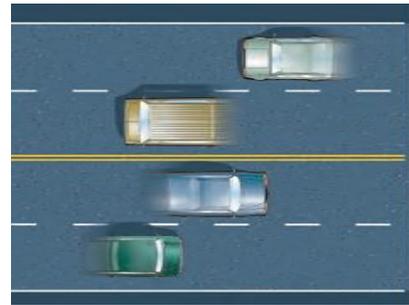
L'ajustement approprié de vos rétroviseurs peut réduire grandement les angles morts (voir page 94).

3.7 Marques sur la chaussée

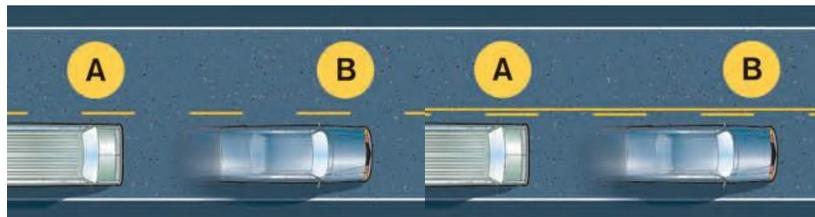
Les lignes centrales jaunes séparent les voies de circulation à sens inverse.

Les lignes blanches séparent les voies de circulation dans le même sens.

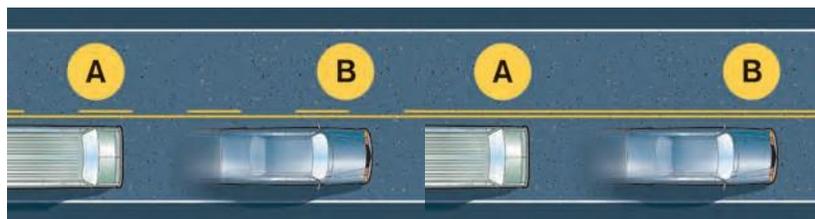
Les voies d'autoroute, ainsi que certaines voies dans les villes, qui se terminent, sont habituellement démarquées par des lignes à largeur double peintes sur la chaussée. Si vous roulez dans une voie marquée de ces lignes plus larges, attendez-vous à ce que cette voie se termine. Vous devrez alors quitter l'autoroute, tourner à la prochaine intersection, ou vous insérer dans la circulation. Surveillez la signalisation.



Le véhicule A peut dépasser si la route est libre devant et derrière.



Le véhicule A ne peut ni dépasser ni tourner à gauche sauf aux intersections.



3.8 Voies de circulation

Lorsque des lignes de démarcation des voies sont peintes sur la chaussée, vous devez circuler dans une seule voie à la fois. Advenant le cas où les voies ne sont pas marquées sur la chaussée, vous devez circuler comme si elles existaient. Vous ne pouvez changer de voie que si la manœuvre peut être effectuée sans aucun danger.

Il est interdit de franchir une ligne simple continue séparant deux voies. À l'exception des cas où la ligne pointillée est accolée à une ligne continue, et que cette ligne pointillée se trouve du côté de votre véhicule (voir les illustrations ci-dessus) ou dans les voies du centre réservées aux virages (voir page 41).

3.9 Position dans la voie

Sur les routes, grandes routes, autoroutes et routes rurales, il faut rouler sur la droite dans la voie de circulation.

En ville, il est en général préférable de conduire au milieu de la voie où vous circulez. Votre position doit cependant vous donner le champ de vision le plus large possible.

Votre position dans la voie est aussi un signal pour les autres conducteurs. Si vous avez l'intention de tourner à gauche, serrez à gauche de la voie. Si vous tournez à droite, serrez le plus possible à droite, tout en prenant garde à ne pas accrocher les véhicules stationnés.

À certaines intersections, des panneaux ou des feux de circulation autorisent les virages à partir de deux voies ou plus. Dans un tel cas, vous devez compléter le virage sans déborder de la voie correspondant à celle que vous suiviez en approchant de l'intersection et dans laquelle vous avez commencé le virage.



3.10 Quelle voie choisir

Choisissez la voie de circulation qui vous donne le champ de vision le plus large possible et qui vous permet également de garder le plus grand nombre possible d'issues ouvertes.

- Sur chaussée glissante, restez sur la partie de la voie qui offre davantage de traction.
- Pour tourner aux intersections, empruntez la voie indiquée dans la loi (Code de la sécurité routière). (Voir page 36 « Virages ».) Par ex. : pour effectuer un virage à gauche en quittant une autoroute à chaussées séparées, empruntez la voie de gauche.
- Sur une autoroute à voies multiples dont les chaussées sont séparées, la voie de gauche est prévue pour les véhicules d'urgence ou pour le dépassement des véhicules plus lents circulant dans la voie de droite. La limite de vitesse indiquée est la vitesse maximale autorisée dans des conditions idéales. (Voir page 107 pour s'engager de façon sécuritaire sur une autoroute.)

Conduire sur l'accotement d'une route n'est pas une bonne habitude à prendre. Cette partie de la chaussée, à droite de la ligne blanche continue, est réservée aux véhicules qui doivent s'arrêter ou qui ont besoin de cet espace pour effectuer une manœuvre d'urgence, ou encore qui se préparent à quitter l'autoroute par un virage à droite. L'accotement ne doit pas être considéré comme une voie de circulation supplémentaire. Pour avertir les conducteurs qu'ils ont partiellement quitté leur voie, certaines autoroutes sont munies de bandes rugueuses installées sur l'accotement et parfois sur la ligne médiane.

3.11 Signalement des manœuvres

Vous devez actionner les clignotants bien avant d'effectuer un virage ou de changer de voie. Il est prudent de signaler un virage au moins 30 m à l'avance quand vous roulez à moins de 60 km/h, et au moins 150 m à l'avance quand vous roulez plus vite.

Lors d'un changement de voie, vous devez actionner les clignotants, regarder dans les rétroviseurs et vérifier l'angle mort (par-dessus l'épaule) avant de commencer à changer de voie.

Si les clignotants ou les feux de freinage ne fonctionnent pas, vous devez employer les signaux manuels suivants :



Virage à gauche

Virage à droite

Arrêt ou ralentissement brusque

Clignotants

Lorsque vous actionnez les clignotants, cela revient à dire : « J'ai l'intention de tourner ou de changer de voie ». Mais si vous attendez le moment où vous tournez ou vous changez de voie pour mettre le clignotant en marche, vous n'indiquez plus votre intention aux autres conducteurs : vous les mettez brusquement devant le fait accompli.

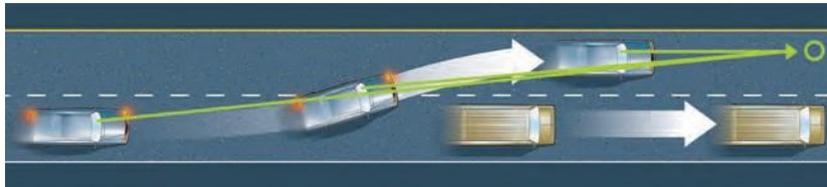
Procédure pour tourner ou changer de voie :

1. En tenant pour acquis que vous avez déjà vérifié les issues et que le véhicule est correctement placé pour tourner en toute sécurité, actionnez le clignotant.
2. Vérifiez votre rétroviseur.
3. Vérifiez par-dessus l'épaule l'issue dans laquelle vous voulez vous engager.
4. Commencez à tourner ou à changer de voie.

3.12 Changement de voie

Pour changer de voie :

1. Décidez bien à l'avance s'il est nécessaire de changer de voie. Vérifiez les issues.
2. Actionnez le clignotant pour signaler votre intention de changer de voie.
3. Vérifiez dans les rétroviseurs que l'issue est ouverte et qu'aucun autre véhicule ne va s'y engager.
4. Jetez un coup d'œil par-dessus l'épaule pour vérifier l'angle mort.
5. Fixez le point où vous voulez guider le véhicule et tournez le volant dans cette direction.
6. Accélérez doucement et laissez le véhicule se déporter vers l'endroit que vous fixez.
7. Lorsque vous êtes presque complètement dans la nouvelle voie, fixez le point où vous voulez vous diriger. Vous tournerez alors instinctivement le volant dans la bonne direction.
8. Éteignez le clignotant. Vérifiez si les issues sont encore ouvertes. Adaptez votre vitesse.



Quand vous voulez changer de plusieurs voies à la fois, effectuez une seule manœuvre graduelle. Il suffit de signaler une seule fois et d'effectuer une vérification par-dessus l'épaule avant de diriger votre véhicule dans chaque voie.

3.13 Dépassements

Lorsque vous croisez un autre véhicule, vous devez toujours circuler à droite du centre de la chaussée.

Les collisions frontales sont très souvent mortelles. Elles se produisent généralement en raison de distractions au volant (p. ex. envoyer des messages textes, utiliser un téléphone cellulaire, manger, etc.) ou de facultés affaiblies du conducteur (p. ex. la fatigue, l'alcool, les drogues, etc.), ou encore en raison d'erreurs commises par le conducteur, telles qu'une erreur technique ou de jugement lors d'un dépassement.

Ce qui importe le plus lors d'un dépassement, c'est de rester du mauvais côté de la route le moins longtemps possible.

Pour dépasser :

1. Assurez-vous d'abord que le dépassement est légal et qu'il ne présente aucun danger. Il est interdit de franchir les lignes continues jaunes, qu'elles soient simples ou doubles. Ne dépassez pas au sommet d'une côte, à l'approche d'une courbe, à une intersection ou encore quand votre champ de vision n'est pas suffisant.
2. Restez trois secondes derrière le véhicule qui vous précède. (Voir page 79 « Comment évaluer le créneau ».) Commencez à accélérer dès que vous avez décidé de dépasser, afin de gagner de la vitesse. Plus votre vitesse est supérieure à celle du véhicule dépassé, plus le dépassement s'effectuera rapidement.

3. Continuez à accélérer durant tout le dépassement. Ne ralentissez pas avant d'être revenu dans la voie initiale et d'être bien en avant du véhicule dépassé. **N'oubliez pas qu'il est interdit de dépasser la limite de vitesse, même lors d'un dépassement.**
4. Attendez de bien voir tout le véhicule dépassé dans le rétroviseur intérieur avant de commencer à vous rabattre sur la voie de droite. N'oubliez pas que vous devez actionner le clignotant, regarder dans vos rétroviseurs et vérifier par-dessus l'épaule afin de vous assurer qu'il est sécuritaire de commencer votre retour à la voie de droite.

REMARQUE : À vitesse élevée, les changements de voies s'effectuent plus graduellement et prennent donc plus de temps. Vous devez toujours dépasser un autre véhicule par la gauche sauf :

- sur une chaussée à deux voies ou plus dans le sens où vous circulez;
- si le véhicule qui vous précède effectue un virage à gauche et qu'il est possible de le dépasser par la droite en toute sécurité, **sans rouler sur l'accotement.**

Il est interdit de dépasser un véhicule arrêté à une intersection pour laisser traverser un piéton.

Lorsqu'un autre véhicule vous dépasse, vous devez tenir la droite et NE PAS accélérer tant que ce véhicule ne s'est pas rabattu sur la voie normale de circulation.

3.14 Voies réservées aux autobus et aux bicyclettes

Dans les grands centres urbains, des voies réservées aux autobus ou aux bicyclettes sont souvent délimitées. Les autres véhicules y sont interdits, sauf dans le but d'effectuer un virage, de se stationner ou de s'engager dans une voie ou une voie d'accès.

Les couloirs réservés aux autobus sont clairement marqués par des panneaux indiquant les jours et les heures où la voie est réservée. Le panneau porte un losange allongé, ainsi que le symbole d'un autobus. Dans certaines villes, les losanges sont peints sur la chaussée. Dans les rues ainsi marquées, la voie en bordure du trottoir ou de la chaussée est réservée aux véhicules de transport en commun durant les heures de pointe.



Quand les heures affichées sont en vigueur, il est alors interdit de rouler dans cette voie en bordure, sauf au volant d'un autobus ou d'un véhicule d'urgence, à moins que ce ne soit pour effectuer un virage à droite vers, ou à partir d'une entrée située entre deux coins de rue de cette voie. Seuls les autobus, les véhicules d'urgence et les taxis accessibles aux fauteuils roulants et qui font monter ou descendre des passagers non ambulatoires ont le droit de s'arrêter dans ces voies.



Ce panneau indique que la rue dans laquelle vous allez tourner a une voie réservée.



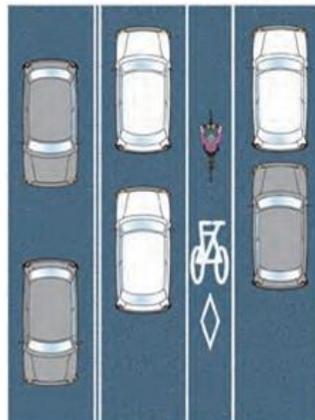
Bande cyclable

Les voies cyclables sont réservées aux bicyclettes, selon le même principe que les voies réservées aux autobus. Les véhicules n'ont pas le droit d'y circuler, sauf dans le but d'effectuer un virage à droite, d'accéder à un stationnement ou de s'engager dans une voie ou une voie d'accès.

**Bandes cyclables
(réservées aux cyclistes)**



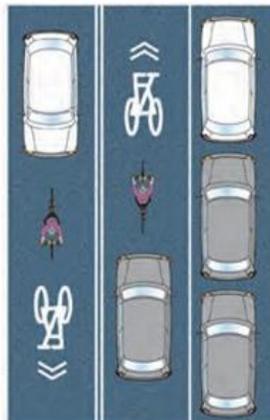
Voie de circulation
Voie de circulation
Voie réservée (bande cyclable)
Voie de stationnement



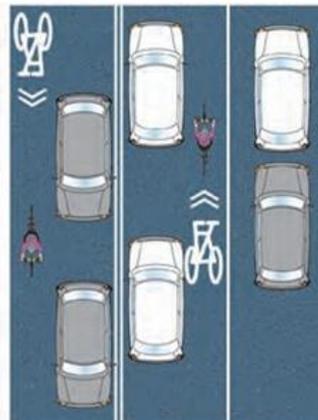
Voies partagées avec les bicyclettes



Voie partagée
Voie partagée
Voie de stationnement



Voie partagée
Voie partagée
Voie de stationnement



Les voies cyclables réservées aux bicyclettes sont soit des bandes cyclables destinées uniquement aux bicyclettes (illustration à gauche), soit des voies de circulation partagées avec les autres véhicules (illustrations à droite).

Les marques sur la chaussée peuvent varier d'une collectivité à l'autre.

Voies de circulation partagée

Le symbole d'une bicyclette surmontée de chevrons indique une voie partagée avec les bicyclettes.

Le marquage de la voie partagée, soit le symbole d'une bicyclette surmontée de chevrons, est peint sur la chaussée pour encourager les cyclistes et les automobilistes à partager la voie. On utilise généralement cette signalisation là où les voies sont assez larges pour qu'une bicyclette et un véhicule puissent rouler côte à côte. Cependant, les automobilistes doivent toujours dépasser les cyclistes à une distance prudente et ne pas supposer que ce marquage signifie qu'ils peuvent faire un dépassement en restant dans la voie. Selon la position du cycliste, il peut être nécessaire de changer de voie afin de dépasser le cycliste en toute sécurité.

La bicyclette surmontée de chevrons ne signale pas une bande cyclable et ne doit pas être considérée comme telle. Bien que certains cyclistes roulent au centre des chevrons, dans bien des localités ces chevrons indiquent simplement que les automobilistes et les cyclistes doivent partager la route et ne sont pas une indication de l'endroit où rouler dans la voie.

3.15 Virages

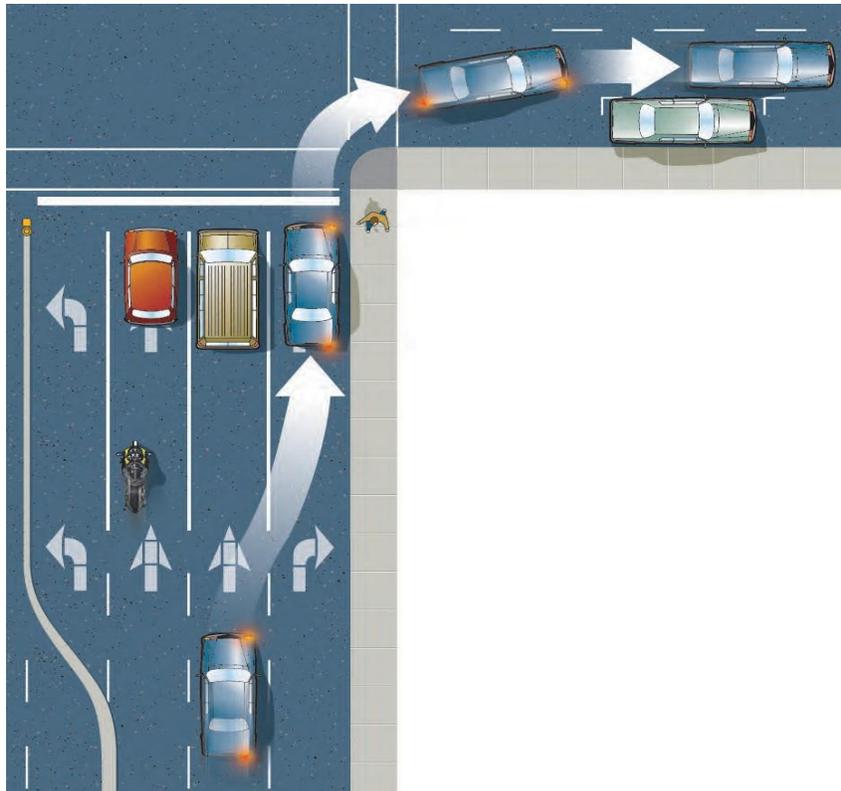
Virages à droite

À l'approche de l'intersection ou de la voie d'accès où vous désirez tourner à droite, il faut vous placer le plus près possible de la bordure droite de la chaussée ou du côté droit de la route.

Procédure habituelle :

1. Prenez la décision de tourner à droite bien à l'avance. Actionnez le clignotant de droite, vérifiez l'issue arrière et vérifiez l'angle mort de droite. S'il n'y a aucun danger, approchez-vous le plus près possible du côté droit.
2. Vérifiez l'arrivée d'autres véhicules, la présence de piétons et tout autre danger réel ou possible à l'intersection et à proximité. Une exploration visuelle relativement simple suffit : vers la gauche, droit devant, vers la droite, et encore une fois vers la gauche.
3. Ralentissez (et rétrogradez si vous conduisez un véhicule à transmission manuelle).
4. Identifiez à nouveau tous les dangers réels et possibles.
5. S'il n'y a aucun danger, tournez à droite en vous engageant dans la première voie de circulation libre.

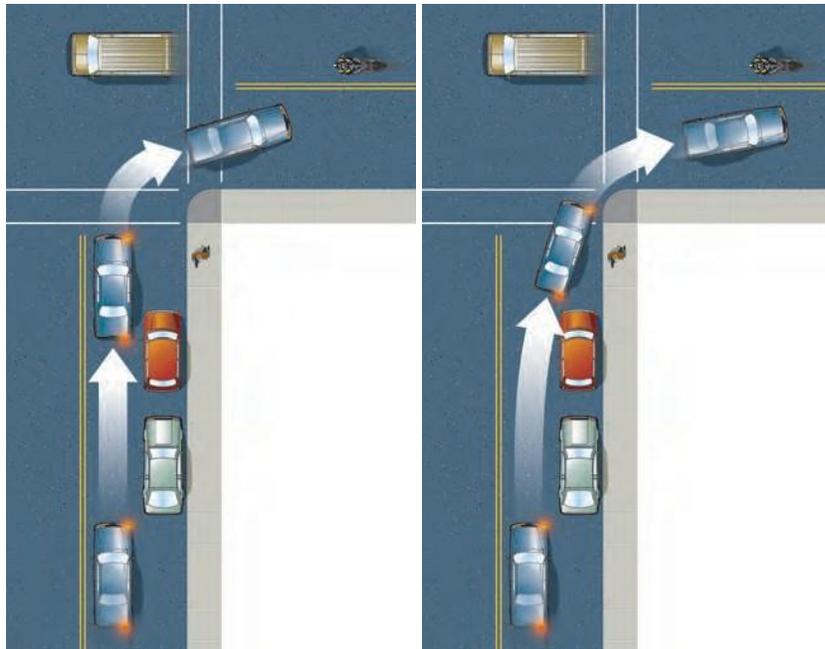
Voir la page 72 pour les règles relatives au virage à droite lorsque le feu est rouge.



Le conducteur a la responsabilité de s'approcher, avec prudence, le plus près possible de la bordure droite de la chaussée ou du côté droit de la route.

Lorsque des véhicules sont stationnés dans la voie de droite en bordure de la chaussée et près de l'intersection, le conducteur doit se placer dans cette voie dès qu'il est possible et prudent de le faire, avant d'effectuer le virage.

Il n'est pas permis d'effectuer un virage à droite à partir de la voie principale de circulation.



✘ Incorrect

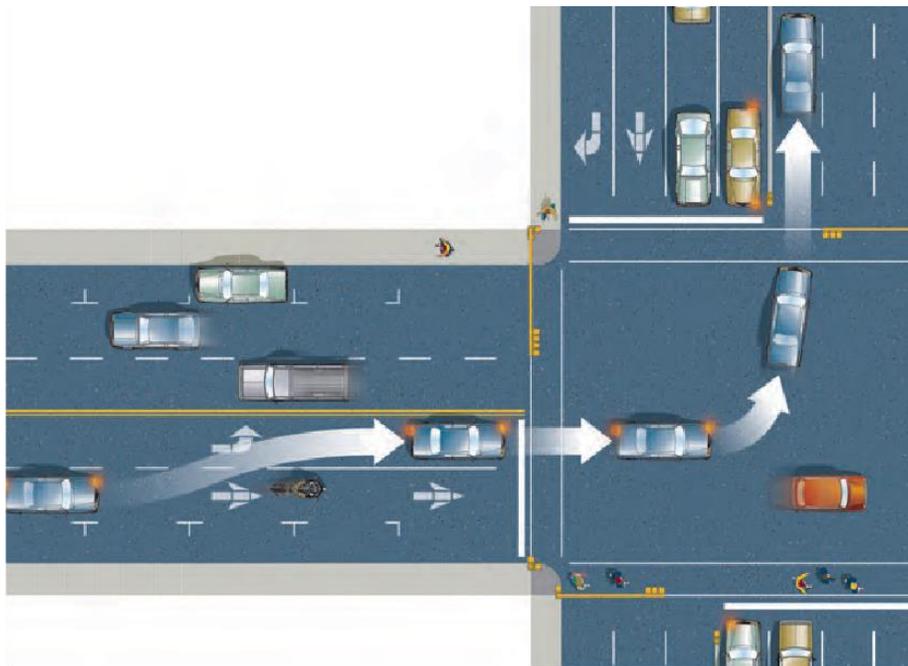
✔ Correct

Virages à gauche

Un virage à gauche est plus dangereux qu'un virage à droite, car il faut tenir compte de la circulation qui vient de deux directions ou plus. L'exploration visuelle devient donc encore plus importante et elle doit se poursuivre pendant tout le virage. Si vous avez l'intention de tourner à gauche en passant en biais devant des véhicules venant en sens inverse, vous devez céder le passage à ces véhicules venant en sens inverse. Pour effectuer un virage à gauche, vous devez vous rapprocher de l'intersection en plaçant le véhicule dans la voie la plus rapprochée de la gauche dans la même direction où vous roulez.

Procédure habituelle :

1. Si vous devez changer de voie, prenez la décision de tourner à gauche bien à l'avance. Actionnez le clignotant de gauche pour signaler votre intention et vérifiez l'issue arrière et par-dessus l'épaule (angle mort) pour voir s'il n'y a pas de véhicule près de vous. Placez-vous sur la partie gauche de la voie de gauche.
2. Vérifiez l'arrivée d'autres véhicules, la présence de piétons et tout autre danger réel ou possible dans l'intersection et à proximité. Effectuez une exploration visuelle de base : vers la gauche, droit devant, vers la droite, et encore une fois vers la gauche.
3. Ralentissez (et rétrogradez si vous conduisez un véhicule à transmission manuelle).
4. Identifiez à nouveau tous les dangers réels et possibles. Soyez attentifs aux motocyclettes lors de virages à gauche. Les conducteurs qui ne remarquent pas les motocyclettes venant en sens inverse lors d'un virage à gauche sont un facteur contributif important des collisions impliquant les motocyclettes.
5. Si vous devez immobiliser le véhicule à l'intersection afin d'attendre la circulation venant en sens inverse, assurez-vous que le véhicule est parallèle à la voie et que les roues avant demeurent droites. Ainsi, si vous étiez frappé par-derrière, vous ne seriez pas propulsé dans le parcours des véhicules venant en sens inverse.
6. S'il n'y a aucun danger, tournez à gauche et placez-vous dans la première voie libre appropriée.



Pour effectuer un virage à gauche à partir d'une rue à sens unique vers une rue à double sens, approchez-vous de l'extrême gauche de la chaussée, puis tournez pour vous engager sur la voie immédiatement à droite de la ligne médiane sur l'autre rue. Si aucune voiture n'est garée sur la voie en bordure de la chaussée, vous pouvez vous y engager avant d'atteindre le coin de la rue. Si une voiture se trouve dans cette voie, assurez-vous que le conducteur s'apprête à tourner et non à se garer.



Pour un virage à gauche au croisement de deux rues à sens unique, approchez-vous de l'extrême gauche de la chaussée, puis tournez pour vous engager dans la voie de circulation la plus à gauche sur l'autre rue.

Lorsque des véhicules sont stationnés dans la voie de gauche, près de l'intersection, le conducteur doit se placer dans cette voie dès qu'il est possible et prudent de le faire, avant d'effectuer le virage.



Pour un virage à gauche en passant d'une rue à circulation dans les deux sens vers une rue à sens unique, placez-vous sur la voie la plus près de la ligne médiane, puis tournez pour vous engager dans la première voie de circulation libre (la plus à gauche) de la rue à sens unique.



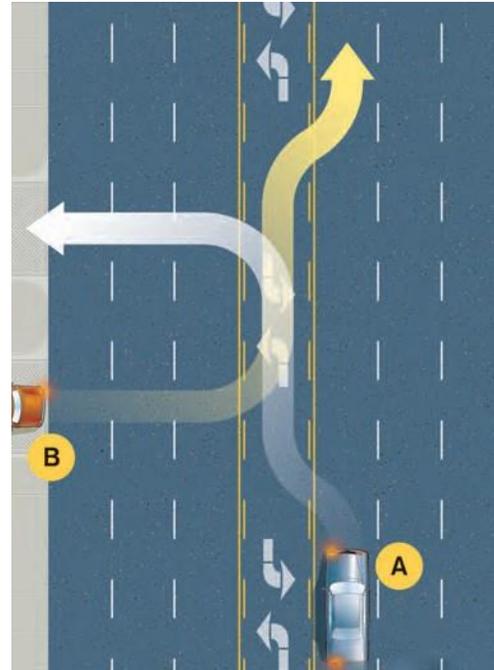
3.16 Virages à gauche dans les deux sens

Ce panneau indique que la voie centrale est réservée aux virages à gauche dans les deux sens. Dans de nombreuses localités, plus particulièrement dans les grands centres, de telles voies servent à accélérer le flot de la circulation et à faciliter l'accès aux propriétés entre deux coins de rue.



L'illustration indique la procédure à suivre pour tourner. Voici d'autres points à retenir pour l'usage des voies centrales (ou voies médianes) de virage :

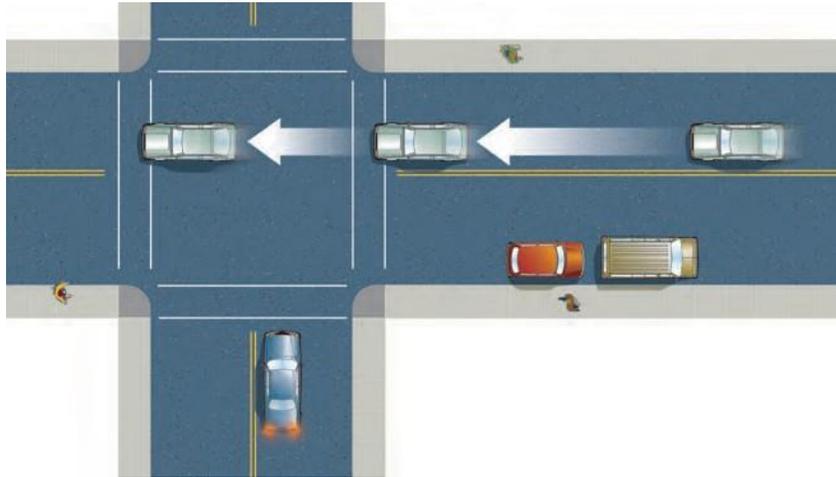
- Ne vous engagez pas dans la voie centrale avant d'être à la hauteur de la propriété où vous voulez tourner (voir la flèche blanche pour le véhicule A).
- Les virages à gauche dans les deux sens sont permis à partir de la voie centrale réservée à cette fin.
- On peut emprunter la voie centrale quand on tourne à gauche à partir d'une allée privée (voir la flèche pour le véhicule B).
- On ne peut ni dépasser ni conduire dans les voies centrales réservées aux virages.
- Quand il existe une voie centrale réservée au virage, il est interdit de tourner à gauche à partir de toute autre voie.



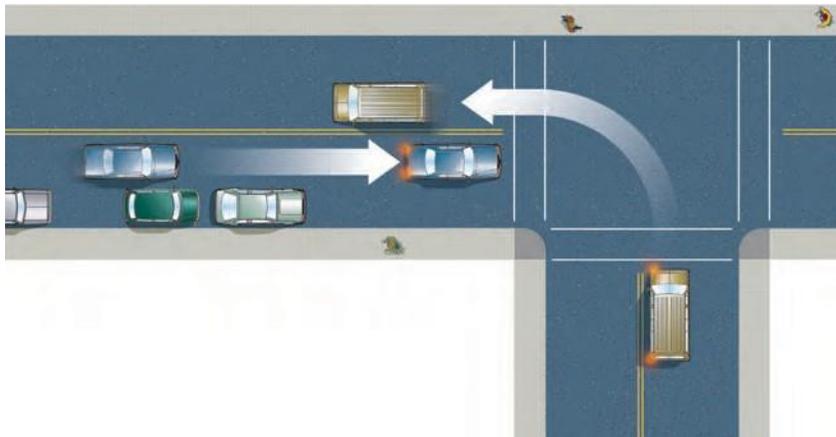
3.17 Priorité de passage

Intersections sans signalisation

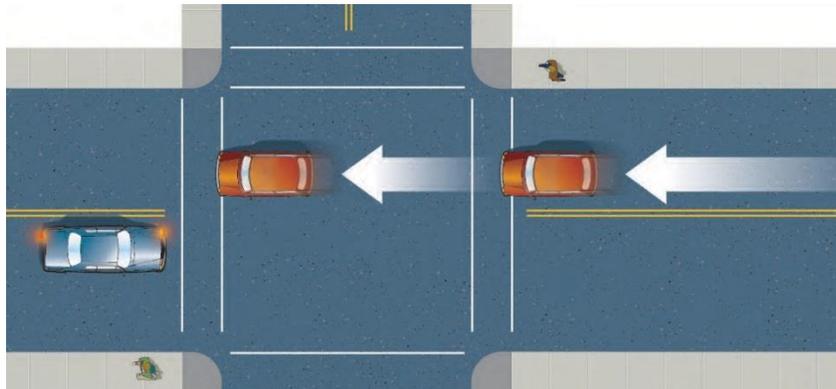
À une intersection où il n'y a ni panneau d'arrêt, ni panneau obligeant de céder le passage, ni feu de circulation ou policier dirigeant la circulation, quand deux véhicules y arrivent au même moment, le véhicule venant de gauche doit toujours céder le passage au véhicule venant de droite.



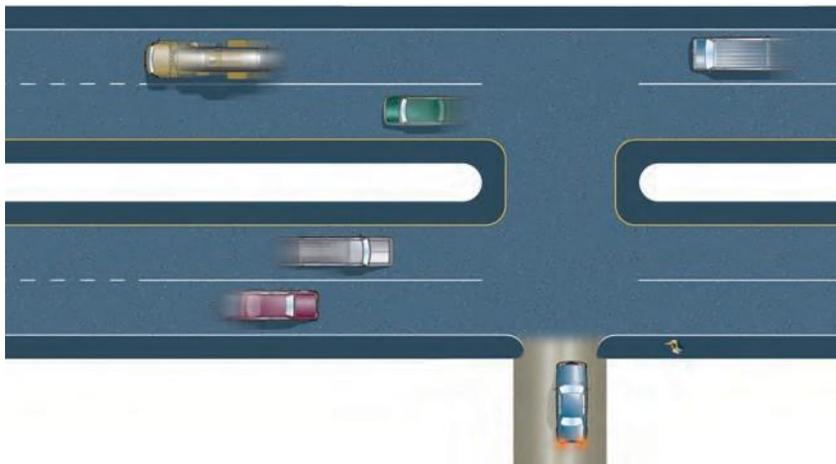
Cette règle s'applique également aux intersections en T.



Avant d'effectuer un virage à gauche, vous devez céder le passage à tout véhicule venant en sens inverse et qui est suffisamment près pour être gêné par votre virage.



Lorsque vous vous engagez sur une route provinciale à partir de toute autre voie publique, vous devez céder le passage à tout véhicule circulant sur la route provinciale et à tout piéton s'approchant de l'intersection.



Tout véhicule qui s'engage dans une rue, une route ou une autoroute à partir d'un chemin privé, d'une allée ou d'une ruelle, doit céder le passage à tout piéton sur le trottoir et à tout véhicule circulant sur la voie prioritaire.



Intersections à signalisation

À toute intersection où se trouve un panneau « YIELD » (cédez le passage), tout véhicule faisant face au panneau doit céder le passage à tout autre véhicule s'approchant de l'intersection.

Aux intersections contrôlées par des panneaux d'arrêt à trois ou quatre sens, la courtoisie exige que le véhicule qui s'approche et s'arrête le premier ait la priorité. Pour ce qui est des trois autres véhicules, chaque conducteur cède le passage au véhicule à sa droite.

Aux intersections contrôlées par des panneaux d'arrêt à deux sens, les véhicules doivent demeurer immobilisés jusqu'après le passage de la circulation transversale. Si deux véhicules arrivent en même temps aux panneaux opposés, et qu'un d'eux tourne à gauche, ce conducteur doit céder le passage au véhicule allant tout droit. S'il n'y a aucun danger, le véhicule tournant à gauche peut ensuite traverser à son tour, et ce, même si un autre véhicule est entre-temps arrivé et prévoit aller tout droit. Le véhicule tournant à gauche peut donc effectuer son virage pendant que le nouveau véhicule se place à la ligne d'arrêt. De cette façon, une circulation fluide est maintenue. Si les deux véhicules aux panneaux d'arrêt opposés prévoient aller tout droit, les deux peuvent traverser en même temps.

Dans tous les cas où vous êtes à un arrêt, vous devez céder le passage aux autres véhicules et aux piétons, et poursuivre votre route seulement lorsqu'il est possible de le faire en toute sécurité.

Les conducteurs ont la responsabilité morale et légale de faire tout leur possible pour éviter une collision. Même si vous avez la priorité à une intersection et qu'un autre conducteur refuse de céder le passage, votre responsabilité du point de vue de la sécurité routière vous oblige à éviter une collision plutôt que d'insister sur votre droit de passage. N'oubliez surtout pas que « si vous tenez plus que tout au monde à passer le premier, vous risquez fort d'être le premier à passer... dans l'autre monde! ».

Véhicules de construction ou d'entretien des routes

Vous devez, en tout temps, céder le passage à tout véhicule de construction ou d'entretien des routes dont les signaux clignotants ou pivotants sont allumés.

Fusion des voies en fermeture à glissière (Zipper merge)

Quand une voie est fermée dans une zone de construction, on peut avoir à fusionner en fermeture à glissière ou « zipper merge » dans l'autre voie, c'est-à-dire, que les conducteurs utilisent les deux voies de circulation jusqu'à la fin d'une des voies, puis effectuent à tour de rôle une fusion en bout de voie dans la voie encore ouverte, tout comme le fonctionnement d'une fermeture éclair. Les conducteurs des véhicules dans la voie qui prend fin doivent actionner leur clignotant, vérifier par-dessus l'épaule et s'insérer dans la voie encore ouverte où chaque conducteur devrait permettre à un véhicule à la fois de s'insérer. Parfois, deux voies convergent en une seule; dans un tel cas, tous les conducteurs doivent actionner leur clignotant, vérifier par-dessus l'épaule et s'insérer tour à tour, de façon sécuritaire, dans la nouvelle voie.

La fusion en fermeture à glissière sur une même voie est bénéfique puisqu'elle permet une circulation plus rapide et efficace des véhicules venant des deux voies. Elle contribue aussi à créer un sens de justice et d'équité, étant donné que les véhicules des deux voies avancent au même rythme. Cette fusion en fermeture à glissière contribue également à réduire :

- l'écart de vitesse entre les deux voies,
- la longueur de la file/du bouchon de circulation,
- la congestion sur les échangeurs d'autoroute.



Portez toujours une attention particulière et obéissez aux panneaux placés dans une zone de construction. Les panneaux indiquant la nécessité d'une fusion en fermeture à glissière (zipper merge) ne sont pas nécessairement présents, mais ce type de fusion est permis, voire recommandé dans une zone de construction.

Pour un déplacement rapide et efficace, n'oubliez pas d'être courtois et de vous insérer dans la voie ouverte quand il n'y a aucun danger.

3.18 Où s'arrêter

Vous pouvez faire face à plusieurs situations différentes quand vous vous préparez à effectuer un arrêt à une intersection contrôlée par un panneau d'arrêt ou par un feu de circulation. L'endroit où vous devez immobiliser le véhicule dépend des marques sur la chaussée. Vous êtes tenu de vous arrêter :



À un passage pour piétons, qu'il soit marqué ou non sur la chaussée;

À la ligne d'arrêt marquée sur la chaussée;

Quand il n'y a pas de ligne d'arrêt, de trottoir ou de passage pour piétons :

- dans les trois mètres de l'intersection dans une ville, un village ou un hameau
- dans les 10 mètres de l'intersection dans une zone rurale.



Derrière le grand « X » marqué sur la chaussée.

3.19 Échangeurs routiers

Ronds-points

À un rond-point, le véhicule de droite doit toujours céder le passage aux véhicules venant de la gauche.

Sur l'illustration, les véhicules indiqués par les flèches rouges dans les voies en jaune doivent céder le passage aux véhicules indiqués par les flèches blanches dans les voies en vert. Les véhicules qui s'engagent dans le rond-point doivent céder le passage aux véhicules qui y circulent déjà.

Sur l'illustration :

- B et C doivent céder le passage à A.
- E doit céder le passage à D, pendant que F et D peuvent poursuivre leur chemin.
- H doit céder le passage à G.



En quittant le rond-point, mettez le clignotant droit en marche pour signaler clairement votre intention de prendre une voie de sortie.

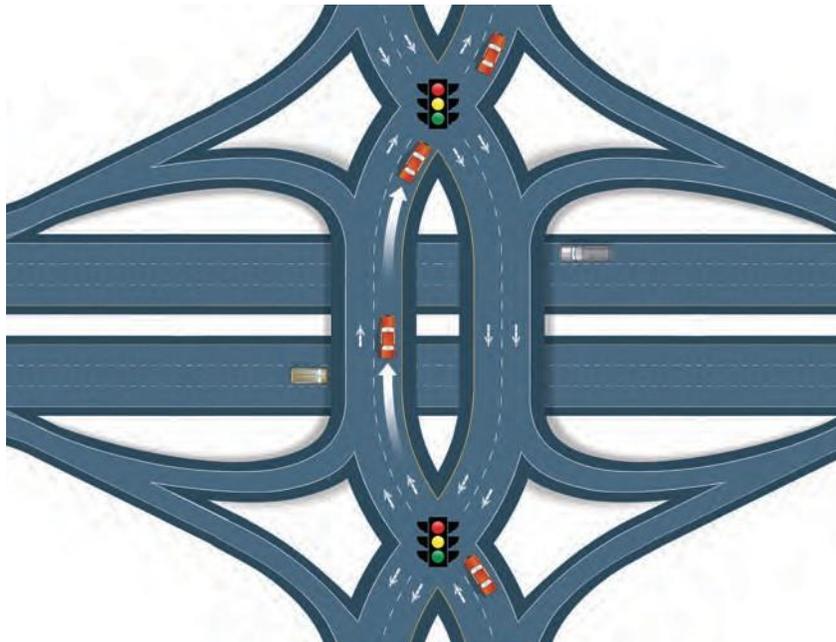
Pour favoriser la sécurité de tous les usagers, il vaut mieux rouler dans la voie de droite seulement lorsque vous avez l'intention de prendre la première voie de sortie qui se présente. Si vous avez l'intention de circuler dans le rond-point jusqu'après la deuxième voie de sortie, on vous recommande de rouler plutôt dans la voie de gauche.

Échangeur avec sens de circulation inversés (Diverging Diamond Interchange)

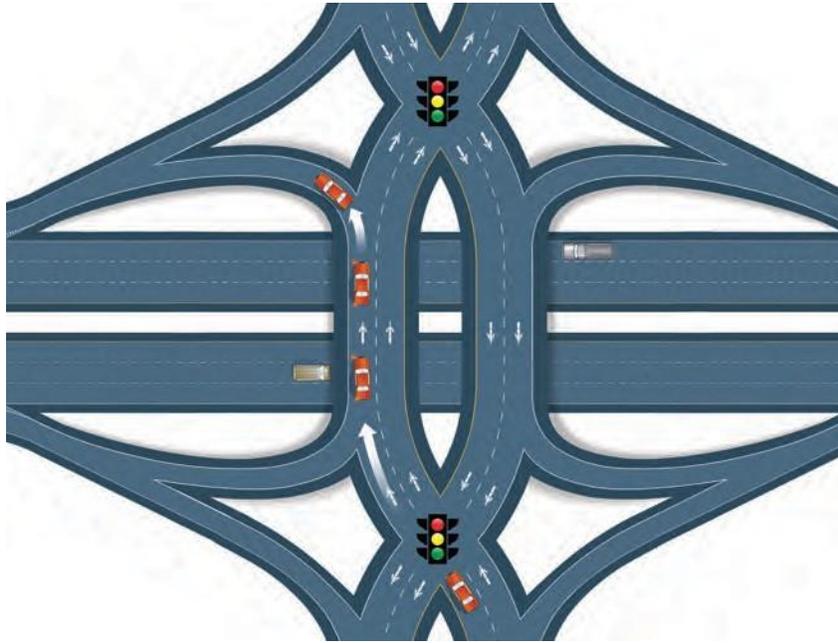
Nouveau en Saskatchewan, l'échangeur avec sens de circulation inversés gagne en popularité en Amérique du Nord. Ce type d'échangeur est conçu pour améliorer la sécurité et réduire les délais en maintenant le flux de circulation. L'élément principal de ce type d'échangeur consiste en un croisement de la circulation sur le pont d'étagement (ou viaduc) en faisant passer les véhicules de l'autre côté de la route au moyen d'une bretelle d'accès contrôlée par un feu de circulation pour ensuite la faire revenir au côté approprié à la prochaine bretelle contrôlée elle aussi par un feu de circulation. Cette liaison permet à un volume plus élevé de véhicules de tourner à gauche et de le faire avec le minimum de perturbation ou d'interruption.

Lorsque vous rencontrez ce type d'intersection :

- Repérez les panneaux de désignation des voies ainsi que les marques sur la chaussée qui vous guident dans la bonne voie (voir page 31 « Quelle voie choisir »).
- **Véhicules continuant tout droit** – surveillez les panneaux de désignation des voies et assurez-vous d'être dans la voie appropriée pour continuer tout droit. Après les feux de circulation, restez calme; vous allez passer du côté opposé de la route pour une courte distance avant de revenir au côté approprié lorsque vous arriverez aux prochains feux de signalisation.
- **Véhicules tournant à gauche** – surveillez les panneaux de désignation des voies et assurez-vous d'être dans la voie appropriée pour tourner à gauche. Après les feux de signalisation, restez calme; vous allez passer du côté opposé de la route pour une courte distance avant d'effectuer votre virage à gauche.
- **Véhicules tournant à droite** – les procédures normales de virage à droite s'appliquent donc surveillez les panneaux de désignation des voies et assurez-vous d'être dans la voie appropriée pour tourner à droite.



Véhicules continuant tout droit



Véhicules tournant à gauche



Véhicules tournant à droite

3.20 Routes et autoroutes

Conduite à gauche

Il est interdit de conduire à gauche du centre de la chaussée sur toute rue, route, grande route ou autoroute où la circulation est à deux sens, à moins qu'aucun véhicule ne vienne en sens inverse et que la manœuvre puisse être effectuée sans danger.

Routes et autoroutes à sens unique

Il est interdit de circuler dans le mauvais sens sur une route à sens unique.

Routes et autoroutes à accès limité

Pour vous engager sur une grande route ou autoroute à accès limité, ou pour en sortir, vous devez emprunter les bretelles d'accès et de sortie prévues à cet effet.

3.21 Piétons

À une intersection, vous devez céder le passage à tout piéton qui traverse la rue.

Vous devez immobiliser votre véhicule avant le passage pour piétons, que celui-ci soit peint sur la chaussée ou soit une extension imaginaire du trottoir. Si un feu de circulation change alors qu'un piéton traverse le passage, le piéton a le droit de passage.

Au signal d'un garde scolaire, vous devez immobiliser votre véhicule à un passage pour écoliers.

Il est interdit de dépasser un véhicule arrêté à une intersection pour laisser traverser un piéton.

En tant que piéton, assurez-vous d'avoir laissé aux conducteurs le temps de s'arrêter avant de traverser à une intersection.

Sur une route, les piétons doivent marcher sur l'accotement gauche, face à la circulation.

REMARQUE : Toute personne en fauteuil roulant, en fauteuil roulant motorisé ou en scooter est considérée comme un piéton.

Piétons en traversée illégale

Un piéton effectue une traversée illégale quand il traverse la chaussée en contravention aux dispositions du Code de la sécurité routière. Cela se produit, généralement, à l'extérieur d'une intersection marquée ou non.

Un conducteur doit être prêt à s'arrêter en tout temps s'il voit un piéton sur le point de traverser devant lui. Toutefois, il ne faut pas encourager les traversées illégales en s'arrêtant pour laisser passer les piétons. La voiture qui vous suit pourrait être surprise par un tel arrêt et entrer en collision avec vous. De plus, il est possible que les conducteurs dans les autres voies ne remarquent pas le piéton qui traverse devant votre véhicule et renversent cette personne.

3.22 Comment traverser une rue (voie urbaine)

Vous ne pouvez traverser une rue qu'à son intersection avec une autre rue, une ruelle ou une allée.

REMARQUE : Dans certaines villes, un règlement ou arrêté municipal interdit de traverser la rue à l'intersection d'une ruelle ou d'une allée.

3.23 Fauteuils roulants et scooters électriques

Les règles de la route concernant les piétons s'appliquent aussi aux personnes qui circulent en fauteuil roulant, en fauteuil roulant motorisé ou en scooter électrique pour des raisons médicales.

À une intersection, tout conducteur est tenu de céder le passage à une personne qui traverse la chaussée en fauteuil roulant, en fauteuil roulant motorisé ou en scooter électrique. Vous n'êtes pas obligé de vous arrêter immédiatement si la chaussée est très large et que la personne en fauteuil roulant est encore à une distance sécuritaire de la voie où vous circulez.

Vous devez immobiliser votre véhicule avant le passage pour piétons, que celui-ci soit peint sur la chaussée ou soit une extension imaginaire du trottoir.

Il est interdit de dépasser tout véhicule immobilisé à une intersection afin de permettre à une personne en fauteuil roulant, en fauteuil roulant motorisé ou en scooter électrique de traverser la chaussée.



Avant de traverser la chaussée, les personnes en fauteuil roulant, en fauteuil roulant motorisé ou en scooter électrique doivent s'assurer de laisser suffisamment de temps aux conducteurs pour qu'ils puissent s'arrêter.

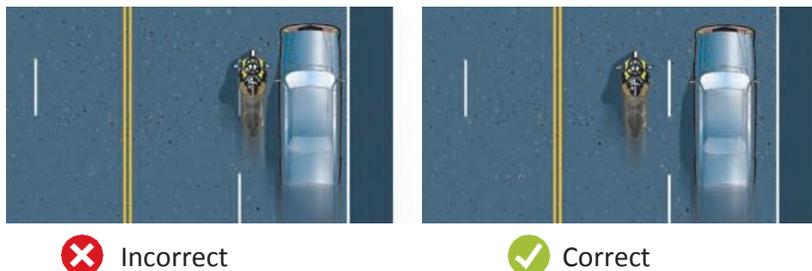
Les personnes en fauteuil roulant, en fauteuil roulant motorisé ou en scooter électrique doivent de préférence rouler sur les trottoirs. S'il n'y a pas de bordure abaissée ou de rampe d'accès sur trottoir, elles doivent emprunter la voie d'accès pour autos la plus proche afin de monter sur le trottoir.

Comme les piétons, les personnes en fauteuil roulant, en fauteuil roulant motorisé ou en scooter électrique circulant le long d'une route sans trottoir doivent se déplacer sur le côté gauche, face à la circulation. Les fauteuils roulants, motorisés ou non, ainsi que les scooters électriques devraient arborer un fanion fluorescent ou de couleur vive afin d'être plus facilement repérables.

3.24 Motocyclettes

Bien que deux motocyclettes puissent rouler dans la même voie de circulation, il est fortement recommandé aux motocyclistes de ne pas rouler directement l'un à côté de l'autre.

Une motocyclette ne doit pas circuler en parallèle avec un autre type de véhicule dans la même voie.



Le port du casque de motocyclette approuvé est obligatoire pour le conducteur et son passager. Si la motocyclette n'est pas équipée d'un pare-brise de dimensions suffisantes pour détourner le courant d'air causé par le déplacement du véhicule, le motocycliste et son passager doivent porter des lunettes de sécurité, une visière ou des lunettes spécialement conçues pour le motocyclisme.

Pour plus de renseignements, veuillez consulter le site Web www.sgi.sk.ca/motorcyclehandbook.

3.25 Terre-pleins

Vous ne pouvez circuler sur aucune des voies de gauche d'une route lorsque celle-ci est divisée par un terre-plein central, un fossé ou un boulevard.

Vous ne pouvez franchir un terre-plein central, un fossé ou un boulevard qu'aux intersections et aux passages prévus à cet effet.

3.26 Parcs de stationnement

Bon nombre de règles de la circulation routière s'appliquent aussi à la circulation dans les parcs de stationnement, tels que la limite de vitesse, la signalisation, la consigne de ne pas suivre de trop près, l'usage approprié des clignotants et la marche arrière.

Lorsque des voies de stationnement et des allées se croisent dans un parc de stationnement sans panneau d'arrêt ni signe obligeant à céder le passage, les conducteurs doivent agir comme s'il s'agissait de toute autre intersection sans signalisation en cédant le passage au véhicule venant de la droite.

À certains endroits, des voies principales donnent accès à un ou plusieurs parcs de stationnement, ce sont des « voies d'accès ou de communication ». Ces dernières mènent à un parc de stationnement ou le traversent pour y accéder ou en sortir, mais ne servent pas au stationnement. Les voies de stationnement et les allées à l'intérieur du parc de stationnement doivent céder le passage aux véhicules dans ces « voies de communication ».



Dans l'illustration ci-dessus :

- Le véhicule A doit céder le passage au véhicule B qui se trouve à sa droite.
- Le véhicule C doit céder le passage au véhicule D dans la voie de communication publique.

3.27 Phares

Il est fortement recommandé de toujours circuler avec les phares allumés, car des études montrent que les collisions sont alors moins fréquentes que lorsque les phares ne sont allumés qu'à la noirceur.

La loi vous oblige à circuler avec les phares allumés, à partir d'une demi-heure après le coucher du soleil jusqu'à une demi-heure avant le lever du soleil, ou encore quand la visibilité est réduite.

Remarque : Sur certains modèles de véhicules, les feux arrières et de position demeurent éteints même si les feux de circulation de jour sont allumés.

Vous devez passer aux feux de croisement, c'est-à-dire « baisser les phares », au moins 200 m (environ 650 pi) avant de croiser un autre véhicule et ne pas revenir aux feux de route avant que le véhicule soit passé.

De nombreux conducteurs commettent l'erreur de passer aux feux de croisement beaucoup trop tôt. Par exemple, à 100 km/h, vous n'êtes pas tenu de passer aux feux de croisement avant que le véhicule venant en sens inverse soit à environ sept à huit secondes de vous, mais il peut être plus raisonnable de passer aux feux de croisement entre neuf et 12 secondes avant de le croiser.

Même s'il est vital de bien voir la route, l'éclat de vos phares ne devrait pas aveugler ceux qui viennent en sens inverse. Certains conducteurs feront souvent des appels de phares jusqu'à 20 secondes à l'avance pour vous signaler de passer aux feux de croisement. Ceci s'applique autant aux véhicules que vous suivez qu'à ceux que vous croisez. Pour éviter cette situation, assurez-vous que vos phares fonctionnent et qu'ils sont correctement réglés.

Il faut aussi éteindre tout phare ou projecteur auxiliaire au moins 500 m (environ 1640 pi) avant de croiser un autre véhicule et jusqu'à ce qu'il soit passé.

Il n'est pas nécessaire de passer aux feux de croisement en roulant sur une route ou autoroute à voies divisées lorsque la distance entre les chaussées en sens inverse est d'au moins 22 m (environ 70 pi). (La distance est mesurée de la marque sur l'accotement gauche dans une direction jusqu'à la marque de l'accotement gauche dans la direction inverse.)

Lorsque vous suivez un autre véhicule, vous devez passer aux feux de croisement dans une distance d'environ 100 m (330 pi) de l'autre véhicule et éteindre tout projecteur ou phare auxiliaire dans une distance d'environ 500 m (environ 1 640 pi), ou encore si vous êtes sur le point d'être dépassé.

Si vous venez de conduire dans l'obscurité pendant un certain temps, il vous faudra jusqu'à cinq secondes pour vous remettre de l'éblouissement causé par les phares d'une voiture roulant en sens inverse. Ce temps de récupération augmente avec l'âge et il peut dans certains cas aller jusqu'à 25 secondes. Si vous êtes particulièrement sensible aux éblouissements, consultez un ophtalmologiste ou un optométriste.



Feux de croisement



Feux de croisement



Feux de route

3.28 Conduire la nuit ou à visibilité réduite

Il est difficile de conduire la nuit parce que vous avez besoin de voir au-delà de la zone éclairée par les phares. Dans ces conditions, les motocyclettes, les cyclistes, les piétons et la faune sont particulièrement difficiles à voir. Il faut donc les surveiller attentivement. Si la route elle-même est éclairée, vous pouvez voir loin devant vous, sinon vous ne pouvez compter que sur l'éclairage des phares. La nuit, vous devriez pouvoir distinguer les objets au moins 12 secondes à l'avant de votre véhicule. Pour cela, vous devriez rouler la plupart du temps avec les feux de route allumés et regarder au-delà de la partie de la route directement éclairée par les phares.

Pour réduire l'éblouissement venant de l'arrière, ajustez correctement les rétroviseurs et faites pivoter le rétroviseur intérieur à la position « nuit ». Réduire l'éclairage du tableau de bord permet aussi de mieux voir la route.

3.29 Choisir la vitesse appropriée

La nuit, la plupart des conducteurs se contentent d'une visibilité inférieure à 12 secondes et comptent simplement sur la chance pour pouvoir arriver à destination sains et saufs. Autrement dit, ils « roulent plus vite que leurs phares ». Cela veut dire qu'au moment où la lumière des phares éclaire un obstacle sur la route, il ne reste déjà plus assez temps pour freiner avant de frapper cet obstacle. C'est pourquoi il est indispensable d'utiliser toutes les autres sources d'information possibles.

La position des autres véhicules sur la route peut vous fournir des indices.

Par exemple, si vous pouvez voir les deux feux arrière du véhicule qui vous précède, vous pouvez être sûr qu'il n'y a aucun objet de grandes dimensions entre vous et lui.

La précaution cruciale durant la conduite de nuit, c'est de ralentir dès que vous décelez quelque chose sur la route. N'attendez pas de pouvoir clairement identifier cet objet, il sera certainement trop tard pour vous arrêter à temps. Dès que vous apercevez quelque chose sur la route, freinez et ralentissez jusqu'à ce que vous puissiez clairement l'identifier. Vous aurez alors plus de temps pour vous arrêter ou pour changer de direction au besoin.

3.30 Règles générales

- Il est interdit de toucher à un véhicule sans l'autorisation du propriétaire.
- Il est interdit de monter dans ou sur un véhicule sans l'autorisation du propriétaire.
- Il est interdit de jeter tout objet contre un véhicule.
- Il est interdit de regarder un téléviseur, un écran vidéo ou un écran d'ordinateur en conduisant, à moins que l'information affichée ait été conçue uniquement pour faciliter la sécurité de marche du véhicule.
- Tout matériel transporté sur un véhicule doit être calé ou attaché solidement pour qu'il ne puisse pas en tomber.
- Tout dommage résultant d'une des infractions précédentes est à la charge du contrevenant.
- Il est interdit de s'agripper à un véhicule en marche à moins de circuler dans ou sur ce véhicule.
- Aucun passager ne peut prendre place à bord d'une remorque en mouvement.
- Il est interdit de conduire en utilisant un téléphone cellulaire (voir page 21).
- On ne peut se tenir sur la partie extérieure d'un véhicule, sauf s'il existe un espace aménagé pour le transport de passagers. Cette règle ne s'applique pas aux véhicules de construction ou d'entretien, aux camions de pompiers, aux voitures de police ou aux chars allégoriques (véhicules de défilé).
- Aucun passager ne peut prendre place entre le conducteur et sa portière.
- Aucun passager ne doit s'asseoir si près du conducteur qu'il gêne ses manœuvres.
- Rien ne doit obstruer la vue du conducteur vers l'avant, l'arrière et les deux côtés. Les vitres teintées provenant d'un marché secondaire ne sont pas permises sur le pare-brise et sur les glaces latérales avant.
- Toute acrobatie, cascade ou autre activité qui risque de déranger, de surprendre ou de gêner les usagers de la route est interdite aux conducteurs, à tous leurs passagers, ainsi qu'aux piétons.
- Il est interdit de laisser tomber sur une voie de circulation toute substance enflammée ou tout autre objet ou produit qui risque d'endommager les pneus.
- Une plaque d'immatriculation valide doit être solidement fixée à l'arrière du véhicule de façon à ce que rien n'empêche qu'elle soit facilement lue ou clairement photographiée par un appareil de surveillance aux feux rouges.

4. Signalisation routière et feux de signalisation

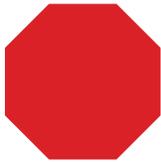
4.1 Signalisation routière

Les conducteurs qui ne tiennent pas compte de la signalisation routière ou qui n'y obéissent pas correctement sont à l'origine de nombreux accidents évités de justesse ainsi qu'un grand nombre de collisions. Il est essentiel que tout conducteur sache interpréter correctement la signalisation routière. Les panneaux de signalisation sont classés selon leur fonction, telle que la réglementation, l'information et l'avertissement d'un danger.

Le meilleur moyen d'identifier les panneaux de signalisation est d'apprendre la signification de leurs formes et de leurs couleurs. Afin de conduire sans danger, vous devez reconnaître les panneaux et y obéir sans hésitation.

Un conducteur prudent prête fidèlement attention aux indications des panneaux sur sa route et il surveille constamment l'apparition de panneaux dans son champ de vision.

4.2 Six formes de panneaux que tout conducteur doit reconnaître



Arrêt

Le panneau d'arrêt, un octogone de couleur rouge portant le mot STOP en lettres blanches, indique que le conducteur est tenu d'effectuer un arrêt complet du véhicule et de s'assurer que la voie est libre avant de continuer sa route.



Réglementaires

Les panneaux de réglementation (ou de prescription) sont des carrés ou des rectangles blancs portant des inscriptions noires ou d'autres couleurs. Ces panneaux indiquent les dispositions prévues par la loi, telles que la limite de vitesse, la réglementation du stationnement et les manœuvres à suivre pour tourner ou pour dépasser.



Céder le passage

Le panneau cédez le passage est un triangle bordé de rouge sur fond blanc. Ce panneau signifie que le conducteur doit ralentir à l'approche d'une intersection. Il doit céder le passage et, si nécessaire, s'arrêter lorsqu'un autre véhicule s'approche de l'intersection ou y est déjà engagé.



Avertissement

Les panneaux d'avertissement ont la forme d'un losange, sont de couleur jaune ou orange et portent une inscription ou un symbole noir. Ils annoncent l'approche de situations dangereuses ou exceptionnelles, telles qu'une courbe, un virage, une pente raide ou une intersection.



Passage à niveau

Une croix en forme de X est le symbole traditionnel signalant qu'une voie ferrée traverse une route. La croix de Saint-André est de la même couleur que le panneau cédez le passage et elle a le même sens : cédez le passage et arrêtez-vous au besoin.



Zone scolaire (nouveau panneau)

Ce nouveau panneau, indiquant une zone scolaire, a la forme de pentagone dont le fond est de couleur jaune-vert fluorescent. Il porte les silhouettes noires d'un écolier et d'une écolière.



Zone scolaire (ancien panneau)

L'ancien panneau indiquant une zone scolaire était un pentagone de couleur bleue. Il portait les silhouettes blanches d'un écolier et d'une écolière. Actuellement, ces panneaux sont en train d'être remplacés par un nouveau panneau.



Zone scolaire

Un panonceau est souvent monté sous le panneau, afin d'indiquer la limite de vitesse qu'il faut respecter. Ces panonceaux portent souvent l'inscription anglaise « Maximum Speed » ou encore « km/h During School Days ».

4.3 Couleur des panneaux

Chaque couleur a une signification particulière.



Rouge

Arrêt ou interdiction

Bleu

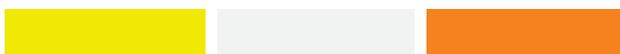
Information routière d'ordre général ou concernant des voies de desserte

Vert

Indique les manœuvres autorisées, p. ex. : pour tourner ou la direction à suivre

Jaune

Avertissement général : danger/prudence



Jaune (vert) fluorescent

Zone scolaire et approche d'un passage pour écoliers

Blanc

Réglementaire

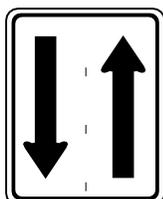
Orange

Avertissement de travaux de construction et d'entretien

4.4 Panneaux de réglementation (prescription)



Rue ou route à sens unique



Circulation dans les deux sens



Vitesse maximale permise dans des conditions idéales



Signal avancé de limitation de vitesse

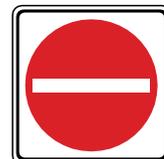


Vitesse maximale permise dans une zone de travaux *

* Les amendes pour excès de vitesse sont trois fois plus élevées lorsqu'on passe près de travailleurs à une vitesse supérieure à la vitesse autorisée. Ces travailleurs sont : toute personne dans un rayon de 3 km d'un signaleur, une équipe d'arpentage, ou un panneau signalant la présence de travailleurs de la voirie (voir page 68).



Îlot de circulation ou autre obstacle – gardez la droite



Sens interdit



Dépassement autorisé



Dépassement interdit



Demi-tour permis



Demi-tour interdit
Interdiction de faire demi-tour sur la chaussée pour aller en direction opposée



Route recommandée pour camions lourds



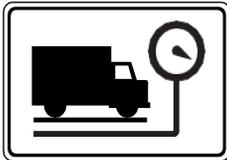
Route interdite aux camions lourds



Route pour transporteurs de matières dangereuses



Accès interdit aux transporteurs de matières dangereuses



Poste d'inspection des camions



Sortie du poste d'inspection des camions
La flèche indique la direction du poste



Route pour chargement surdimensionné



Poids maximal, en tonnes, permis sur la route ou sur le pont

4.5 Panneaux réglementaires de stationnement



Stationnement réglementé selon les indications



Arrêt interdit en tout temps



Stationnement interdit selon les indications



Arrêt interdit selon les indications

4.6 Panneaux réglementaires de passage pour piétons



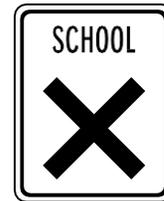
Passage pour piétons (nouveau)



Passage pour piétons (ancien)



Passage pour écoliers (nouveau)



Passage pour écoliers (ancien)



Passage pour piétons

Quand les signaux clignotent, tous les véhicules doivent s'arrêter et ne pas repartir avant que tout danger soit écarté

4.7 Panneaux réglementaires de direction des voies

Ces panneaux sont installés au-dessus des voies ou en bordure de la chaussée. Quand ils sont installés au-dessus des voies, chaque panneau se trouve directement au-dessus de la voie à laquelle l'indication s'applique.



Voie réservée
aux autobus



Voie cyclable



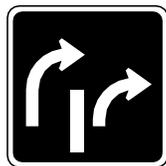
Sur cette voie,
obligation de
tourner à gauche



Sur cette voie,
obligation
d'aller tout droit
ou de tourner à
gauche



Deux voies pour tourner à gauche
ou à droite



Sur cette voie,
obligation de
tourner à gauche
ou à droite



Sur cette voie, toutes les
manœuvres sont permises



Sur cette voie,
obligation d'aller
tout droit



Sur cette voie,
obligation de
tourner à droite



Sur cette voie,
obligation d'aller tout
droit ou de tourner à
droite

4.8 Panneaux réglementaires de manœuvre aux intersections

Un panneau peut compléter le panneau pour indiquer les heures de la journée où s'appliquent les indications.



Virage à gauche interdit



Virage à droite interdit



Obligation d'aller tout droit ou de tourner à droite



Obligation d'aller tout droit ou de tourner à gauche



Obligation de tourner à droite ou à gauche



Obligation d'aller tout droit



Obligation de tourner à gauche



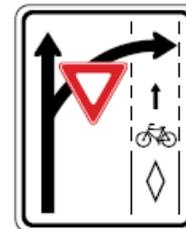
Obligation de tourner à droite



Virage à droite interdit au feu rouge
Attendre le feu vert avant de tourner à droite



Voie centrale réservée aux virages



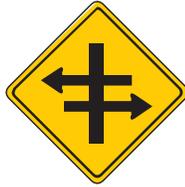
Céder le passage aux cyclistes avant de tourner

4.9 Panneaux d'avertissement

Des symboles remplacent les mots sur les panneaux de signalisation modernes. Le conducteur doit donc connaître les deux types de panneaux. Si les deux types de panneaux sont employés, ils sont représentés tous les deux dans le présent manuel.



Approche d'une zone de circulation dans les deux sens



Signal avancé d'une route divisée



Chaussée glissante quand elle est mouillée



Signal avancé de chaussée cahoteuse



Approche d'un obstacle
Contournement par la gauche ou par la droite



Début des chaussées séparées
Garder la droite



Section régulièrement traversée par les chevreuils



Signal avancé de pente raide
Rétrograder ou ralentir en descendant une pente très raide.

Les zones à haut risque suivantes ont été sélectionnées pour la surveillance photographique afin d'assurer le respect des limites de vitesse :

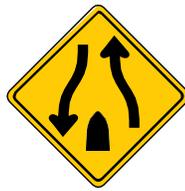
- Circle Drive, à Saskatoon
- Route 1 et 9^e Avenue, à Moose Jaw
- Ring Road, à Regina
- Route 1, à l'est entre Pilot Butte et White City
- Route 12, à Martensville

Pour une liste à jour des emplacements, visitez le site sgi.sk.ca





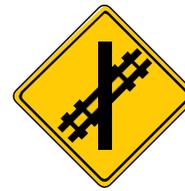
Approche d'un panneau d'arrêt



Fin des chaussées séparées



Approche de feux de circulation
Le conducteur doit être prêt à s'arrêter



Approche d'un passage à niveau
L'angle de la voie ferrée par rapport au chemin est indiqué



Chaussée rétrécie
La largeur de la chaussée diminue



Approche d'un pont étroit
Chaussée plus étroite qu'à l'abord



Perte de voie
Fin de la voie de droite



Signal avancé de route sinueuse
Première courbe vers la droite



Signal avance de courbe en S
Deux courbes qui se succèdent en direction opposée, à moins de 120 m l'une de l'autre, la première courbe étant vers la droite.



Courbe vers la droite

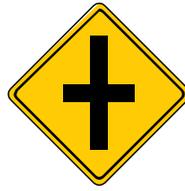


Courbe prononcée vers la droite

Vitesse maximale recommandée
(vitesse jugée sécuritaire)



Signal avancé de passage inférieur
Hauteur libre marquée



Approche d'une intersection cachée ou masquée
Croisement ou route venant de la droite, de la gauche ou des deux directions



Voie parallèle
Deux voies sont adjacentes et il n'est pas nécessaire de converger



Signal avancé de deux voies convergentes
La circulation vient de la droite



Damier
Fin d'une route



Fin de revêtement
Début d'une chaussée en gravier



Chaussée glacée
Le pont, le viaduc ou la chaussée du chemin peut être glissant à zéro degré Celsius; ralentir



Signal avancé de passage de motoneiges



Signal avancé de passage de bétail



Approche d'une intersection en T
Tournant brusque à droite et à gauche



Signal avancé d'un terrain de jeux
Lorsqu'un panneau indique une vitesse en km/h, c'est la limite de vitesse qu'il faut respecter



Signal avancé de passage pour piétons



Approche d'un arrêt
d'autobus scolaire
*Arrêt obligatoire
quand les feux
rouges de l'autobus
clignotent*



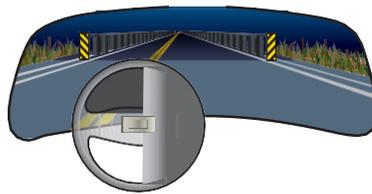
Signal avancé de
passage pour
écoliers



Chevron
d'alignement
*Placés en groupe
pour guider les
conducteurs le
long de courbes
serrées*



Véhicule lent
*Panneau fixé à
l'arrière d'un
véhicule circulant à
moins de 40 km/h.
Avertit les
conducteurs qui
s'approchent de
ralentir*



Balise de danger sur le bord de la route
*Les barres obliques descendantes indiquent le côté
à emprunter pour éviter le danger*



Panneau d'avertissement sur camion ou
sur véhicule d'escorte indiquant un
chargement surdimensionné

4.10 Panneaux de travaux de construction

Les lettres ou les symboles sur ces panneaux sont noirs sur fond orange.



Présence d'un signaleur
Se préparer à un arrêt pour recevoir des directives



Approche d'une équipe d'arpentage*



Travailleurs de la voirie*

* La présence de l'un ou l'autre des panneaux ci-dessus marque le début d'une zone de travaux, « zone orange ». Un panneau comme celui-ci signalant la présence de travailleurs (WORKERS PRESENT) peut accompagner le panneau indiquant les travaux en cours.

Dans toute la zone orange, les conducteurs doivent ralentir à la limite de vitesse indiquée, et ralentir à 60 km/h près d'un travailleur, d'un signaleur ou de l'équipement manœuvré par un travailleur. Certaines villes ont des règlements administratifs obligeant les conducteurs à respecter les limites de vitesse dans toute la zone de construction (zone orange). Veuillez vous renseigner au sujet des règlements dans votre localité.



Entrée de camions par la droite/la gauche
Marque l'endroit où les camions s'engagent sur la chaussée, la quittent ou la traversent



Lignes aériennes
Être prêt à s'arrêter si le chargement du véhicule est très haut



Approche d'une zone de travaux de construction
Indique que l'on entre dans une zone de construction. Redoubler de prudence et se préparer aux changements de limite de vitesse



Le conducteur doit être prêt à s'arrêter



Accotement surbaissé

Annonce la présence ou l'approche d'une zone où l'accotement, la voie de circulation adjacente ou les deux sont plus élevés ou plus bas que la voie sur laquelle le véhicule circule actuellement

4.11 Passages à niveau

Surveillez l'arrivée des trains à tous les passages à niveau, même ceux qui sont équipés d'un signal automatique. Soyez toujours prudent lorsque vous traversez une voie ferrée.

Évitez de vous retrouver bloqué sur une voie ferrée

Quand la circulation est dense, arrêtez-vous avant le passage à niveau et assurez-vous d'avoir le temps et l'espace nécessaires pour le traverser complètement.

Le dernier wagon passé, ne repartez qu'après vous être assuré qu'un autre train n'arrive pas sur une autre voie, surtout venant de la direction opposée.

Ne faites jamais la course avec un train

Tenter d'arriver au passage à niveau avant un train est imprudent : songez aux conséquences si vous perdez la course.

Évitez de changer de vitesse en traversant un passage à niveau

Avec un véhicule à transmission manuelle, rétrogradez avant le passage à niveau.

Attention aux véhicules qui doivent s'arrêter aux passages à niveau

Soyez prêt à vous arrêter lorsque vous suivez un autobus, un autobus scolaire ou un camion lourd, car ces véhicules doivent s'arrêter.

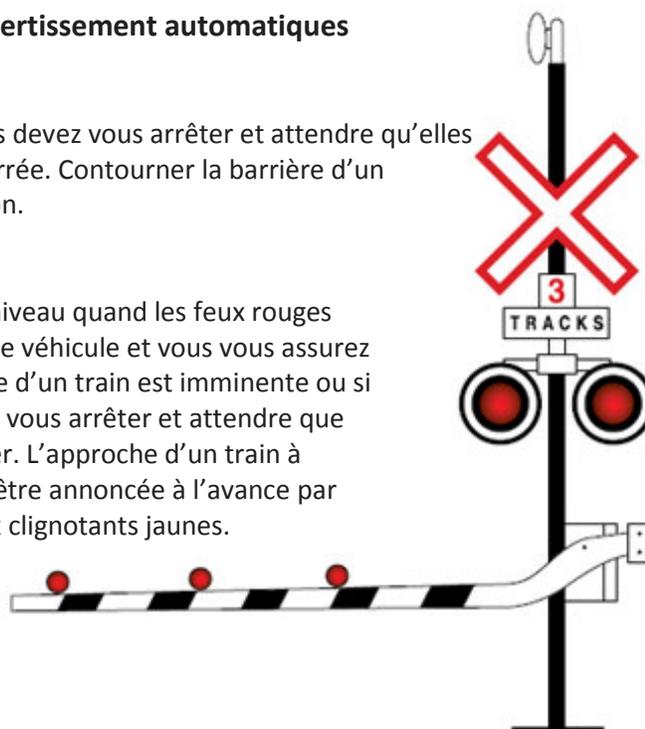
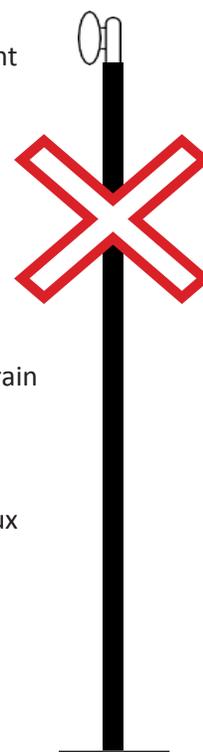
Passages à niveau avec signaux d'avertissement automatiques

Ne contournez jamais la barrière

Quand les barrières sont abaissées, vous devez vous arrêter et attendre qu'elles se relèvent avant de traverser la voie ferrée. Contourner la barrière d'un passage à niveau constitue une infraction.

Feux clignotants

Il est permis de traverser un passage à niveau quand les feux rouges clignotent, si vous immobilisez d'abord le véhicule et vous vous assurez qu'il n'y a aucun danger. Mais si l'arrivée d'un train est imminente ou si un signaleur vous l'ordonne, vous devez vous arrêter et attendre que tout danger soit passé avant de traverser. L'approche d'un train à certains passages à niveau cachés peut être annoncée à l'avance par un panneau d'avertissement et des feux clignotants jaunes.



4.12 Identificateurs des voies transversales

Dans les zones rurales, aux intersections contrôlées par un panneau d'arrêt ou de priorité, des identificateurs triangulaires, à surface réfléchissante, sont souvent installés sur deux côtés du poteau qui porte le panneau.

Ces identificateurs servent à avertir les conducteurs qu'ils s'approchent d'une intersection et ils indiquent aussi le type de voie publique transversale selon le code suivant :

Trois triangles

- toutes les routes provinciales et voies publiques;
- les routes d'accès aux agglomérations;
- les routes de section (grid roads);
- les rues les plus importantes.

Deux triangles

- les principales routes d'accès aux fermes;
- les routes toutes saisons améliorées;
- les rues ou voies urbaines d'importance secondaire.

Un triangle

- toutes les autres routes rurales moins importantes et les voies urbaines locales.



4.13 Panneaux d'indication



Route transcanadienne



Route provinciale



Route numérotée de municipalité rurale



Aéroport
Le nez de l'avion indique la direction de l'aéroport

4.14 Panneaux d'information



Annonce la communauté identifiée et les services disponibles



Téléphone



Aire de pique-nique



Hébergement



Camping pour roulottes et motorisés



Alimentation



Natation



Camping



Hôpital



Terrain de golf



Police



Musée

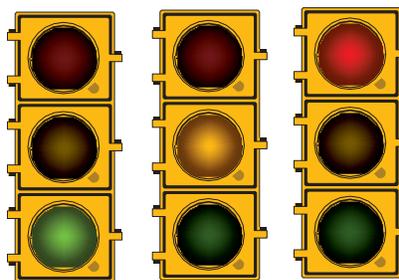


Essence
D = diesel

4.15 Feux de signalisation

À un feu vert, une fois l'intersection libre, vous pouvez vous y engager en toute sécurité et tourner à gauche ou à droite, ou aller tout droit et traverser l'intersection, à moins qu'un panneau n'interdise l'une ou l'autre de ces manœuvres.

Si vous voulez tourner à gauche à un feu vert, vous pouvez vous engager dans l'intersection, mais vous devez alors céder le passage aux véhicules venant en sens inverse et aux piétons. Si la circulation est dense, vous serez peut-être obligé de terminer la manœuvre quand le feu passera au jaune ou au rouge.



Vous pouvez souvent prévoir que le feu jaune va apparaître en notant depuis combien de temps le feu est vert et en surveillant le signal lumineux pour piétons affichant une main ouverte (rouge) ou les mots DON'T WALK, tout particulièrement si ce signal clignote.

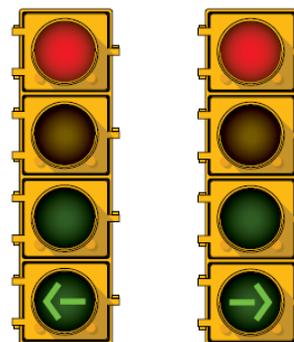
Quand un feu passe au jaune, vous devez ralentir et immobiliser le véhicule avant le passage pour piétons. Mais si vous êtes déjà engagé dans l'intersection ou que vous ne pouvez pas vous arrêter sans danger, vous devez continuer votre trajet avec prudence.

À un feu rouge, vous devez immobiliser le véhicule jusqu'à ce que le feu change. Aux intersections, il est permis de tourner à droite après avoir d'abord immobilisé le véhicule et cédé le passage aux piétons et à tout véhicule traversant l'intersection à un feu vert. Cette règle s'applique aussi à un virage à gauche à l'intersection de deux rues à sens unique. Toutefois, à certaines intersections, un panneau interdit tout virage au feu rouge.

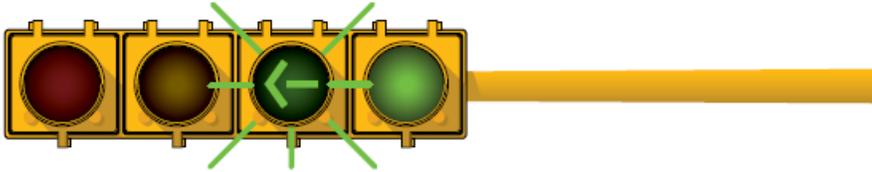


Il est interdit de faire demi-tour à une intersection munie de feux, sauf si un panneau autorise cette manœuvre.

Quand vous arrivez à un feu rouge et que celui-ci est accompagné d'un feu avec une flèche verte, vous pouvez tourner dans la direction indiquée par la flèche, uniquement après avoir cédé le passage aux véhicules et aux piétons circulant sur la chaussée prioritaire.



À un feu rouge ou vert accompagné d'une flèche clignotante verte autorisant le virage à gauche, vous pouvez emprunter la direction indiquée par la flèche.

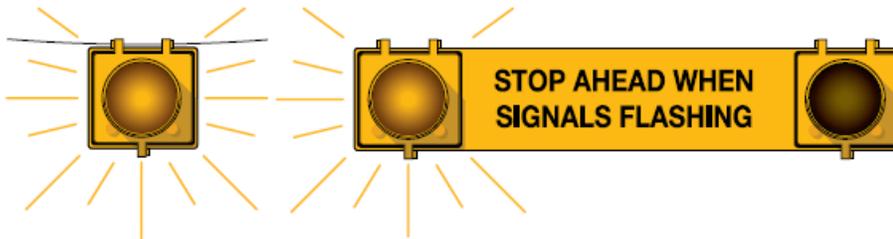


Après la flèche verte, il se peut qu'une flèche jaune s'allume. Cette flèche signifie que le feu vert est sur le point de s'allumer pour permettre aux voitures de circuler dans les deux sens.



À un feu clignotant jaune, vous devez rouler avec prudence.

Un feu clignotant jaune en alternance peut annoncer l'approche de feux de signalisation venant de passer au jaune ou au rouge.



À un feu jaune, vous devez céder le passage aux piétons dans le corridor réservé aux piétons.

À un feu clignotant rouge, vous devez immobiliser le véhicule avant de continuer votre route quand il n'y a plus aucun danger.

À un carrefour, les piétons ne peuvent pas traverser face à un feu rouge ou jaune, ou encore quand le signal lumineux portant une main ouverte ou les mots « DON'T WALK » s'allume. Si ce signal lumineux se met à clignoter, les piétons ayant déjà commencé à traverser doivent se hâter pour atteindre l'autre côté de la rue. Certains feux pour piétons ont un décompte numérique indiquant le nombre de secondes qu'il reste pour pouvoir traverser en toute sécurité.



5. Compétences fondamentales de conduite

5.1 Dangers

Tout ce qui vous force à modifier votre vitesse (en général, à ralentir) ou à changer de direction (le plus souvent pour contourner un obstacle) afin d'éviter un accident est défini comme un « danger ».

Dangers réels et possibles

Un danger réel est quelque chose qui vous fait réagir. Parmi les dangers réels, citons : un feu rouge, une automobile qui circule lentement ou qui s'arrête dans votre voie, une courbe qui vous force à ralentir, un piéton ou un véhicule qui bloque votre chemin.



Danger réel

Un danger possible, c'est ce qui risque de se produire, et auquel vous pourriez devoir réagir : un conducteur qui indique son intention de changer de voie, une voiture déboîtant de l'accotement sans prévenir, un piéton qui traverse la chaussée, un feu de circulation qui peut changer.



Danger possible

Ces deux types de dangers reviendront souvent dans les sections qui suivent.

5.2 Méthode de conduite IPDE

Nous utilisons la méthode de conduite IPDE (Identifier, Prédire, Décider, Exécuter) pour faire face aux dangers possibles et réels. IPDE définit quatre étapes.



Identifier

Pour bien conduire et éviter les accidents, il faut d'abord identifier bien à l'avance les dangers réels et possibles.

Parmi les milliers d'objets qui apparaissent dans votre champ de vision, vous devez apprendre à ne pas tenir compte de tous ceux qui n'offrent aucune information pertinente. Par exemple, l'enseigne rouge au néon d'un restaurant peut attirer votre regard, mais c'est une distraction inutile, car elle n'a absolument aucun rapport avec la conduite de votre véhicule. Vous devez être à l'affût de situations qui représentent véritablement des dangers réels ou possibles (par exemple, des feux de signalisation, des enfants) et y prêter immédiatement attention.

Pour que l'information soit utile, le danger doit être repéré suffisamment à l'avance. Il faut donc toujours s'assurer d'avoir un très bon champ de vision.

Prédire

La deuxième étape consiste à prévoir ce qui se passerait si un danger réel ou possible venait à survenir.



Dangers réels

Dans le cas d'un danger réel (p. ex., un feu rouge, un panneau d'arrêt, un véhicule immobilisé), vous devez simplement prévoir si le feu va changer ou si le véhicule va se remettre en marche.

D'habitude, on aperçoit les dangers réels suffisamment à l'avance pour pouvoir prévoir sans difficulté ce qui va se passer. Toutefois, même si vous observez correctement la route, il est possible qu'un véhicule s'arrête subitement juste devant vous : il faut alors prévoir rapidement ce qui risque d'arriver dans les quelques secondes qui suivent.

Dangers possibles

Tout véhicule avec lequel vous partagez la route représente un danger possible. Prenez conscience des trajectoires possibles des autres véhicules. Prévoyez de votre mieux ce que les conducteurs sont susceptibles de faire et adaptez cette prévision au fur et à mesure que vous approchez d'eux. Des piétons, des cyclistes ou des enfants qui se trouvent au bord de la route représentent souvent des dangers possibles.

Prévoyez la trajectoire des dangers possibles : un véhicule peut subitement tourner à droite ou un enfant peut se lancer à la course sur la chaussée.

Plus vous vous entraînez à prévoir ce qui pourrait se produire et ce que les piétons et les autres conducteurs risquent de faire, plus vous serez en mesure de faire des prédictions précises.

Décider

La troisième étape consiste à décider exactement la façon de réagir devant le danger et de conduire avec prudence. Ceci signifie que vous devez planifier vos actions en détail et vous assurer que rien ne vous empêche de les mettre à exécution.

Dangers réels

Vous pouvez simplement décider de freiner légèrement ou de changer de voie pour éviter le danger, ou encore de freiner brusquement, relâcher le frein, puis tourner le volant.

Dangers possibles

Devant un danger possible, vous pouvez décider de ne rien faire et continuer à surveiller les manœuvres des autres conducteurs, ou encore décider de faire le nécessaire pour éviter les autres véhicules.

Avant de passer à l'action, tenez compte des points suivants :

1. S'assurer que l'issue choisie est toujours ouverte.
2. Vérifier la condition de la chaussée avant de freiner.
3. Vérifier l'état de l'accotement et du fossé.
4. Continuer à surveiller le véhicule et décider s'il faut exécuter ou pas une manœuvre pour l'éviter.



Exécuter

L'étape finale, exécuter, signifie que vous allez mettre votre décision à exécution.

Ceci peut simplement vouloir dire que vous allez effectuer un arrêt en douceur à un feu de circulation.

Mais cela peut aussi signifier que vous allez recourir à des techniques spéciales de conduite dans les situations d'urgence.

Pour bien mettre vos décisions à exécution, en particulier dans les situations d'urgence, vous devez vous entraîner lorsque la situation ne présente aucun risque, de préférence avec un instructeur qualifié. En vous exerçant, vous apprendrez à surmonter la panique inévitable lorsqu'on fait face pour la première fois à une situation d'urgence.

S'améliorer en s'exerçant

Lorsque vous commencerez à mettre en pratique la méthode IPDE, vous serez plutôt lent et vous exprimerez probablement vos pensées par des paroles. En vous exerçant, vous agirez plus vite et ce sont des idées et des images qui vous viendront à l'esprit. À ce moment-là, vous serez capable d'exécuter rapidement toutes les manœuvres. Vous pouvez aussi réduire votre temps de réaction en prenant le temps nécessaire pour vous exercer à la méthode IPDE. Cette méthode pourrait vous sauver la vie!

Après avoir employé la méthode IPDE pendant quelque temps, l'identification, la prédiction, la décision et l'exécution viendront instinctivement.

Vous devrez avoir recours à la méthode IPDE plus souvent en cas de circulation dense et quand vous circulerez à des vitesses plus élevées.

Votre état physique a une grande influence sur votre aptitude à appliquer la méthode IPDE. Si vous êtes fatigué ou malade, vous devriez réduire la charge IPDE imposée à votre esprit en circulant plus lentement. Vous pouvez également réduire cette charge en évitant toute circulation dense. Vous pouvez aussi tout simplement décider de ne pas prendre le volant.

L'alcool et les drogues rendent l'application de la méthode IPDE beaucoup plus difficile. La méthode étant conçue pour éviter les accidents, il n'est donc pas surprenant de noter qu'un grand nombre de collisions sont dues à la consommation d'alcool ou de drogues.

5.3 Temps et évaluation des distances Juger des distances en termes de temps

Il est difficile d'évaluer la distance qui sépare votre voiture des véhicules qui la précèdent. La situation se complique lorsque votre véhicule se déplace en même temps que les autres. Par exemple, êtes-vous capable de juger à quelle distance se trouve une voiture qui approche en sens inverse?

Nous possédons tous une horloge interne et nous sommes tous conscients du temps qui s'écoule. Pourquoi ne pas en faire usage pour mesurer la distance qui nous sépare des autres véhicules sur la route? Vous pouvez le faire en « comptant » les secondes.

Pour compter les secondes, dites à voix haute, « un mille et un, un mille et deux, un mille et trois », sans vous presser, mais sans vous arrêter entre les mots. Ceci vous donnera à peu près trois secondes.

Exercez-vous en suivant l'aiguille des secondes de votre montre : vous arriverez très rapidement à compter parfaitement les secondes.

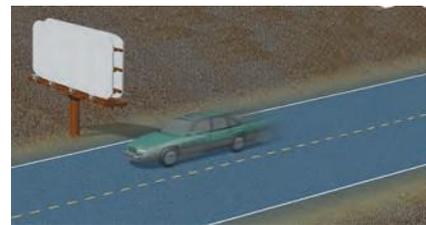
Notion du temps

Lorsque vous conduisez, il est primordial de savoir observer de manière efficace, pour obtenir tous les renseignements dont vous avez besoin. Pour apprendre à se servir du temps, notion essentielle en conduite automobile, tout en accordant une importance particulière à la manière d'observer, il vous faut comprendre les différentes façons d'évaluer le temps.

Vous devez d'abord savoir évaluer la distance à laquelle votre véhicule se trouve par rapport à un objet ou un point fixe. Par exemple, ce panneau se trouve à neuf secondes; à 100 km/h, les lignes discontinues sur la chaussée semblent se fondre en une ligne continue à 12 secondes en avant du véhicule.

Évaluez la distance de la façon suivante :

1. Choisissez un objet fixe sur la chaussée ou au bord de la route (par exemple : un panneau, une ombre, un viaduc ou un changement de revêtement).
2. Évaluez à combien de secondes se trouve l'objet choisi.
3. Puis, commencez à compter « un mille et un, un mille et deux, un mille et trois » et ainsi de suite.
4. Lorsque le pare-chocs avant est à la hauteur de l'objet choisi, cessez de compter : vous avez le nombre de secondes qui vous séparaient de l'objet. Si votre évaluation était 15 secondes alors que la distance était en réalité huit secondes, réduisez votre prochaine évaluation en conséquence. Essayez ensuite sur des distances plus longues : voyez si vous pouvez évaluer la distance que vous couvrez en 40 secondes. Peu à peu, vous parviendrez à des évaluations plus justes.
5. Entraînez-vous jusqu'à ce que vous puissiez évaluer le temps avec précision.

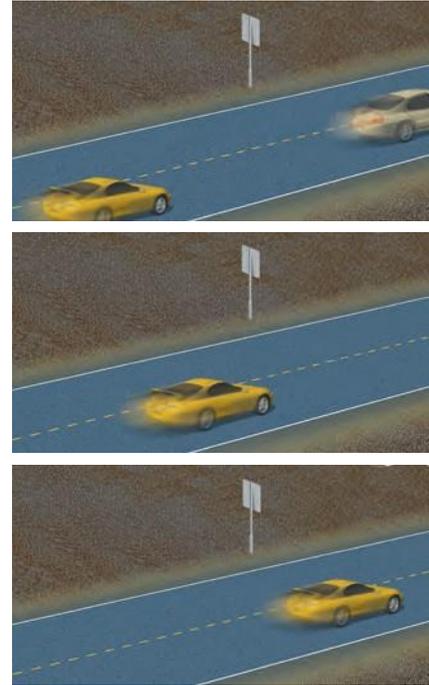


La relation entre le temps et la distance varie selon la vitesse. Commencez donc par effectuer tous vos essais à la même vitesse. Puis, entraînez-vous en roulant à d'autres vitesses normales de conduite, par exemple 100, 80 et 50 km/h.

Comment évaluer le créneau

Déterminez le créneau, c'est-à-dire la distance qui sépare votre véhicule de celui qui vous précède, de la façon suivante :

1. Choisissez un point ou un objet fixe sur la chaussée ou au bord de la route (par exemple : un panneau, une ombre, un viaduc ou un changement de revêtement).
2. Lorsque le parechoc arrière du véhicule que vous suivez atteint l'objet choisi, commencez à compter « un mille et un, un mille et deux, un mille et trois » et ainsi de suite.
3. Lorsque le pare-chocs avant parvient à l'endroit de l'objet choisi, cessez de compter : c'est le nombre de secondes qui vous séparent du véhicule devant vous.
4. Si vous êtes à moins de trois secondes, ralentissez pour vous laisser distancier et vérifiez à nouveau, jusqu'à ce que vous soyez à une distance minimum de trois secondes. Un créneau de trois secondes ou plus est sécuritaire. Toutefois, une distance plus grande est recommandée lorsque vous suivez une motocyclette.



Quelle que soit la vitesse à laquelle vous roulez, vous remarquerez que si vous préservez fidèlement un créneau de trois secondes, la distance entre vous et le véhicule devant vous augmente automatiquement avec la vitesse. Un créneau de trois secondes à 100 km/h est deux fois plus long qu'à 50 km/h et quatre fois plus long qu'à 25 km/h.

Rapport temps-distance

Limites de vitesse		Mètres/secondes	Créneau de 3 secondes (en mètres)	Créneau de 12 secondes (en mètres)
km/h	mi/h			
100	62	28	84	336
90	56	25	75	300
80	50	22	66	264
70	43	19	57	228
60	37	17	51	204
50	31	14	42	168
40	25	11	33	132

Un créneau de trois secondes à 100 km/h est deux fois plus long qu'à 50 km/h.



Il existe une situation où un créneau de trois secondes est insuffisant. Si vous suivez un poids lourd ou une fourgonnette qui vous bouche la vue, l'intervalle normal n'est plus sécuritaire : laissez-vous distancier jusqu'à ce que vous puissiez voir au-delà du véhicule.



✘ *Incorrect*



✔ *Correct*

Peut-être craignez-vous qu'en laissant un créneau de trois secondes, un automobiliste en profitera pour se glisser entre votre voiture et celle qui vous précède. Cela peut se produire, bien sûr, mais moins souvent qu'on pourrait le croire. Accepter de réduire votre champ de vision, d'écourter votre temps de réflexion et de réaction, et de rendre la conduite plus stressante, dans le seul but de gagner quelques secondes et d'empêcher un ou deux conducteurs de vous dépasser n'en vaut strictement pas la peine! Se laisser imposer par d'autres un style de conduite, c'est accepter de ne plus être maître de la situation.

Le créneau de trois secondes est recommandé lorsque les conditions routières sont idéales. Dans de moins bonnes conditions, le créneau devrait augmenter en conséquence.

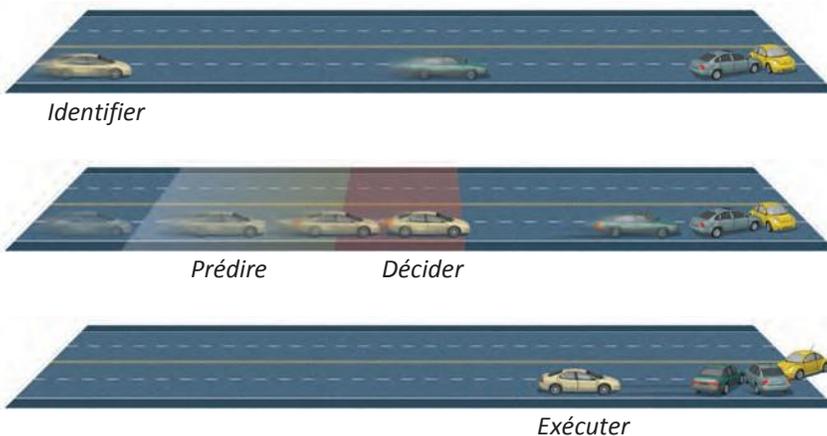
Pour mieux comprendre, voyons ce qui se passerait pendant ces trois secondes dans une situation dangereuse.

Vous allez d'abord passer une partie de ces trois secondes à identifier le problème, à en prévoir les conséquences et à décider d'une manœuvre, comme le propose la méthode IPDE. Puis, vous aurez besoin d'un certain temps de réaction pour passer de l'accélérateur au frein et pour actionner les freins. Si vous êtes suffisamment vigilant, vous pouvez faire tout ceci en trois secondes ainsi que commencer à freiner.

Si vous ralentissez aussi vite que le véhicule qui vous précède, vous n'entrerez pas en collision avec lui.

Mais si ce véhicule heurte un objet fixe, s'il a de meilleurs freins et une meilleure traction, si vous êtes fatigué et plus lent à réagir, ou si l'autre conducteur possède une meilleure technique de freinage, une collision est inévitable même en respectant la règle des trois secondes.

Toutefois, si vous regardez suffisamment loin devant vous, vous allez percevoir le problème entre 12 et 60 secondes avant qu'il se pose, et peut-être même avant le conducteur du véhicule que vous suivez. Dans ce cas-là, vous pourrez réagir au problème lui-même et non pas uniquement aux feux de freinage du véhicule devant vous.



5.4 Savoir observer

De tous les sens utilisés pour la conduite, le plus important est la vue. C'est par la vue que vous recueillez presque tous les renseignements dont vous avez besoin.

Regarder vers la trajectoire

Il est important de bien comprendre que la direction de votre regard détermine la direction que va suivre le véhicule : le regard détermine donc la trajectoire.

Pour illustrer cette idée, choisissez une route revêtue, bien droite et peu fréquentée, et équipée de feux de circulation. Roulez en regardant fixement la ligne médiane environ 12 secondes en avant du véhicule. Continuez à fixer la ligne médiane 12 secondes en avant. Vous remarquerez que le véhicule se déporte légèrement vers la ligne médiane.



Roulez maintenant en fixant l'accotement à droite 12 secondes en avance.

Vous pointerez instinctivement le véhicule dans la direction de votre regard.



Pour diriger le véhicule droit devant vous, regardez environ 12 secondes droit devant.

Pour diriger le véhicule dans un virage, regardez la courbe intérieure du virage, à l'endroit où les marques sur la chaussée semblent disparaître. Ne regardez ni les rétroviseurs ni le tableau de bord. Si vous quittez la route des yeux, vous n'aurez plus un contrôle parfait de la manœuvre.



N'oubliez pas que si vous fixez l'accotement, c'est vers là que vous tournerez le volant. Fixez votre regard sur l'endroit où vous voulez aller, surtout en cas d'urgence ou de dérapage, et guidez-y le véhicule.

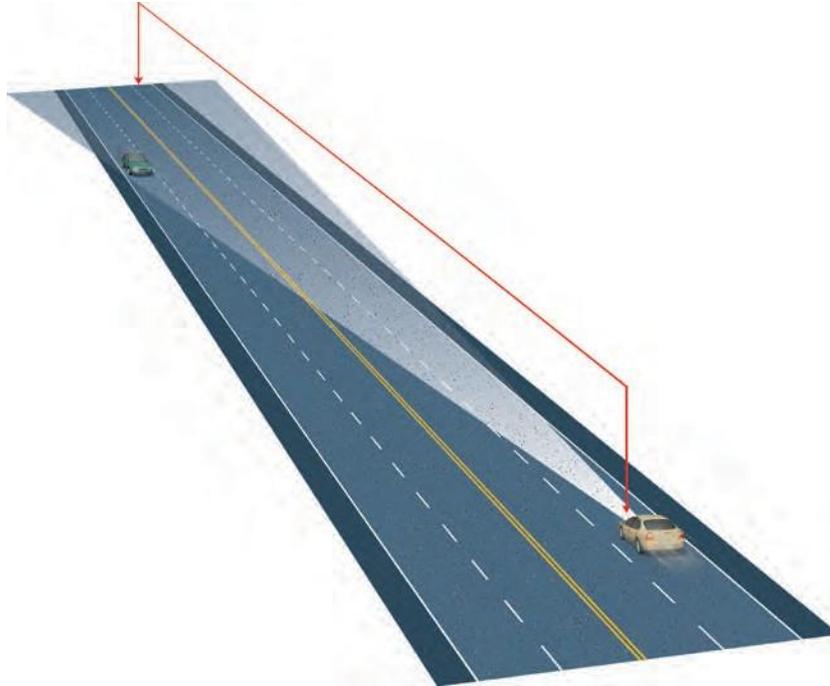
Regardez dans les rétroviseurs et vérifiez l'indicateur de vitesse quand vous roulez en ligne droite, alors que les manœuvres au volant sont moins exigeantes.

Exploration visuelle sur les routes et routes rurales

Lorsque vous conduisez sur une route (ou autoroute), vous espérez qu'il n'y ait aucun obstacle sur la chaussée. Pour vous en assurer, vous devez mener une exploration visuelle de la route, à la recherche de tout obstacle ou danger possible.

Regarder aussi loin que possible sur les routes

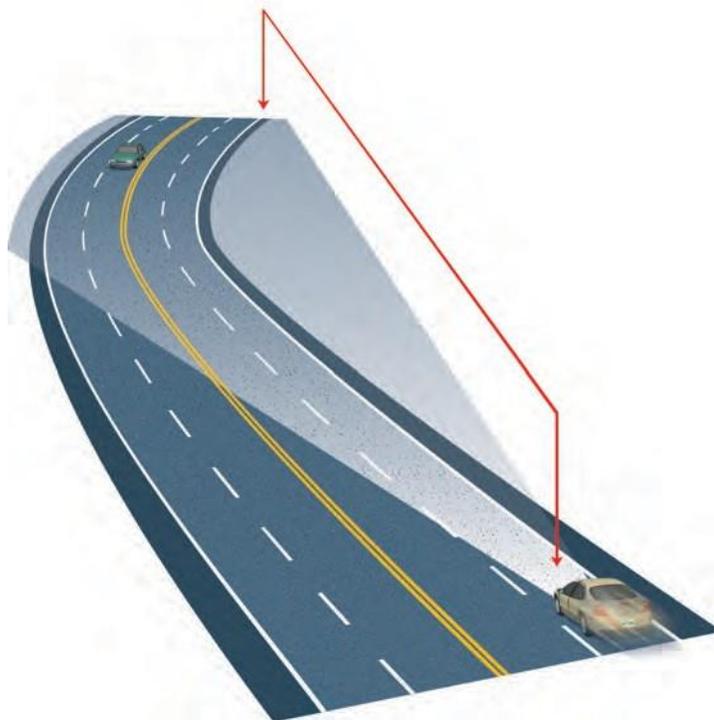
Pour mener une exploration visuelle de la route, regardez d'abord aussi loin que possible. Regarder loin signifie fixer la route à l'horizon. (Sur une route droite, vous pouvez voir jusqu'à 90 secondes en avant.)



Dans une courbe, regardez loin et vers le fond de la courbe, pour vous assurer que la route est libre. Au début, vous aurez sans doute à vous rappeler constamment de regarder aussi loin que possible dans une courbe.

Pour prendre une courbe à droite, observez le point où la ligne sur le côté droit de la chaussée disparaît. Continuez de regarder ce point et maintenez une vitesse constante. Pour prendre une courbe à gauche, regardez la ligne médiane aussi loin que possible. En sortant de la courbe, gardez les yeux sur votre voie en montant jusqu'à l'horizon.

À mesure que l'habitude de « regarder loin devant » devient seconde nature, vous apprendrez automatiquement à suivre la courbe de façon plus précise et souple. Cette habitude vous permet aussi de voir tout obstacle qui pourrait se dresser plus loin sur votre trajectoire.



Abaisser son regard sur les routes

Abaisser son regard sur la route veut dire ne plus regarder la route loin devant afin de fixer la route à 12 secondes en avant quand vous roulez à 100 km/h.

Observez l'endroit où une ligne discontinue semble se fondre en une ligne continue sur la chaussée. Ce point correspond approximativement à 12 secondes en avant du véhicule. Cela vous aidera à obtenir les renseignements nécessaires pour bien diriger le véhicule.

Jusqu'à maintenant, vous avez appris à regarder, en alternance, l'horizon et abaisser votre regard à un point situé à 12 secondes en avant du véhicule.

Lorsque la plupart des gens se livrent à cet exercice, ils se rendent compte, en général, qu'ils n'ont pas regardé aussi loin qu'il le fallait, et qu'ils ont abaissé également le regard à une distance beaucoup plus courte que 12 secondes en avant.

Pour apprendre à regarder loin devant jusqu'à 90 secondes en avant, puis abaisser son regard en le ramenant à 12 secondes de distance, il faut faire deux choses. D'abord, la plupart des conducteurs doivent admettre qu'ils négligeaient de regarder suffisamment en avant. Ensuite, il faut s'exercer afin d'acquérir l'habitude de regarder systématiquement loin devant, puis abaisser le regard sur la route.

Une fois que l'habitude de regarder loin devant et d'abaisser le regard est acquise, vous remarquerez les avantages qu'elle apporte à la conduite, et cette habitude s'en trouvera d'autant renforcée. De plus, savoir que le regard détermine la trajectoire vous aidera à surmonter des problèmes comme la dérive dans une voie ou encore la dérive d'une voie à l'autre.



Balayer les routes du regard

La prochaine étape de l'exploration visuelle consiste à identifier tout ce qui pourrait vous faire changer votre trajectoire : les véhicules sur une route transversale, les piétons ou les animaux sur le bord de la route ou sur une voie d'approche. Ceci vous oblige à élargir votre champ de vision en balayant du regard la route devant vous ainsi que ses côtés. Essayez de faire un tel balayage de la route 12 secondes en avant du véhicule.

Prospecter la chaussée sur les routes

Maintenant, examinez du regard l'espace entre votre véhicule et le point où vous « abaissez le regard », à 12 secondes en avant. Vérifiez les véhicules devant vous, ainsi que la largeur et la stabilité des accotements, et relevez la présence de verglas ou de nids-de-poule sur la chaussée.

Vérifier vos issues sur les routes

Il faut ensuite déterminer quelles issues, c'est-à-dire les espaces devant, derrière et de chaque côté de votre véhicule, sont encore ouvertes. Redoublez d'attention si vous avez décelé un danger réel ou possible. Regardez souvent dans les rétroviseurs pour voir si l'issue arrière et les deux issues latérales sont toujours ouvertes.

Consulter votre tableau de bord sur les routes

Le meilleur moment pour consulter le tableau de bord est lorsque vous ne courez aucun risque en quittant momentanément la route des yeux. Comme il faut une bonne seconde et demie pour vérifier la vitesse, il est prudent de consulter les indicateurs et les témoins quand vous roulez sur un tronçon de route droit, que toutes les issues sont ouvertes et qu'il n'existe aucun danger réel ou possible.

Vérifiez la vitesse et de temps à autre, jetez un coup d'œil à l'indicateur du niveau d'essence et aux autres témoins et indicateurs.



L'exploration visuelle de la route devrait maintenant être comme une seconde nature : regarder loin devant, abaisser son regard, regarder loin devant, abaisser son regard, balayer la route du regard vers la gauche puis vers la droite, regarder loin devant, abaisser son regard, prospecter la chaussée, regarder loin devant, abaisser son regard, vérifier les issues, regarder loin devant, abaisser son regard sur la chaussée, consulter le tableau de bord, et ainsi de suite.

La séquence à suivre varie selon la route et l'état de la circulation. Ce qui compte avant tout, c'est de continuer à regarder loin devant, puis abaisser son regard sur la chaussée, on ajoute les autres éléments au besoin. Plus les conditions de la circulation sont floues et variables, plus l'exploration visuelle de la route doit être rapide.

Exploration visuelle en zone urbaine

En zone urbaine, il faut suivre un modèle d'exploration semblable à celui de la grande route. Même si ce n'est pas facile, il vaut la peine de faire un effort afin d'en acquérir l'habitude.

Regarder loin devant en zone urbaine

Pour regarder loin devant en zone urbaine, portez votre regard aussi loin que possible, en général plusieurs feux de circulation ou plusieurs rues à l'avance. Vous pourrez ainsi percevoir l'état de la circulation et la séquence des feux de circulation, ainsi que la présence d'obstacles majeurs ou de chantiers de construction.

Abaisser son regard en zone urbaine

Il faut ensuite abaisser son regard. Abaissez le regard de sa position loin devant pour fixer la chaussée à 12 secondes en avant, quand vous roulez à la vitesse permise. Même si vous avez la vue obstruée à cette distance, regardez au-delà des véhicules devant vous ou à travers leur pare-brise. Tentez de repérer longtemps à l'avance les véhicules qui ralentissent, qui changent de voie, qui tournent ou qui s'arrêtent. Prêtez attention aux feux de freinage et aux clignotants.

Balayer la chaussée du regard en zone urbaine

Vous devez balayer du regard la chaussée plus souvent et plus largement en ville que sur la route ou l'autoroute.

La séquence à suivre devrait être la suivante : regarder loin devant, abaisser son regard sur la chaussée, regarder loin devant, abaisser son regard sur la chaussée, balayer du regard vers la gauche puis vers la droite, regarder loin devant, abaisser son regard, et ainsi de suite.

Prospecter la chaussée en zone urbaine

Prospectez maintenant du regard l'espace entre votre véhicule et le point où vous abaissez le regard, à 12 secondes devant vous. En ville, vous devez faire cela plus souvent, car vous n'avez pas une aussi bonne vue de la voie devant vous.

Vérifier vos issues en zone urbaine

En ville, il est doublement important de vérifier vos issues, car il y a de fortes chances que des véhicules se trouvent dans vos angles morts.

Gardez toujours au moins deux issues ouvertes quand vous conduisez. Si le contrôle de l'issue arrière et des issues latérales vous échappe, vous pouvez toujours ralentir et augmenter du double, c'est-à-dire de cinq ou six secondes, la distance qui vous sépare du véhicule devant vous.

Consulter votre tableau de bord en zone urbaine

En ville, vous avez peu de temps pour vérifier le tableau de bord. Vérifiez votre vitesse de temps à autre, mais souvenez-vous de le faire quand la circulation est plus légère ou encore quand la chaussée est droite et dégagée. Vous pouvez jeter un coup d'œil aux témoins et aux indicateurs quand vous êtes immobilisé à un feu de circulation ou à un panneau d'arrêt.

Exploration visuelle la nuit

L'exploration visuelle de nuit est essentiellement la même que celle de jour. Regardez loin devant, puis abaissez votre regard à 12 secondes en avant. Cela veut dire que, de façon générale, vous regarderez au-delà de la zone éclairée par les phares.

Il vous faut aussi continuer à balayer la route du regard, à prospecter la chaussée, à vérifier les issues et à consulter le tableau de bord.

Ne regardez pas les bas-côtés ou en bordure de la route, sinon vous allez tourner le volant dans cette direction. Bien entendu, ne regardez pas non plus les phares des véhicules que vous croisez, vous risquez d'être aveuglé. Regardez le point situé à 12 secondes droit devant vous.

Exploration visuelle en cas d'urgence

La règle est simple et efficace : **fixez votre regard dans la direction où vous voulez guider le véhicule et tournez le volant dans cette direction.**

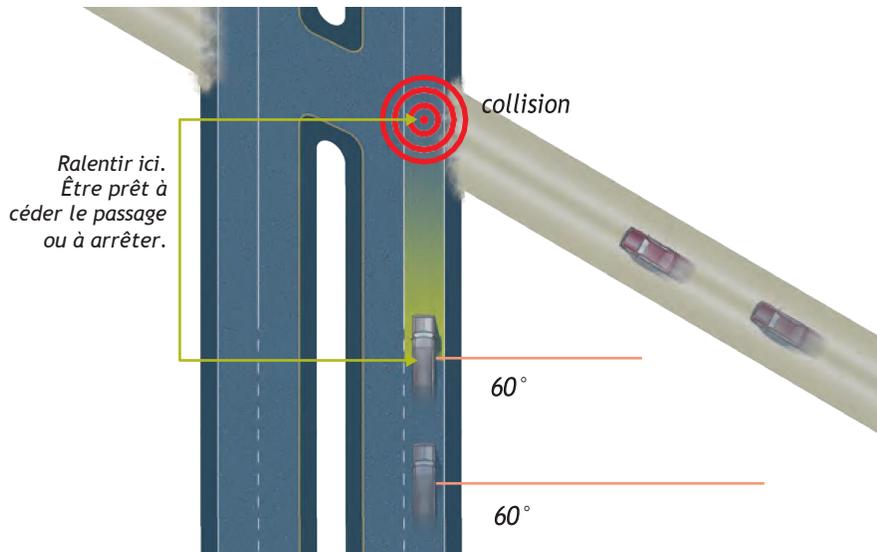
Si vous glissez ou dérapez, ne baissez pas les yeux, ne consultez pas le tableau de bord et ne fixez surtout pas l'obstacle : laissez plutôt votre regard se porter dans la direction où vous voulez guider le véhicule.

Éviter les risques de collisions

La plupart des collisions se produisent aux intersections et aux carrefours en croix. Pour vous aider à repérer et à prévenir une collision possible, utilisez la méthode qui suit.

Scénario

Vous roulez vers une intersection et remarquez un autre véhicule approchant la même intersection. Vous ne pouvez pas savoir à quelle vitesse ce véhicule se déplace ni qu'elle est sa distance de l'intersection. Pour vous aider à déterminer si une collision est imminente, conservez la même vitesse et la même trajectoire, et tournez la tête afin de noter la position de l'autre véhicule par rapport à la vôtre. Continuer à maintenir votre vitesse et votre trajectoire quelques secondes de plus, et vérifier encore une fois la position de l'autre véhicule en tournant la tête. Si l'autre véhicule maintient la même position, vous êtes sur une trajectoire de collision. Par conséquent, commencez à ralentir et préparez-vous à céder le passage ou à vous arrêter, afin d'éviter une collision.



Il est important de tourner la tête quand vous regardez les véhicules qui s'approchent plutôt que de dépendre seulement de la vision périphérique. Les objets en mouvement sont plus facilement repérés grâce à la vision périphérique, toutefois, dans le scénario ci-dessus, l'autre véhicule vous paraîtra immobile étant donné sa position fixe dans votre vue périphérique.

Conduire dans une circulation dense

Si vous n'êtes pas habitué à conduire dans la circulation dense, l'expérience risque d'être très stressante. Vous pouvez vous faciliter la tâche en planifiant votre itinéraire à l'avance, car il est doublement stressant de conduire dans un endroit inconnu et d'essayer de s'orienter en même temps.

La chose la plus importante est de toujours maintenir un créneau suffisant. De plus, vous devez toujours poursuivre l'exploration visuelle de la route. Si les autres conducteurs ne maintiennent qu'un créneau d'une seconde, laissez-les agir comme ils l'entendent, mais ne cédez surtout pas à la tentation de suivre leur exemple.



5.5 Avant de prendre le volant

Bien connaître son véhicule

Dans les premiers jours qui suivent la prise de possession d'un nouveau véhicule, de nombreux conducteurs débutants ou chevronnés ont un accident pour la simple raison qu'ils ne savent pas où se trouvent les mécanismes de commande.

Chaque fois que vous prenez le volant d'un véhicule que vous ne connaissez pas bien, prenez le temps de repérer l'emplacement des commandes. Sans regarder, vous devez être capable de faire fonctionner les essuie-glaces, les lave-glaces, le klaxon, les phares, le chauffage, la radio, les clignotants et les feux de détresse. Les yeux fixés droit devant dans le véhicule à l'arrêt, entraînez-vous à trouver et à régler chaque commande.

Consultez le manuel du propriétaire. Les nouveaux véhicules comportent des innovations que vous devez connaître afin de conduire en toute sécurité et tirer de l'équipement de votre véhicule une efficacité et une satisfaction optimales. Visitez le site Web mycardoeswhat.org pour en apprendre davantage sur la façon d'utiliser les technologies de sécurité et les éléments de sécurité tels que la caméra de recul, l'alerte de changement de voie et la détection des angles morts.

Avant de prendre le volant, vérifiez que :

- les portières sont bien fermées (on peut les verrouiller pour plus de sécurité);
- tout objet mobile est immobilisé;
- votre siège est bien ajusté;
- les appuie-tête sont bien ajustés;
- les rétroviseurs sont bien réglés;
- les régulateurs de la circulation d'air (bouches d'air, chauffage, climatisation) sont bien réglés;
- les ceintures de sécurité sont bouclées et bien ajustées;
- les témoins lumineux fonctionnent bien et s'éteignent quand le moteur démarre (voir le manuel du propriétaire).

Si un témoin lumineux d'avertisseur de trouble moteur (*check engine*) ou de pression d'huile (*check oil*) s'allume durant la conduite du véhicule, il faut en déterminer la cause dès qu'il sera sécuritaire de le faire. Continuer à conduire quand le témoin est allumé peut endommager le véhicule.

Équipement de sécurité

Au cours de la conception d'un véhicule, le fabricant est tenu d'intégrer des éléments de sécurité afin de prévenir les blessures ou d'en réduire la gravité en cas de collision.

Les appuie-tête, les ceintures de sécurité et les coussins gonflables sont des éléments importants.

Appuie-tête

Dans certains véhicules, le dossier du siège forme un appuie-tête, tandis que dans d'autres, l'appuie-tête est réglable.

Si un véhicule vous heurte à l'arrière, ou si vous entrez en collision avec un autre véhicule à l'avant, les risques de blessures au cou par coup de fouet seront moindres si votre appuie-tête est à la bonne hauteur.

Il faut toujours ajuster l'appuie-tête pour chaque conducteur et chaque passager : la protection qu'il offre en vaut l'effort.

Réglez l'appuie-tête de façon à ce que le coussinet s'adapte bien derrière la tête. La partie supérieure de l'appuie-tête ne devrait jamais être plus basse que le sommet de votre tête.



✘ *Incorrect*



✔ *Correct*

Ceintures de sécurité

Un habitacle sécuritaire est un élément-clé dans la conception d'un véhicule. Les zones avant et arrière d'une automobile sont conçues pour s'effondrer au moment de l'impact en absorbant l'énergie du choc, pour que l'habitacle reste pratiquement intact. Vos chances de survie sont donc bien meilleures si vous restez à l'intérieur de l'habitacle.

La ceinture vous retiendra dans votre siège et elle distribuera la force d'impact sur plusieurs parties du corps lors d'une collision.

En Saskatchewan, tous les occupants d'un véhicule doivent porter une ceinture de sécurité correctement bouclée et ajustée à l'emplacement où elle se trouve, si le véhicule en est équipé. Boucler sa ceinture, c'est respecter la loi et augmenter en même temps ses chances de survie en cas de collision. Il importe de boucler sa ceinture chaque fois que l'on monte dans un véhicule! Pour une efficacité maximale, la ceinture doit être ajustée correctement. Après l'avoir bouclée, ajustez la ceinture abdominale à la hauteur des hanches, aussi bas que possible, car elle est conçue pour distribuer la force d'impact au niveau du pelvis et non du ventre.

Ajustez ensuite la ceinture diagonale (auss appelée le baudrier) contre votre poitrine. La façon de faire varie d'un véhicule à l'autre. Certaines ceintures diagonales s'ajustent automatiquement, d'autres fonctionnent sur le principe d'un store. Ajustez la ceinture diagonale pour être à l'aise et solidement maintenu. Il ne faut jamais faire passer la ceinture diagonale derrière son dos ou sous son bras.



Ceinture abdominale



Ceinture diagonale

Les conducteurs ont la responsabilité légale de s'assurer que les passagers de moins de 16 ans bouclent leur ceinture de sécurité là où elle se trouve, ou encore qu'un jeune enfant utilise un siège de sécurité lorsque nécessaire. S'ils ne le font pas, les conducteurs feront l'objet d'une amende. Les passagers de 16 ans et plus sont responsables de boucler leur ceinture.

Être un conducteur soucieux de la sécurité signifie de veiller à la sécurité de toutes les personnes à bord de son véhicule. Sans ceinture de sécurité ou utilisation, pour les enfants, d'un siège d'auto approprié, un passager peut être dangereusement projeté hors de son siège en cas de collision.

Harnais d'auto

Lors de collisions, les enfants peuvent subir de très graves blessures en étant projetés à l'intérieur ou éjectés à l'extérieur de l'habitacle. Étant donné que leur tête est lourde en proportion du reste de leur corps, les enfants risquent de subir de graves blessures plus souvent que les adultes. De plus, le cou et le corps d'un enfant ne sont pas assez résistants pour supporter l'impact d'un accident ou d'un coup de frein brusque.



En Saskatchewan, les enfants en bas âge doivent être attachés avec un dispositif de retenue homologué, approprié à leur âge et à leur taille, et correctement installé. Tout enfant pesant moins de 18 kg (40 lb) doit être placé dans un siège homologué et correctement installé à l'aide d'une ceinture de sécurité ou de sangles recommandées par le fabricant, lorsqu'il prend place à bord d'un véhicule conduit par un parent, par un des grands-parents ou par toute autre personne chargée d'en prendre soin.

Les enfants ayant moins de sept ans, pesant moins de 36 kg (80 lb), et dont la taille est inférieure à 145 cm (4'9") doivent être correctement placés dans un siège d'appoint homologué et utilisé conformément aux directives du fabricant.

Pour de plus amples renseignements sur les dispositifs de retenue pour les enfants, veuillez consulter la brochure de SGI *Keep Them Safe*, visiter le site www.sgi.sk.ca ou communiquer avec SGI au Service de promotion de la sécurité routière (Traffic Safety Promotion) par téléphone au 306-775-6042 ou au 1-844-855-2744 (1-844-TLK-2SGI) ou encore par courriel à trafficsafety@sgi.sk.ca.

Coussins gonflables

Les principaux fabricants d'automobiles installent des coussins gonflables dans bon nombre de modèles en équipement standard (équipement de série) ou en option. Le coussin en matériel résistant se gonfle instantanément en cas de collision à plus de 16 km/h et il atténue l'effet d'un impact moyen ou grave afin de protéger le cou, la tête et la cage thoracique des occupants.

Il ne faut jamais placer un enfant dans un siège avant si le véhicule est muni de coussins gonflables latéraux. Le choc brutal causé par le gonflement d'un coussin suffit à infliger de graves blessures ou même à tuer un bébé ou un jeune enfant.



Le coussin gonflable ne remplace pas la ceinture de sécurité. Seule la ceinture offre la protection nécessaire en cas d'accidents à vitesse réduite ou moyenne. Les coussins gonflables sont efficaces lors d'accidents à des vitesses plus élevées, où ils peuvent éviter de très graves blessures.

Des coussins latéraux du côté du conducteur et du passager avant font maintenant partie de l'équipement standard dans plusieurs voitures de modèle récent. Les manufacturiers installent aussi des coussins gonflables dans les portières de leurs véhicules afin d'empêcher que les occupants se heurtent la tête contre la vitre ou les montants latéraux lors d'un accident.

Il est donc vital de porter la ceinture pour se protéger dans ces cas-là et pour s'assurer que même dans le cas d'une collision frontale, le corps sera maintenu en place et dans la meilleure position pour obtenir une sécurité maximale du coussin gonflable.

Comment s'asseoir

Si vous n'êtes pas assis correctement, vous ne pouvez pas tourner le volant avec précision ni vous servir efficacement de l'accélérateur et de la pédale de frein.

La façon correcte de s'asseoir :



1. Asseyez-vous droit et bien calé dans le siège. Le dos et le bas du corps doivent prendre appui contre le dossier et le coussin du siège.

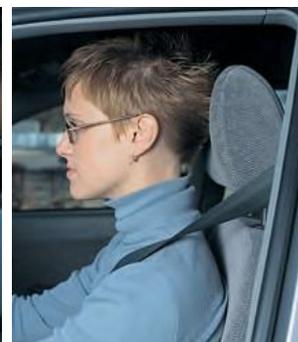
2. Ajustez le siège vers l'avant ou l'arrière de façon à ce que le pied droit touche le plancher sous la pédale de frein. Le siège doit être assez avancé pour que la jambe droite soit légèrement pliée, même lorsque vous appuyez fermement le pied sur le plancher.

Si le véhicule est équipé d'une transmission manuelle, posez le pied gauche sur la pédale d'embrayage. Lorsque la pédale est enfoncée, la jambe doit demeurer légèrement pliée.

Si vous ne pouvez atteindre cette position en avançant le plus possible votre siège, placez-vous un coussin derrière le dos.

3. Si la hauteur du siège est ajustable, faites en sorte que votre regard passe au-dessus du volant, de préférence à égale distance entre le volant et le haut du pare-brise. S'il le faut, asseyez-vous sur un coussin pour vous surélever jusqu'à la position idéale. Essayez en même temps de conserver au moins la hauteur d'un point entre le sommet de la tête et le toit du véhicule.

L'angle du siège doit être ajusté de manière à soutenir fermement la cuisse, sans que cela vous gêne quand vous enfoncez les pédales.



4. Ajustez le siège de façon à ce que vos bras soient légèrement pliés quand vous tenez le volant à la position « 9 et 3 » ou « 8 et 4 ». (Voir « Manipulation du volant », page 95)

5. Ajustez l'appuie-tête de telle sorte que son extrémité supérieure soit au même niveau que le sommet de votre tête.

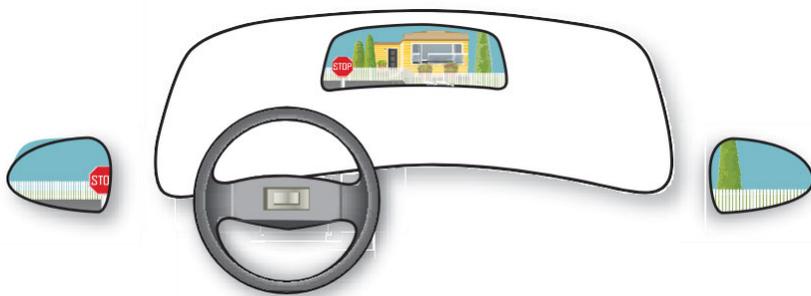
Réglage des rétroviseurs

Le réglage correct des rétroviseurs est essentiel pour votre sécurité. Voici une excellente méthode pour les régler afin de bien voir la plus grande partie possible de la route. Assurez-vous de bien régler tous les rétroviseurs avant de démarrer.

Commencez par le rétroviseur intérieur. Réglez-le de façon à voir clairement la plus grande partie de la lunette arrière, en vous assurant de maintenir la tête dans la position normale de conduite.

Le réglage du rétroviseur extérieur gauche est plus difficile. Tournez et penchez légèrement la tête vers la gauche jusqu'à ce que votre front effleure la vitre latérale (glace latérale). Ajustez alors le rétroviseur de façon à ne voir qu'une toute petite partie du côté arrière gauche du véhicule.

Pour régler le rétroviseur extérieur droit, tournez la tête et penchez-vous légèrement vers le centre de l'habitacle. Ajustez alors le rétroviseur de façon à ne voir qu'une toute petite partie du côté droit de votre véhicule.



En réglant les deux rétroviseurs extérieurs de façon à voir les côtés du véhicule à partir de la position normale de conduite, on obtient alors à peu près la même image dans les trois rétroviseurs. Quand on les ajuste plutôt de la façon expliquée ci-dessus, on obtient une image continue, allant de l'extrême gauche à l'extrême droite, ce qui réduit considérablement les angles morts.

Un avantage supplémentaire de cette façon de régler les rétroviseurs est de réduire l'éblouissement causé par les phares des véhicules qui vous suivent.

Appui ferme du pied gauche

Pour vous soutenir et vous maintenir fermement sur le siège, la position consiste à caler le pied gauche contre la cloison pare-feu qui sépare le compartiment moteur du compartiment du conducteur, situé à la gauche des pédales, derrière celles-ci.

Placez le pied gauche contre la cloison pare-feu qui vous servira chaque fois que vous avez besoin d'assurer votre stabilité, par exemple dans un virage, durant le freinage, dans une situation d'urgence ou sur une chaussée glissante.



Quand le pied gauche est bien calé, vous n'avez plus besoin de prendre appui sur le volant et vous pouvez donc le tourner plus facilement et avec plus de précision. De plus, votre poids ne porte pas sur le talon droit et vous pouvez donc manœuvrer l'accélérateur et le frein du pied droit avec plus de précision et une plus grande maîtrise.

Comme vous devez caler le pied gauche pour bien maîtriser le véhicule, vous ne pouvez donc pas vous en servir pour freiner. Il faut toujours freiner du pied droit.

5.6 Manipulation du volant (braquage)

Positions des mains

Il existe deux façons correctes de placer les mains sur le volant : « 9 et 3 » et « 8 et 4 ».



« 9 et 3 »



« 8 et 4 »

Le volant est comparé au cadran d'une horloge : placez la main gauche à 9 ou à 8 heures et la main droite à 3 ou à 4 heures. Étant donné que le diamètre des volants et la largeur des épaules des conducteurs varient, la position ne sera pas exactement la même pour tout le monde.

Si le véhicule est équipé d'un coussin gonflable et que la main repose sur le haut du volant, le déploiement du coussin risque de projeter violemment la main dans le visage et de causer des blessures.

Une fois les mains en bonne position, ne les déplacez plus. Tenez fermement le volant et tournez-le pour changer de direction.

Continuez à tourner le volant jusqu'à ce que vos avant-bras se touchent. S'il faut tourner encore plus, vous devrez passer à la méthode du « croisement des mains ».

L'essentiel, c'est de connaître la position du volant quand les roues avant sont droites. Avant de partir, assurez-vous que les roues sont bien droites et placez les mains à cette position. Si vous ne changez plus la position des mains sur le volant, vous êtes absolument certain que les roues sont droites quand les mains reviennent au même niveau.

Croisement ou chevauchement des mains (*Hand over hand*)

On se sert de cette méthode pour tourner brusquement le volant de plus d'un demi-tour alors qu'on roule lentement ou encore en cas d'urgence sur une chaussée glissante.

Les deux mains sur le volant, tirez le volant vers le bas dans la direction où vous voulez tourner. Lâchez prise avec la main du bas, passez par-dessus l'autre avant-bras et reprenez le volant plus haut. Continuez à tirer le volant vers le bas tout en lâchant prise avec l'autre main, qui va alors reprendre le volant plus haut, et ainsi de suite.

Servez-vous de la même méthode, à l'inverse, pour redresser après un virage. Évitez de laisser le volant glisser dans les mains, car il est alors difficile de contrôler la vitesse de retour du volant ainsi que la position finale à laquelle il va s'arrêter.



« Tiré-glissé » (*Hand-to-hand*)

Technique au volant communément appelé « hand-to-hand » ou « push/pull ». Utiliser la méthode de tiré-glissé consiste à positionner la main gauche entre 7 et 8 heures et la main droite entre 4 et 5 heures. Selon la direction du virage, la main droite ou gauche pousse le volant vers le haut pendant que la main opposée se glisse vers le haut et tire ensuite le volant vers le bas pour effectuer un virage.

Pendant que la main tire vers le bas, la main qui initialement poussait vers le haut, retourne à sa position initiale afin d'effectuer des ajustements au besoin. Peu importe la direction du virage, la main gauche du conducteur devrait utiliser l'espace sur le volant entre 11 et 8 heures et sa main droite l'espace entre 1 et 8 heures.

Pour ramener le véhicule sur la trajectoire souhaitée, faites l'inverse. Étant donné que les mains ne se croisent pas ou ne se chevauchent pas au-dessus du volant, les chances de blessures au visage, aux mains ou aux bras causées par les mains ou les bras diminuent dans les cas où le coussin gonflable se déploierait lors d'une collision frontale.

5.7 Comment accélérer

Pour faire avancer le véhicule en douceur et pour économiser l'essence, appliquez une légère pression sur l'accélérateur et attendez que le véhicule gagne graduellement de la vitesse.

Dans un véhicule à transmission automatique, on peut maintenir une pression constante sur l'accélérateur, car les vitesses changent automatiquement. Dans un véhicule à transmission manuelle, il faut relâcher l'accélérateur puis appuyer à nouveau pendant que vous complétez le changement de vitesse.

Pour conduire avec précision, appuyer ou relâcher doucement et graduellement l'accélérateur.

5.8 Véhicules à transmission manuelle

Conduire un véhicule équipé d'une transmission manuelle exige des aptitudes et beaucoup d'expérience. Il est recommandé de lire le manuel du propriétaire pour connaître l'information spécifique à son propre véhicule.

Point mort et pédale d'embrayage

- Connaître la configuration de la boîte de vitesses du véhicule afin de pouvoir effectuer un changement de vitesse sans regarder le levier de vitesse
- Au moment de changer de vitesse, prendre en compte les T/M (tours par minute) du moteur, le choix des rapports et la vitesse de route
- Changer de vitesse en ordre graduel (par ex. 2 à 3 à 4, ou 4 à 3 à 2)
- Ne jamais forcer un rapport
- Ne jamais rouler au point mort
- Ne pas appuyer sur la pédale d'embrayage de façon prolongée. Utiliser cette pédale seulement pour démarrer et arrêter le véhicule, et pour changer de vitesse.
- Se familiariser avec la pédale d'accélération et celle d'embrayage. Un mauvais rapport d'une pédale à l'autre peut faire caler le moteur et le faire tourner par à-coups ou par saccades.

Il faut passer au point mort (position N ou Neutral) ou débrayer en cas d'urgence et durant les arrêts dans des conditions hivernales. Vous maîtrisez alors mieux le véhicule, car les roues motrices ne sont alors plus en prise directe avec le moteur. Si la surface est glissante et que la transmission est au point mort, les roues motrices ne font plus avancer le véhicule pendant que, de votre côté, vous tentez de freiner. Les distances d'arrêt sont donc beaucoup plus courtes.

Pour passer au point mort (Neutral), il suffit de débrayer, c'est-à-dire d'enfoncer la pédale d'embrayage jusqu'au plancher et de la maintenir dans cette position, puis de passer le levier au point mort.

Avant de descendre d'un véhicule stationné, il faut s'assurer que celui-ci est en première vitesse et non pas au point mort (Neutral). Cela empêche le véhicule d'avancer ou de reculer librement pendant qu'il est garé.

Certains instructeurs certifiés de SGI offrent une formation portant sur la conduite de véhicules avec transmission manuelle.

Pour trouver une liste d'instructeurs de conduite automobile certifiés de SGI, consultez la section Driver Instructor locator sur le site www.sgi.sk.ca/onlineservices.

5.9 Véhicules à transmission automatique

La plupart des véhicules sur la route sont à transmission automatique. Avec ce genre de transmission, lorsque réglée en marche avant (drive, « D »), le passage des vitesses se fait automatiquement (sans intervention du conducteur). Ce type de transmission choisit la vitesse appropriée en fonction de la vitesse et de l'accélération du véhicule.

Toutefois, le conducteur peut forcer un changement de vitesse en utilisant simplement l'accélérateur. Pour débrayer, appuyez sur l'accélérateur. Relâchez la pression pour embrayer. Cette technique est utilisée pour dépasser un autre véhicule ou pour se sortir rapidement d'une situation dangereuse.

Lorsque vous descendez une pente abrupte, vous pouvez ralentir votre véhicule en rétrogradant manuellement et en utilisant la compression du moteur pour ralentir. Il suffit de changer de vitesse en passant de la marche avant (drive, « D ») à la vitesse suivante (habituellement la deuxième ou troisième vitesse). Il est recommandé de choisir la vitesse en haut de la pente avant de commencer la descente. Si vous devez changer de vitesse pendant la descente, relâchez l'accélérateur et freinez pour réduire la vitesse du véhicule avant de changer de vitesse. Pour ne pas endommager le moteur, assurez-vous que l'aiguille des T/M (tours par minute) n'est pas dans la zone rouge lorsque vous rétrogradez. Les freins ne sont pas faits pour freiner sur une longue période. Freiner de façon continue peut faire surchauffer les freins et réduire ainsi votre capacité de freiner.

5.10 Conduite à vitesse réduite

Curieusement, certaines manœuvres à vitesse réduite peuvent être délicates. Vous devez conduire lentement pour vous garer, pour tourner serré, pour reculer et pour avancer dans un embouteillage.

Manœuvres à vitesse réduite

Pour faire avancer lentement un véhicule à transmission automatique, laissez le moteur tourner au ralenti et gardez le pied sur la pédale de frein. Vous contrôlez la vitesse en freinant plus ou moins fermement.

Dans un véhicule à transmission manuelle, vous contrôlez la vitesse presque entièrement par l'embrayage. Accélérez comme pour un démarrage normal et gardez la vitesse du moteur constante. Relâchez progressivement la pédale d'embrayage jusqu'au point de friction, où le moteur commence à être en prise directe avec les roues motrices, puis gardez les pédales dans cette position. Pour faire avancer le véhicule, laissez remonter un peu la pédale d'embrayage et pour aller plus vite, relâchez-la, encore un peu plus. Pour ralentir, enfoncez progressivement la pédale, jusqu'à ce que le moteur n'exerce plus aucune action sur les roues motrices.

Si le véhicule est dans une descente ou qu'il avance trop vite, débrayez et freinez doucement.

Marche arrière

Vous pensez peut-être qu'il n'est pas très important de savoir faire marche arrière. Pourtant, la conduite en marche arrière est une des principales causes d'accidents. Ceci s'explique en partie par le fait que les conducteurs croient que faire marche arrière est une manœuvre simple et sans danger, puisqu'elle s'effectue à faible vitesse.

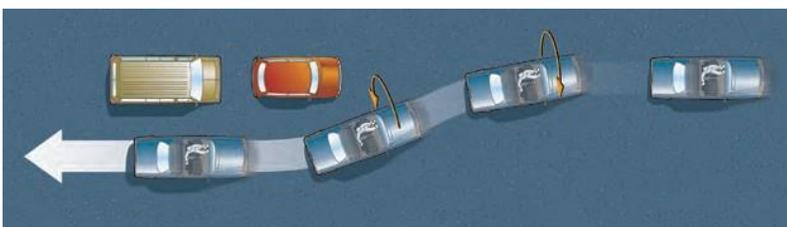
Ne faites jamais marche arrière sans avoir d'abord vérifié, de l'extérieur, qu'il n'y a aucun obstacle derrière le véhicule. Les enfants, les vélos et les voiturettes ou chariots d'enfants ne sont pas toujours visibles de l'intérieur du véhicule.



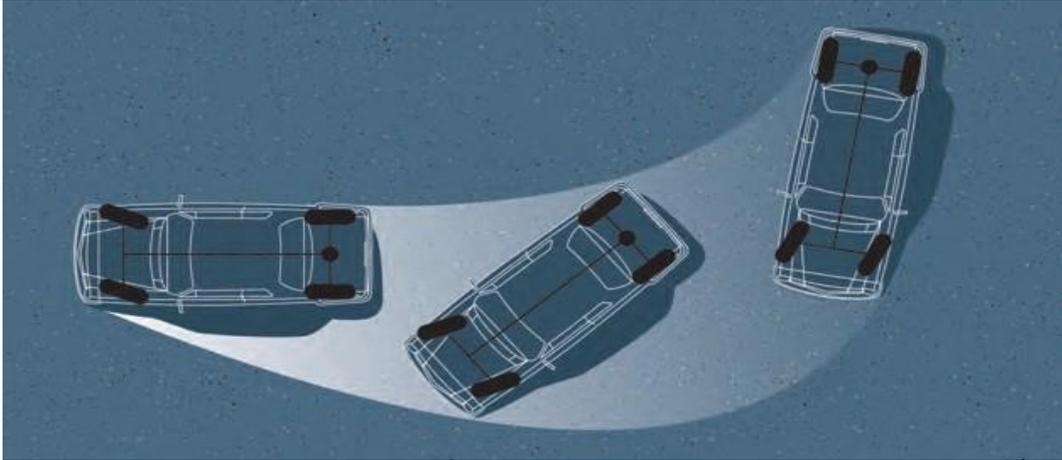
Comme pour toute marche arrière, il faut d'abord redresser le véhicule et placer les roues avant bien droites.

1. À partir de votre position assise habituelle, tournez la tête et le tronc vers la droite.
2. Prenez appui avec le bras droit sur la banquette ou le dossier du siège du passager.
3. Tenez le haut du volant (à la position de 12 heures), de la main gauche.
4. Tout en regardant à l'arrière, commencez à reculer lentement. Presque tout de suite, pendant les trente premiers centimètres environ, jetez un coup d'œil vers l'avant du véhicule. Si l'avant recule tout droit, c'est que les roues sont droites. Si l'avant tire à gauche ou à droite, c'est que les roues ne sont pas droites.

Si l'avant tire à gauche, tournez le volant vers la gauche pour rectifier la course et s'il tourne à droite, tournez le volant vers la droite. Une fois les roues bien droites, placez la main gauche à la nouvelle position 12 heures.



5. Vous savez maintenant que les roues sont droites quand la main se trouve à la position 12 heures.
6. Regardez ensuite par la lunette (vitre) arrière, droit derrière vous, dans l'axe où vous vous dirigez.
7. Reculez lentement en regardant là où vous voulez aller.
8. Vous remarquerez que le véhicule tourne beaucoup plus vivement en marche arrière, parce que les roues avant pivotent autour des roues arrière. Ce déportement avant est la cause de beaucoup d'accidents.



Techniques de conduite (braquage) pour la marche arrière

1. Chevauchement ou croisement des mains et tiré-glissé
Tournez légèrement le corps vers la droite, tenez le volant des deux mains et servez-vous de la méthode du croisement des mains pour le tourner. Si cette méthode vous permet de bien contrôler la direction du véhicule, elle ne vous permet pas de bien voir par la lunette arrière. Pour la méthode du tiré-glissé (hand-to-hand) voir la section 5.6.

2. Tourner le volant avec la paume (marche arrière de précision)
Cette technique avancée ne **s'utilise qu'en marche arrière**. Elle est utile lors de manœuvres où il faut à la fois reculer en ligne droite et virer serré. Elle vous permet de tourner vivement les roues, tout en vous assurant que les roues avant sont droites quand la main est à la position 12 heures.

Placez la main gauche sur le volant à la position 12 heures, mais sans fermer les doigts. Appuyez la paume sur le rebord du volant en prenant soin d'exercer une pression suffisante pour le faire tourner sans que la paume glisse.



6. Compétences supérieures de conduite

6.1 Stationnement

Stationnement en parallèle

Repérez tout d'abord une place assez grande pour accueillir le véhicule. En approchant, signalez aux autres conducteurs votre intention de stationner. Si vous n'êtes pas certain d'avoir la place nécessaire, arrêtez-vous à côté de la place choisie et assurez-vous qu'elle mesure **au moins** deux mètres de plus que la longueur totale de votre véhicule. Passez en marche arrière (R – *Reverse*) dès que possible pour actionner les feux de recul.

Il s'agit là d'une des nombreuses méthodes de stationnement en parallèle, il en existe d'autres qui fonctionnent tout aussi bien.

1. Immobilisez le véhicule parallèlement à celui qui est garé à l'avant de la place choisie, à environ 50 m de celui-ci. Les deux pare-chocs arrière doivent être bien alignés. Passez en marche arrière, assurez-vous que la voie est libre vers l'arrière et préparez-vous.



2. Faites marche arrière lentement. Tournez immédiatement le volant en direction du trottoir, jusqu'à ce que le véhicule fasse un angle d'environ 45° avec la bordure de la chaussée ou du trottoir. (Soyez prudent, car l'avant du véhicule va se déporter vers la rue, ne gênez pas la circulation!)



3. Continuez à faire marche arrière lentement et redressez progressivement les roues.



4. Lorsque votre pare-chocs avant est vis-à-vis du pare-chocs arrière du véhicule garé à l'avant, continuez à reculer lentement en tournant les roues dans la direction opposée à la bordure.



5. Si nécessaire, renversez le mouvement ou passez en première vitesse (transmission manuelle) et avancez lentement en même temps que vous redressez les roues.



Caméras de recul

Les appareils d'assistance à la conduite deviennent de plus en plus la norme sur les nouveaux véhicules. Toutefois, ils ne remplacent pas les bonnes techniques de conduite. Dans le cas de la caméra de recul, le soleil, la neige et la terre (saleté) peuvent gêner la vue. Avant de passer en marche arrière et activer la caméra de recul, il faut vérifier par-dessus l'épaule et regarder dans le rétroviseur. À mesure que vous reculez, vérifiez l'écran du moniteur pour relever la présence d'objets tout en restant conscient des alentours. Jetez un coup d'œil aux rétroviseurs ainsi qu'à la lunette arrière et ne vous fiez pas uniquement à l'écran du moniteur.

Stationnement oblique (à angle droit ou en diagonale)

Lorsqu'une place de stationnement est à 90° (c'est-à-dire à angle droit) par rapport à la chaussée, comme dans la plupart des parcs de stationnement, il est recommandé de se garer en marche arrière, à moins que ce ne soit interdit. La manœuvre peut s'effectuer avec plus de précision, car la vue n'est pas obstruée et vous êtes plus alerte après avoir conduit pendant un certain temps. De plus, l'avant du véhicule se déporte dans l'allée du stationnement plutôt qu'entre deux véhicules stationnés, et vous faites marche arrière dans une place exempte de tout obstacle plutôt que dans une allée ou voie de circulation. Plus important encore, vous aurez une meilleure visibilité lorsque vous repartirez en marche avant.



Certaines places de stationnement sont en diagonale, à environ 60° par rapport à la chaussée. Elles sont en général situées dans les petites villes, les villages et les rues à sens unique. Vous devez vous y engager en marche avant et en sortir en marche arrière.



Étapes du stationnement oblique (en diagonale)

1. Signalez votre intention de vous garer et ralentissez.
2. Vérifiez qu'il n'y a pas de véhicule approchant en sens inverse ou derrière vous.
3. Approchez-vous de la place de stationnement en vous plaçant à environ une largeur de véhicule des voitures déjà garées.
4. Lorsque l'avant de votre véhicule est à la hauteur de la place de stationnement libre, commencez à braquer à fond vers la droite en avançant lentement vers le centre de la place libre. Attention de ne pas heurter les véhicules d'un côté ou de l'autre de la place libre au moment de vous y engager.
5. Une fois que votre véhicule est bien engagé, redressez les roues et continuez d'avancer jusqu'à ce que vous soyez complètement dans la place de stationnement. Bien qu'il soit facile de se garer ainsi, il est parfois dangereux de sortir. Ne vous contentez pas de

regarder dans le rétroviseur, vérifiez en jetant un coup d'œil par-dessus l'épaule de chaque côté et derrière vous avant de reculer. Par exemple, si la visibilité est obstruée, par un camion garé à côté de vous, reculez avec précaution en faisant attention aux piétons et véhicules qui pourraient surgir.

Stationnement dans une pente

La règle à suivre pour stationner en pente est de tourner les roues avant de telle sorte que si le véhicule se met en mouvement, une des roues avant se coince contre le trottoir et immobilisera le véhicule. S'il n'y a pas de trottoir, les roues doivent être tournées de telle sorte que le véhicule roule vers l'accotement plutôt que vers la route. Cette mesure (de précaution) empêchera d'entraîner une certaine accélération du véhicule pouvant le déporter vers la chaussée. Enclenchez toujours le frein de stationnement quand vous stationnez en pente.



Pente descendante avec bordure

Pente ascendante avec bordure

Pente descendante sans bordure

Pente ascendante sans bordure

6.2 Virages

Demi-tours

Un demi-tour consiste à faire tourner votre véhicule à une intersection, de façon à repartir dans le sens opposé à celui d'où vous veniez. Avant d'effectuer un demi-tour, assurez-vous :

- qu'aucun panneau n'interdit la manœuvre;
- que vous voyez assez loin pour pouvoir compléter la manœuvre avant l'arrivée d'autres véhicules. Par exemple, dans une zone de 60 km/h, il faut avoir la vue libre à 20 secondes vers l'avant et l'arrière. Dans une zone de 100 km/h, il ne doit pas y avoir de véhicule à moins de 40 secondes;
- qu'il y a assez d'espace pour effectuer le demi-tour complet en un seul mouvement.

S'il y a le moindre risque, il est préférable de faire le tour du pâté de maisons.

Voici comment procéder pour un demi-tour :

1. Assurez-vous que les demi-tours ne sont pas interdits et que vous avez assez de temps et d'espace.
2. Mettez le clignotant pour signaler votre intention et placez-vous comme si vous tourniez à gauche.
3. Roulez très lentement. Braquez à fond dès que possible, par la méthode du croisement (ou chevauchement) des mains.
4. Dès que vous aurez braqué à fond, vous pouvez accélérer un peu.
5. Pendant le virage, continuez à surveiller l'arrivée possible de véhicules (à l'avant ou à l'arrière).

6. Complétez le demi-tour. Avant que la voiture soit revenue en ligne droite, commencez à redresser, toujours par la méthode du croisement ou chevauchement des mains.
7. Finissez de redresser les roues.
8. Reprenez votre place sur la chaussée.

Les demi-tours sont interdits aux feux de circulation, à moins qu'un panneau ne l'autorise.



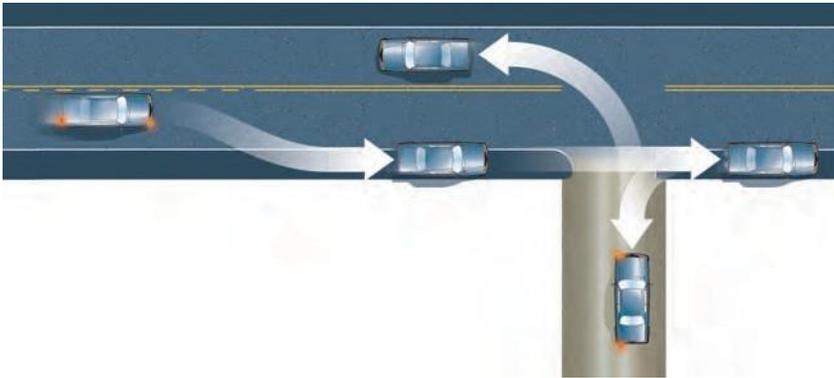
Il faut tenter, dans la mesure du possible, de terminer le demi-tour dans la voie située tout à fait à gauche, près de la ligne médiane.

Demi-tour en deux temps

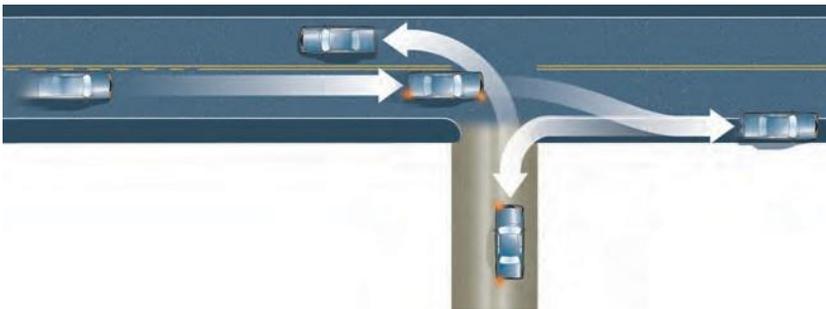
Avant le début de la manœuvre assurez-vous de voir assez loin pour pouvoir compléter la manœuvre sans risque d'accident. Par exemple, dans une zone de 60 km/h, il faut avoir la vue libre à 20 secondes dans chaque direction. Dans une zone de 100 km/h, il ne doit pas y avoir de véhicule à moins de 40 secondes.

1. Bien avant l'endroit où vous souhaitez effectuer le demi-tour, activez votre clignotant à droite, vérifiez par-dessus l'épaule, positionnez le véhicule dans la voie de droite et ralentissez.
2. Éteignez le clignotant, continuez au-delà de l'intersection et immobilisez le véhicule à l'extrême droite.

Vous pouvez aussi attendre d'avoir passé l'intersection avant de vous ranger à l'extrême droite, tel qu'illustré à la page suivante. Choisissez la solution qui vous paraît la plus prudente, compte tenu de la circulation.



3. Activez votre clignotant droit ou vos signaux de détresse. Assurez-vous qu'aucun véhicule ne s'approche.
4. Commencez à reculer lentement. Quand le pare-chocs arrière se trouve au niveau de l'intersection, braquez à fond à droite. Assurez-vous que l'avant de votre véhicule ne se déporte pas dans la voie principale de circulation. Quand l'arrière du véhicule est bien engagé dans la voie choisie, redressez les roues et arrêtez-vous.
5. Actionnez le clignotant de gauche, assurez-vous que la voie est libre et tournez à gauche dans la voie de circulation.



6.3 Conduite sur les routes, autoroutes et grandes routes

La conduite sur les autoroutes et grandes routes nécessite une accélération rapide afin de gagner le plus de vitesse, le plus rapidement possible, afin de réduire au minimum la différence entre votre vitesse et celle des autres véhicules. Il est très important de pouvoir bien juger le temps requis pour s'engager sur l'autoroute en toute sécurité et que ce temps est égal à celui dont vous disposez.

Choses à garder à l'esprit pour conduire sur les grandes routes et les autoroutes :

- S'arrêter prend plus de temps à une vitesse élevée.
- Rouler depuis un certain nombre d'heures peut s'avérer hypnotique pour certains conducteurs. C'est ce qu'on appelle « l'hypnose de la route ». Ces conducteurs peuvent ne pas voir vos feux de freinage ou votre feu de changement de direction. Faites en sorte que vos actions soient évidentes et soyez prêt à faire face à une réaction lente de la part des autres conducteurs.

- Tourner le volant plus tôt dans une courbe afin de mieux contrôler le véhicule. Plus la vitesse est élevée, moins il faut tourner le volant.
- Ne pas faire de mouvements brusques du volant.
- Conduire à la même vitesse que les autres conducteurs est plus prudent, si ces derniers conduisent à une vitesse raisonnable selon les conditions du moment et qu'ils respectent la limite de vitesse.

Régulateur de vitesse

Le régulateur de vitesse permet de maintenir une vitesse constante sur les longs parcours. Il économise l'essence et réduit la tension au volant sur les grandes routes. Il y a cependant des occasions où il ne faut pas s'en servir : en zone urbaine, sur une route mouillée ou glissante, lorsque les conditions de la circulation exigent de modifier fréquemment la vitesse et dans toutes les situations où le champ de vision est réduit.

Autoroutes à accès limité

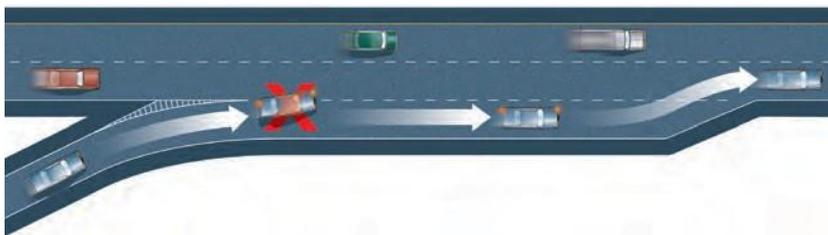
Une autoroute est une route à chaussées séparées par un terre-plein, comprenant plusieurs voies de circulation et dont l'accès et la sortie sont strictement limités. L'accès aux autoroutes est interdit aux cyclistes, aux piétons et aux auto-stoppeurs. La Transcanadienne ainsi que les périphériques de Regina (Ring Road) et de Saskatoon (Circle Drive) sont des autoroutes à accès limité.

S'engager dans une autoroute

Pour s'engager sur une autoroute, la règle fondamentale consiste à prendre rapidement de la vitesse dans la voie d'accélération, jusqu'à ce que vous rouliez à la même vitesse que les véhicules circulant déjà sur l'autoroute.

Vous devez aussi planifier la procédure à suivre pour vous insérer dans la circulation.

1. Depuis la bretelle d'accès, surveillez l'état de la circulation sur l'autoroute et repérez une trouée où il sera possible de vous glisser sans danger.
2. Accélérez aussi vite que possible dans la voie d'accélération.
3. Continuez à surveiller la trouée où vous voulez vous insérer.
4. Actionnez le clignotant, jetez un coup d'œil rapide par-dessus l'épaule pour vérifier une dernière fois la circulation, puis accélérez pour vous engager sur l'autoroute dans la voie appropriée. **Il est dangereux de tenter de s'insérer dans la circulation à une vitesse trop lente.**



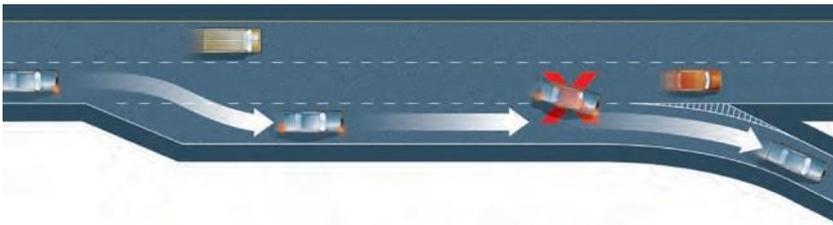
Circuler sur une autoroute

Permettez aux véhicules se trouvant sur les bretelles d'accès de s'engager en toute sécurité sur l'autoroute en vous déportant vers la gauche pour libérer la voie de droite, ou encore en modifiant votre vitesse afin de créer une trouée. S'il y a trois voies, roulez dans la voie de droite ou dans la voie centrale. **La voie de gauche est réservée aux dépassements ou aux véhicules rapides quand la circulation est dense.**

Continuez à regarder loin devant, et ramener votre regard à 12 secondes devant vous. Vous verrez ainsi toute interruption ou tout obstacle sur votre chemin. Maintenez un créneau de trois secondes et assurez-vous de toujours avoir au moins deux issues de secours ouvertes. Quand les conditions routières ne sont pas idéales, il est sage de réduire en conséquence sa vitesse sur l'autoroute afin de maintenir un déplacement sécuritaire.

Quitter l'autoroute

Pour quitter une autoroute, actionnez le clignotant pour signaler votre intention puis déportez-vous dans la voie de décélération. Ralentissez dans la voie de décélération et non pas sur l'autoroute. Surveillez bien votre vitesse, car certaines voies de décélération sont relativement courtes. Méfiez-vous, car en quittant l'autoroute, vous aurez tendance à sous-estimer votre véritable vitesse et à ne pas ralentir suffisamment.



Si vous manquez une sortie

Si vous manquez une sortie, ne vous arrêtez surtout pas sur l'autoroute et ne faites jamais marche arrière. Continuez jusqu'à l'échangeur suivant et rebroussez chemin jusqu'à la bonne sortie.

Urgences sur une autoroute

Si une panne semble imminente, regardez dans les rétroviseurs, actionnez le clignotant et jetez un coup d'œil dans l'angle mort par-dessus l'épaule avant de vous rabattre avec prudence, mais aussi vite que possible sur l'accotement le plus proche. Ralentissez, allumez les feux de détresse et arrêtez-vous sur l'accotement aussi loin à droite que possible.

Ne vous arrêtez jamais sur une voie de circulation de l'autoroute. N'attendez pas que votre véhicule tombe en panne sur l'autoroute. Au premier signe de problème mécanique, arrêtez-vous de façon sécuritaire sur l'accotement. **Dans la mesure du possible, demeurez avec votre véhicule. Si vous devez traverser l'autoroute à pied, soyez extrêmement prudents.**

Allumez vos feux de détresse ou relevez le capot afin d'avertir les autres automobilistes de votre besoin d'aide. Faites particulièrement attention en descendant de voiture lorsque vous êtes arrêté le long d'une autoroute. S'il le faut, sortez par la portière du côté opposé à la circulation.

Il se peut que dans certaines villes il y ait des routes présentant certaines caractéristiques d'une autoroute, et certaines caractéristiques d'une rue normale. Dans de tels cas, faites attention aux configurations inhabituelles de la circulation.

6.4 Dépassesments

Temps de dépassement sécuritaire

Il est assez compliqué de se servir de la notion de temps pour déterminer si l'on devrait dépasser ou pas, mais cela en vaut certainement la peine. Vous pouvez vous entraîner sans courir de risque et lorsque vous saurez évaluer correctement le temps de dépassement, vous maîtriserez une méthode très efficace pour dépasser en toute sécurité.

Deux évaluations suffisent pour déterminer s'il est prudent ou non de dépasser : l'évaluation du temps nécessaire pour dépasser par rapport à l'évaluation du temps qui vous sépare d'un véhicule venant en sens inverse.

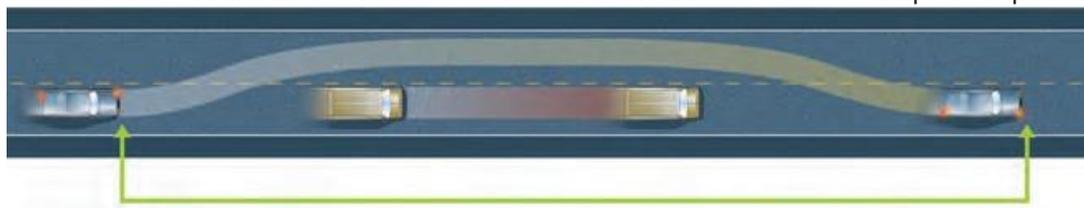
La première chose à savoir est combien de temps dure un dépassement normal. Ce temps varie de 10 à 40 secondes selon le véhicule, votre manière de conduire et l'écart entre votre propre vitesse et celle du véhicule à dépasser. Pour évaluer le temps de dépassement sécuritaire, choisissez une route ou une grande route peu fréquentée à chaussée séparée ou à circulation dans les deux sens.

Tout d'abord, déterminez votre temps réel de dépassement :

1. Suivez un véhicule, à la même vitesse, mais en retrait de trois secondes. Prenez note de la vitesse.
2. Assurez-vous de bien voir, au moins 40 secondes en avant, qu'aucun véhicule ne vient en sens inverse, qu'il n'y a pas d'intersection en vue et qu'il n'y a pas de lignes continues sur la chaussée.
3. Commencez à compter « un mille et un, un mille et deux » dès que vous décidez de dépasser, et commencez à accélérer.
4. Actionnez le clignotant et tout en gardant une bonne visibilité de la route devant vous, déportez votre véhicule sur la voie de gauche pour effectuer le dépassement.
5. Continuez dans la voie de gauche jusqu'à ce que vous puissiez voir le véhicule dans le rétroviseur intérieur. Actionnez le clignotant de droite et continuez à accélérer tandis que vous revenez dans la voie initiale. **Ne ralentissez pas en changeant de voie.**
6. Continuez à compter jusqu'à la fin du dépassement. Arrêtez de compter lorsque la roue arrière gauche passe la ligne de délimitation de la voie (au moment où vous réintégrez la voie initiale).
7. Le dernier chiffre prononcé est la mesure, en secondes, du temps de dépassement.

Donnez-vous ensuite une marge de sécurité qui vous met à l'aise.

Cinq secondes constituent une marge de sécurité minimum. Par exemple, si le temps réel de dépassement est de 15 secondes, ajoutez cinq secondes de manière à éliminer tout risque d'erreur. Vous disposerez donc de cinq secondes supplémentaires au cas où le véhicule venant en sens inverse roulerait très vite ou encore si vous aviez sous-estimé le temps de dépassement.



Commencez à compter

Temps de dépassement sécuritaire

Cessez de compter

Temps réel de dépassement + marge de sécurité = temps de dépassement sécuritaire

Dans le cas présent, le temps de dépassement sécuritaire est de 20 secondes.

En y pensant bien, vous comprendrez que le temps de dépassement sécuritaire vous donne aussi une mesure de la visibilité minimum dont vous avez besoin pour effectuer un dépassement en toute sécurité, même si aucun véhicule ne vient en sens inverse.

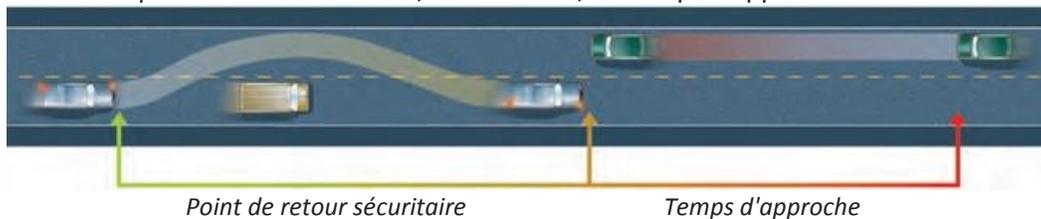
Faites plusieurs expériences à la vitesse normale sur la grande route, en faisant varier la différence de vitesse entre votre véhicule et celui qui vous précède, jusqu'à ce que vous sachiez déterminer par instinct le temps réel de dépassement.

Estimation du temps d'approche d'un véhicule arrivant en sens inverse

Le principe est le même que pour l'évaluation du temps qui sépare votre véhicule d'un point fixe, sauf que cette fois, il s'agit d'un véhicule en mouvement qui vient vers vous. La distance entre votre véhicule et celui qui vient en sens inverse diminuera donc à peu près deux fois plus vite que dans le cas d'un objet fixe.

Pour déterminer le temps d'approche :

1. Suivez un véhicule en maintenant un créneau de trois secondes.
2. Déterminez le point auquel il serait encore possible de vous rabattre en toute sécurité, si vous décidez d'effectuer un dépassement : c'est le point de retour sécuritaire. Observez, par exemple, le point où se rabattent les véhicules qui vous dépassent.
3. Lorsque vous apercevez un véhicule arrivant en sens inverse, commencez à compter et continuez jusqu'à ce qu'il atteigne le point de retour sécuritaire devant vous. Le dernier chiffre prononcé est la mesure, en secondes, du temps d'approche.



Est-ce que j'ai le temps ou non

Lorsque vous croyez savoir évaluer assez correctement le temps d'approche, entraînez-vous à décider si vous avez le temps de dépasser ou non, puis vérifiez si vous aviez raison en comptant les secondes. Lorsqu'un véhicule vient vers vous, décidez si vous avez le temps de dépasser sans aucun danger le véhicule qui vous précède. Dites-vous « oui » ou « non », puis commencez à compter « un mille et un, un mille et deux... ». Comparez le temps d'approche au temps de dépassement sécuritaire : aviez-vous raison? Entraînez-vous jusqu'à ce que votre décision soit chaque fois la bonne.

Il y a deux avantages à prendre l'habitude d'évaluer de cette manière. D'abord, elle ne présente aucun danger puisque vous n'avez jamais à effectuer un vrai dépassement. Ensuite, votre décision sera basée sur la réalité, c'est-à-dire la vitesse réelle des véhicules roulant sur la grande route.

Assurez-vous de prendre en compte le type et la taille du véhicule que vous dépassez. Par exemple, quand vous dépassez une motocyclette, laissez une plus grande distance entre votre véhicule et la moto, avant de réintégrer la voie de circulation. En raison de sa taille plus petite, il est facile de sous-estimer l'espace que vous devriez laisser entre votre véhicule et la motocyclette.

Mise en pratique

Il est temps de mettre en pratique ce que vous venez d'apprendre. Lorsque vous jugez que vous pouvez dépasser en toute sécurité, faites un essai.

Rappelez-vous :

1. Le temps de dépassement sécuritaire comprend une marge de sécurité d'au moins cinq secondes. Il ne faut en aucune circonstance abandonner cette marge de sécurité.
2. Après avoir acquis assez d'expérience avec cette méthode d'évaluation, faites des essais dans d'autres situations, par exemple à des vitesses différentes, selon l'état de la chaussée ou encore dans le cas de véhicules plus longs, comme les semi-remorques. Le temps de dépassement varie selon la situation.
3. Le temps de dépassement sécuritaire vous donne en même temps une mesure de la distance minimale de visibilité dont vous avez besoin pour effectuer un dépassement en toute sécurité, même si aucun véhicule ne vient en sens inverse.
4. Le temps de dépassement varie selon la différence entre la vitesse de votre véhicule et celle du véhicule que vous dépassez.

Quand on vous dépasse

Lorsqu'un autre véhicule vous dépasse :

1. Maintenez votre vitesse; n'accélérez pas.
2. Ralentissez, déplacez-vous vers la droite de votre voie et laissez le véhicule se rabattre devant vous.
3. Si l'autre conducteur a fait une erreur de jugement, ralentissez pour le laisser se rabattre devant vous en toute sécurité.
4. Lorsque des camions vous dépassent, vous risquez d'être déporté par le vent. Continuez à fixer le point où vous voulez guider le véhicule et vous tournerez instinctivement le volant dans la bonne direction.

6.5 Courbes et coins de rue

Les techniques pour prendre une courbe sur une route et pour tourner à un coin de rue sont presque identiques. Dans une courbe ou un virage, l'inertie pousse le véhicule à aller tout droit, alors que vous voulez le faire tourner. Si vous roulez trop vite ou si la chaussée est glissante, c'est l'inertie qui l'emportera et vous ne pourrez pas tourner. Tout rajustement nécessaire à la vitesse ou à la direction en prenant la courbe doit se faire de façon graduelle afin d'éviter la perte de contrôle de votre véhicule.

L'élément le plus important à considérer à propos d'une courbe ou d'un virage, c'est qu'il faut ralentir avant de l'aborder. Pour prendre un virage serré ou pour tourner à un coin de rue, suivez cette procédure.

1. **Ralentissez.** Relâchez l'accélérateur et freinez au besoin. Il est important de toujours **freiner en ligne droite.**
2. Avec une transmission manuelle, rétrogradez d'une vitesse de façon à avoir assez de puissance pour accélérer dans la courbe ou le virage.
3. Pratiquez les techniques d'observation indiquées à la page 82.
4. Accélérez **doucement** jusqu'au milieu de la courbe. Il faut augmenter la pression sur l'accélérateur pour que le véhicule se déporte vers l'extérieur de la courbe et la réduire pour qu'il se déporte vers l'intérieur de la courbe ou du virage.
5. Une fois au milieu du virage, laissez le volant revenir progressivement à sa position initiale et accélérez jusqu'à la fin de la courbe.



6.6 Routes de montagne

En montagne, on voit souvent moins loin qu'en terrain plat. Il est donc important d'explorer visuellement la route en portant son regard aussi loin que possible, puis plus près, et d'ajuster sa vitesse pour voir au moins 12 secondes devant soi.

Dans les descentes, il arrive parfois que le véhicule prenne trop de vitesse. Rétrogradez pour ralentir et maintenir une vitesse prudente. Dans les longues descentes, il est préférable de freiner en maintenant continuellement une légère pression sur les freins. Cette méthode de freinage risque moins de faire surchauffer les plaquettes des freins.

6.7 Routes de section, routes municipales et routes d'accès aux ressources

La Saskatchewan possède un vaste réseau routier reliant ses routes et grandes routes principales.

La conduite sur ces routes constitue un plus grand défi par rapport à la circulation sur les routes et grandes routes de la province. Les distances de visibilité sont souvent limitées. Il n'y a pas d'accotement, les courbes et virages sont plus serrés et on rencontre souvent des intersections en T où la route prend fin subitement, souvent sans qu'un panneau ne l'annonce suffisamment à l'avance.

Contrairement aux grandes routes, les autres routes n'offrent aucune marge sécuritaire si vous dépassez la vitesse autorisée. Il faut absolument respecter les limites de vitesse, car elles représentent la vitesse sécuritaire maximale sous des conditions idéales. Quand aucune limite de vitesse n'est indiquée, celle-ci est 80 km/h sous conditions idéales.

Le gravier peut poser des problèmes. Il est par endroits plus profond et non tassé, ce qui rend les courbes dangereuses. Il peut aussi arriver qu'il reste si peu de gravier que l'on roule sur une chaussée en terre, très glissante lorsqu'elle est mouillée.

En temps sec, le gravier pose aussi des problèmes de visibilité. Les véhicules soulèvent des nuages de poussière qui rendent les croisements et les dépassements très dangereux.

Il est plus difficile d'y apercevoir les passages à niveau, les intersections et les entrées de fermes que lorsqu'on circule sur une grande route, où la visibilité est meilleure. On est également plus susceptible d'y rencontrer des véhicules agricoles lents, du bétail ou des animaux sauvages.

Conduite sur routes de gravier

Roulez à une vitesse appropriée aux conditions, ce qui signifie conduisez lentement. Ralentissez lorsque vous quittez une grande route provinciale. Regardez loin devant, afin de percevoir tout danger ou toute obstruction longtemps à l'avance.

Pour garder le contrôle du véhicule dans du gravier profond, tenez fermement le volant. Attendez-vous à ce que le véhicule dévie. Comme vous n'avez pas une aussi bonne maîtrise du volant que sur une route asphaltée, n'essayez pas de corriger en tournant vivement le volant : vous pourriez perdre le contrôle.

Restez à bonne distance des nuages de poussière.

Allumez les phares pour que les autres conducteurs vous repèrent le plus tôt possible.

Lorsque vous rencontrez un gros camion ou une machine agricole, ralentissez et serrez à droite autant que possible. Vous serez peut-être forcé d'arrêter.

6.8 Conduite en hiver

En Saskatchewan, on peut s'attendre à conduire dans des conditions hivernales pendant au moins cinq mois de l'année. C'est durant cette période, qui va de novembre à mars, que se produisent la plupart des collisions.

La neige, la glace et le verglas réduisent la traction. Les rafales de neige, la poudrière, le brouillard, les voiles blancs, les nuages de gaz d'échappement et le givre sur les vitres risquent de réduire considérablement la visibilité.

Ne pas tenir compte des conditions météorologiques affectant les conditions de la route est la principale cause des accidents en hiver.



Préparer son véhicule

Les conditions hivernales et les températures glaciales exigent que les véhicules soient en parfait état. C'est la raison pour laquelle une vérification mécanique s'impose avant l'hiver : cela est en fin de compte moins ennuyeux et plus économique qu'un démarrage-secours, un remorquage ou un retard. Vérifiez tout particulièrement le système de chauffage et de dégivrage.

En plus d'effectuer une mise au point du véhicule et de vérifier l'antigel, il est prudent de se munir :

- de pneus d'hiver
- d'un chauffe-moteur
- d'un balai à neige et d'un grattoir à glace
- d'antigel de canalisation d'essence
- d'une petite pelle à neige
- de chenilles antidérapantes
- de câbles d'appoint (il faut aussi apprendre comment s'en servir)

Pour les sorties hors de la ville, ajouter l'équipement de survie suivant :

- des vêtements supplémentaires très chauds (y compris des bottes d'hiver, des mitaines et un couvre-tête),
- une provision de bougies et d'allumettes
- une chaîne ou une corde de remorquage
- des denrées alimentaires nourrissantes qui ne craignent pas le gel (raisins secs, noix, bonbons)
- des sacs de couchage

Se préparer à voir et à être vu

Si le pare-brise et les vitres sont enneigés, givrés ou embués, vous ne devriez jamais conduire avant de les avoir dégagés afin de voir clairement autour de vous. De plus, pour que les phares et les signaux vous protègent, ils doivent aussi être visibles. Avant de partir, il faut donc :

- déneiger la voiture,
- gratter le pare-brise, la lunette arrière et les vitres (glaces) latérales,
- dégager la prise d'air du système de chauffage (située en général en bas du pare-brise),
- déneiger les phares, les feux arrière et les clignotants,
- enlever les boîtes de mouchoirs, les lunettes de soleil, les papiers, etc. placés sur les bouches du dégivreur,
- circuler toujours avec les phares allumés, car même par temps clair, les tourbillons de neige empêchent de bien voir et d'être facilement repéré.

Conduire sur une chaussée glissante

En hiver, les problèmes de traction exigent que l'on modifie les techniques de conduite adoptées pour l'été. La règle générale sur route glissante est de conduire lentement.

N'utilisez pas le régulateur de vitesse lorsque les routes sont mouillées ou glissantes. Ceci est particulièrement important lorsque de la glace noire s'est formée sur la route (mince couche de glace transparente, sur la chaussée ou autre surface revêtue).

La traction varie énormément avec les changements de température. Les chaussées verglacées peuvent avoir l'air identiques à -2° et -22 °C, mais elles sont beaucoup plus glissantes à -2 °C. La conduite d'hiver exige des habiletés de conduite particulières : accélération **graduelle**, freinage **progressif** et **légers** mouvements du volant.

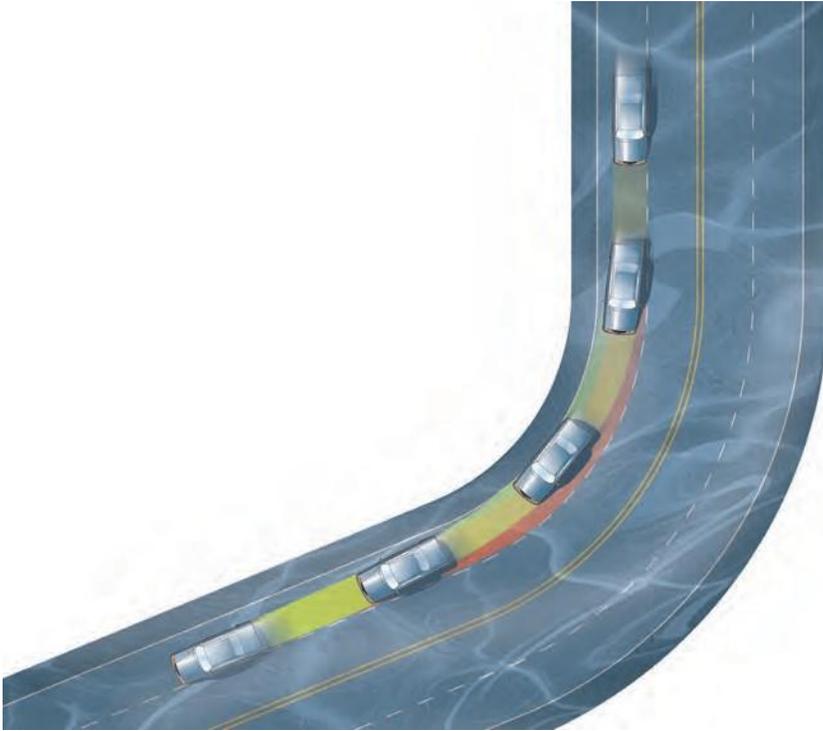
Une traction réduite signifie que l'adhérence des pneus sur la chaussée glissante est très faible.

Si vous accélérez brusquement, les pneus perdent toute adhérence et les roues se mettent à patiner. Si vous freinez trop brusquement et que les roues se bloquent, vous supprimez entièrement la traction. Donc, quand vous tournez le volant, le véhicule n'obéit pas et il continue d'avancer dans la direction où il allait au moment où les roues se sont bloquées. Sur la glace, la distance de freinage augmente. Sur chaussée sèche, c'est habituellement en bloquant les quatre roues que la distance de freinage est la plus courte. Mais sur la glace, et tout particulièrement près du point de congélation ou si vous roulez vite, il est préférable de freiner au seuil en appuyant sur la pédale sans dépasser le point limite où les freins se bloquent. (Voir « Freinage au seuil », page 119)

Si la chaussée est glissante, redressez la trajectoire dans une courbe ou un virage en positionnant votre véhicule jusqu'à l'extrême gauche de votre voie de circulation avant d'aborder la courbe.

Alors que vous entrez dans la courbe, déportez-vous graduellement vers la droite de telle sorte qu'au milieu de la courbe, vous êtes à l'extrême droite de la chaussée et les roues avant sont redressées. Déportez-vous ensuite graduellement vers la gauche jusqu'à la fin de la courbe. Faites l'inverse lorsqu'il s'agit d'une courbe vers la gauche. Cela a pour effet de réduire les forces latérales ainsi que les risques de dérapage. Il est essentiel d'avoir réduit sa vitesse avant d'aborder la courbe afin de pouvoir la compléter en toute sécurité.

Ralentissez quand vous roulez sur une chaussée glissante parce que la traction pour les arrêts et les virages se trouve réduite. Maintenez aussi un créneau supérieur à trois secondes.



N'utilisez jamais le régulateur de vitesse lorsque les routes sont mouillées ou glissantes.

Comment se mettre en mouvement

Vous pouvez en général démarrer sur la glace ou la neige tassée en accélérant doucement. Si cela ne fonctionne pas ou encore si vous êtes dans une légère descente, essayez de démarrer en seconde.

Si vous êtes bloqué dans la neige, servez-vous de la méthode du « balancement ». Avec la transmission en marche avant, accélérez doucement pour avancer un peu. Dès que les roues se mettent à patiner, relâchez immédiatement l'accélérateur et appliquez les freins pour empêcher le véhicule de reculer. Passez en marche arrière, relâchez les freins et accélérez doucement pour reculer. Dès que les roues se mettent à patiner, relâchez immédiatement l'accélérateur, et ainsi de suite en répétant le mouvement de balancement d'avant en arrière, accentuant chaque fois un peu plus le déplacement, jusqu'à ce que vous ayez pris assez d'élan pour vous dégager et vous mettre en mouvement. Assurez-vous que les roues ne tournent plus avant de passer en marche arrière ou en marche avant, afin d'éviter d'endommager la transmission.

Cherchez les endroits où la traction est meilleure : passez là où il y a du sable ou du gravillon; choisissez la neige plutôt que la glace. Un léger déplacement latéral vous fera souvent passer d'une plaque de glace à une surface enneigée ou sablée où la traction est meilleure. Vous pouvez en général vous déplacer légèrement sans dériver de votre voie de circulation.

Comment s'arrêter sur une chaussée glissante

1. Passez au **point mort** ou débrayez avant de commencer à freiner.
2. Freinez **tôt et en douceur**, en utilisant la technique du freinage « au seuil ». (Voir « Freinage au seuil », page 119)
3. Cherchez la trajectoire où la traction semble meilleure et placez le véhicule de façon à en tirer profit.
4. Laissez plus de place aux autres pour s'arrêter : ils sont peut-être moins habiles que vous au volant ou leur traction est peut-être moins bonne.

Tentations auxquelles il faut résister

1. Accélérer brusquement et à fond pour dépasser.
2. Utiliser le régulateur de vitesse sur une chaussée mouillée ou glissante.
3. Oublier que les autres conducteurs risquent de ne pas prendre toutes les précautions nécessaires pour la conduite hivernale.
4. Laisser baisser le contenu du réservoir d'essence en dessous de la moitié.

Voiles blancs

Les voiles blancs se produisent lorsque le ciel, l'horizon et le sol semblent se confondre, de telle sorte qu'il devient très difficile de déterminer sa position sur la route. Les ombres et les contrastes disparaissent et il devient impossible de dire où la route s'arrête et le fossé commence.

Premières chutes de neige

Pendant les premières chutes de neige, conduisez très lentement et laissez un créneau de cinq secondes. Il faut du temps pour modifier ses habitudes de conduite d'été. Exagérez à dessein la douceur de vos manœuvres sur la pédale de frein et l'accélérateur, et vous n'aurez pas à faire la queue chez le carrossier.

Survie

De nombreuses personnes perdent encore la vie lors des blizzards en Saskatchewan.

Habillez-vous chaudement lors de longs voyages. Ne vous laissez pas tromper par le faux confort d'une voiture bien chauffée en portant des vêtements d'intérieur pendant un long voyage.

Avant de partir, écoutez les bulletins de la météo et prêtez attention aux avertissements de tempête. Si une tempête se déclare lorsque vous êtes sur la route, pensez sérieusement à vous arrêter dans une ville ou un village plutôt que de continuer et risquer de vous trouver bloqué.

Si vous êtes bloqué :

1. **Ne quittez jamais votre véhicule.**
2. Restez calme.
3. Baissez légèrement la vitre du côté opposé d'où vient le vent et ouvrez la commande d'air de chauffage afin que l'air frais puisse pénétrer dans le véhicule.
4. Faites tourner le moteur de temps à autre pour vous réchauffer et pour écouter les bulletins d'information à la radio, mais prévenez la panne d'essence.
5. Dégagez l'extrémité du tuyau d'échappement de toute glace et neige.
6. Mettez vos vêtements de secours avant d'avoir froid.
7. Si nécessaire, utilisez des chandelles pour vous tenir au chaud. Attention de ne pas trop vous fatiguer à pelleter ou à pousser le véhicule.

Beaucoup de ceux qui abandonnent leur véhicule pour aller chercher de l'aide périssent lors d'un blizzard. Vos chances de ne pas mourir de froid et d'être retrouvé sont meilleures si vous restez dans votre véhicule.

6.9 Freinage

La procédure pour freiner est simple : commencer la manœuvre le plus tôt possible, appliquer une pression légère, mais suffisante sur la pédale de frein, relâcher un peu la pression au moment où le véhicule s'immobilise. **Il faut toujours freiner du pied droit.**

Si vous voulez vous arrêter plus rapidement, augmentez la pression sur la pédale. N'oubliez pas que dans des conditions normales, vous contrôlez l'arrêt en variant la pression. Il ne faut pas enfoncer complètement la pédale.

Les systèmes de freinage antiblocage (ABS) sont apparus au milieu des années 1980 et la plupart des nouvelles voitures en sont équipées. Ils ont été conçus afin de préserver la capacité de guidage des roues et d'éviter les dérapages lors des freinages. Durant un freinage modéré, le système n'intervient pas. Mais lors de freinages brusques, un véhicule avec le système ABS demeure plus stable et ses freins ne se bloquent pas, afin d'aider le conducteur à conserver la maîtrise de la direction. Comment s'en sert-on? Il faut enfoncer fermement la pédale et ne pas la relâcher avant l'immobilisation du véhicule. **Il ne faut jamais pomper la pédale**, car le système ABS s'en charge à votre place.

Quand le système ABS intervient, vous sentirez souvent des pulsations dans la pédale des freins et même des vibrations du véhicule, et vous entendrez des grincements et d'autres bruits. Cela inquiète certains conducteurs, qui s'empressent alors de relâcher la pédale. Cependant, les pulsations, les vibrations et les bruits sont normaux et indiquent que le système fonctionne parfaitement.

Mais il ne faut surtout pas croire que les freins ABS permettent de s'arrêter pile. Il n'est absolument pas réaliste de s'attendre à des arrêts instantanés. Sur chaussée sèche ou sur surface humide, votre distance d'arrêt demeurera à peu près la même qu'avec des freins ordinaires.

Avec un système ABS, vous devriez prévoir une distance de freinage plus longue, sur gravier et dans la neige ou la neige fondante, qu'avec un système ordinaire. Cela s'explique par le fait qu'un pneu qui continue de tourner perd une partie de son adhérence en « flottant » littéralement sur la couche de matériel glissant.

Les roues d'un véhicule qui n'est pas muni d'un système ABS peuvent se bloquer et repousser devant elles le matériel couvrant la chaussée, ce qui peut parfois contribuer à ralentir le véhicule. Les roues bloquées s'enfoncent aussi sous la couche de surface et les pneus peuvent parfois avoir plus d'adhérence. Il est recommandé de consulter le manuel du propriétaire de votre véhicule afin de bien connaître les bonnes pratiques que votre véhicule soit muni d'un système électronique de stabilité, d'un système d'antipatinage à l'accélération, ou autres dispositifs de sécurité.

Freinage « au seuil »

Quand vous freinez au seuil, vous tentez d'utiliser toute la force de freinage disponible sans bloquer les roues, c'est-à-dire sans jamais dépasser le point « limite » juste avant le blocage. Passez d'abord au point mort (ou débrayez), puis freinez jusqu'à ce que vous sentiez qu'une des roues se bloque, réduisez légèrement la pression sur la pédale de frein jusqu'à ce que toutes les roues recommencent à tourner. Augmentez légèrement la pression jusqu'à ce que vous sentiez qu'une des roues est encore une fois au seuil de blocage. À mesure que le véhicule ralentit, on peut freiner de plus en plus vivement avant le blocage d'une roue.

Plus la chaussée est glissante, plus les roues se bloquent facilement durant un freinage.

L'habileté à freiner au seuil permet de se maintenir avec précision à ce point variable qui précède le blocage des roues. Cette technique exige un grand effort de concentration : c'est la technique idéale dans la plupart des situations, mais il est impossible de l'appliquer quand on cède à la panique.

Freinage « aux quatre roues »

Passez au point mort (ou débrayez) et enfoncez la pédale de frein aussi brusquement et vivement que possible, afin de bloquer les quatre roues à la fois. Étant donné que la plupart des véhicules ne sont pas conçus pour ce genre de manœuvre, il faut absolument enfoncer la pédale et maintenir autant de pression que possible jusqu'à l'immobilisation du véhicule.

Une fois les roues bloquées, le véhicule continuera à se déplacer en ligne droite. Si les quatre roues ne se bloquent pas exactement en même temps ou si la condition de la chaussée varie d'une roue à l'autre, il se peut que le véhicule dérape légèrement avant de s'arrêter. Mais même dans les pires conditions (c'est-à-dire avec une roue sur la glace et une autre sur l'asphalte sec), le véhicule continuera à se déplacer dans la même direction sur la chaussée, même s'il se met à tourner sur lui-même.

Sur une route glacée, une très légère pression sur la pédale suffit à bloquer les freins. À mesure que la chaussée devient moins glissante, il faut exercer davantage de pression pour bloquer les roues. Sur chaussée sèche, il faut absolument freiner aux quatre roues, c'est-à-dire enfoncer la pédale pour que les quatre roues se bloquent simultanément. De plus, il faut être assis suffisamment près de la pédale pour que le pied puisse maintenir toute la pression nécessaire.

C'est la technique du freinage aux quatre roues qui permet les arrêts les plus rapides sur toutes les surfaces, sauf sur la glace vive (ou le verglas). C'est aussi la technique idéale si vous cédez à la panique parce qu'enfoncer la pédale des freins est une réaction naturelle. De plus, une fois la pédale enfoncée, vous n'avez rien d'autre à faire sauf maintenir cette pression.

Dans la mesure du possible, pratiquez la technique du freinage aux quatre roues en compagnie d'un instructeur certifié. Sinon, il est préférable de s'exercer à basse vitesse, de 20 à 40 km/h, sur une chaussée mouillée. Si vous tentez de pratiquer cette manœuvre sur route sèche, vous risquez d'endommager les pneus, cela est acceptable si vous tentez réellement d'éviter une collision, mais n'est pas conseillé si vous tentez simplement de vous entraîner.

6.10 Conduite en situation d'urgence

Si vous menez fidèlement une exploration visuelle de la route et si vous décelez ainsi les dangers bien à l'avance, vous éviterez la plupart des situations d'urgence. Toutefois, la méthode de conduite IPDE enseigne qu'il faut aussi s'attendre à ce que d'autres conducteurs prennent des décisions imprudentes ou effectuent des manœuvres maladroites. Pour éviter une collision, vous devez donc toujours être en mesure de mettre rapidement à exécution vos décisions.

La présente section traite des techniques nécessaires pour **exécuter une manœuvre** urgente tout en conservant le contrôle du véhicule. Pour devenir habile dans ces techniques, il faut de l'entraînement, de préférence avec un instructeur compétent.

Où regarder

La règle est simple! Fixez votre regard où vous voulez aller et guidez-y le véhicule. Ne regardez jamais l'arbre que vous tentez d'éviter; regardez plutôt l'espace libre dans lequel vous voulez que le véhicule passe.

Techniques de freinage d'urgence

Essayez toujours de freiner en ligne droite. Redressez d'abord les roues et le véhicule afin qu'il se dirige droit vers l'avant lors du freinage. Ne tentez pas de freiner avant que les roues ne soient redressées, car vous risquez de dérapier. (Voir « Freinage », page 118)

Techniques de manœuvre d'urgence

La principale différence entre tourner le volant dans une situation normale et dans une situation d'urgence réside dans la vitesse à laquelle il faut manœuvrer le volant et le nombre de fois qu'il faut le tourner.

Si vous dérapez et tentez de reprendre le contrôle du véhicule, tournez le volant pour rectifier la direction du déplacement. La technique nécessite de s'exercer : la difficulté principale consiste à déterminer quand les roues sont droites.

À grande vitesse, utilisez plutôt la technique de la position « 9 et 3 » et tournez le volant sans déplacer les mains. (Voir « Positions des mains », page 95.) Quand les mains reviennent à la position « 9 et 3 », vous savez que les roues avant sont droites.



Contourner un objet se fait en trois temps :

Braquer

Tournez le volant dans la direction où vous voulez guider le véhicule.

Contre-braquer

Tournez le volant dans l'autre sens, en dépassant le point central.

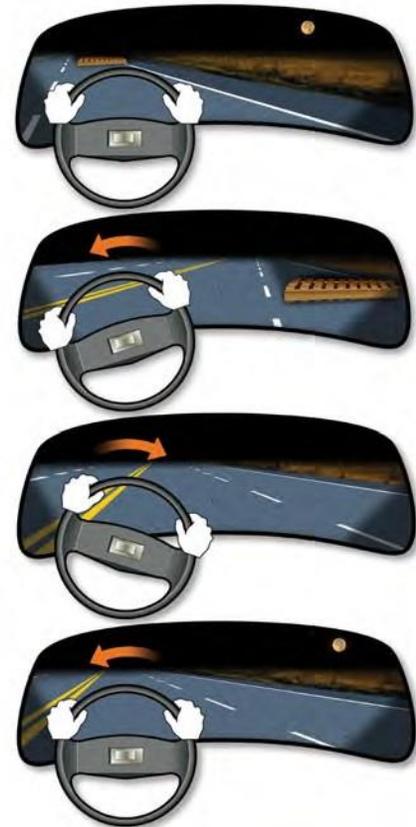
Redresser

Ramenez le volant dans la position où les roues sont droites.

Effectuer les manœuvres au bon moment est crucial, et il est donc recommandé de s'exercer à cette manœuvre avec un instructeur chevronné.

Après avoir contourné un obstacle, il est important de redresser complètement la voiture avant d'entreprendre une autre manœuvre.

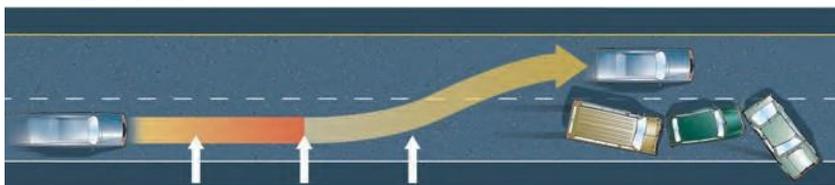
Si vous avez le choix entre tourner le volant (braquer) ou freiner, il est préférable de braquer. Vous pouvez contourner un obstacle en moins de temps qu'il le faut pour s'arrêter devant lui.



Freinage et braquage combinés

Si vous en avez le choix, la meilleure méthode devant une situation d'urgence est une combinaison de freinage et de braquage. Freinez d'abord puis, pendant que vous ralentissez et reprenez le contrôle, décidez où vous voulez guider le véhicule.

Si vous êtes calme et jugez en avoir le temps, freinez au seuil, sinon freinez aux quatre roues. Quelle que soit la méthode adoptée, relâchez complètement la pédale de frein avant de braquer pour contourner l'obstacle. Ce qui importe avant tout, c'est de ne faire qu'une seule manœuvre à la fois. Il faut freiner ou braquer, jamais les deux à la fois, car si les roues se bloquent, la voiture poursuit sa trajectoire en ligne droite, quelle que soit la direction dans laquelle vous tournez le volant.



Freiner Relâcher le frein Braquer

Si vous conduisez un véhicule muni d'un système de freinage antiblocage (ABS), la meilleure façon de faire face à une urgence est d'enfoncer le frein et de tourner le volant dans la direction où vous voulez vous diriger.

Point mort et débrayage

Si cela est recommandé pour votre modèle de véhicule, il est préférable de passer au point mort (N-neutral) ou de débrayer dans toutes les situations d'urgence, à moins que vous ayez l'intention d'accélérer pour vous tirer d'embarras. Veuillez consulter le manuel du propriétaire de votre véhicule pour connaître les recommandations du constructeur à cet égard.

Dérapages

En général, les dérapages se produisent sur chaussée glissante, lorsque les pneus n'ont plus assez d'adhérence pour continuer à tourner. Si vous freinez, accélérez ou tournez trop brusquement sur une chaussée mouillée ou glissante, vous risquez fort de déraper.

Quelle que soit la nature du dérapage, **passer toujours au point mort (ou débrayez)**. Tourner les roues dans le sens du dérapage est tout à fait correct, mais aussi relativement difficile à accomplir. Une façon plus simple de décider dans quel sens tourner le volant consiste à fixer son regard où l'on veut guider le véhicule et tourner le volant dans cette direction.

N'utilisez jamais le régulateur de vitesse lorsque les routes sont mouillées ou glissantes, ou sur les routes en gravier.

Dérapage à la suite d'un freinage

La manœuvre est la même pour tout dérapage à la suite d'un freinage, quel que soit le nombre de roues bloquées. Passez au point mort (ou débrayez) et relâchez le frein. Fixez votre regard où vous voulez aller et guidez-y le véhicule. En passant au point mort, vous empêchez automatiquement que le dérapage ne s'aggrave et vous permettez aux roues de recommencer à tourner afin de pouvoir effectivement guider le véhicule.

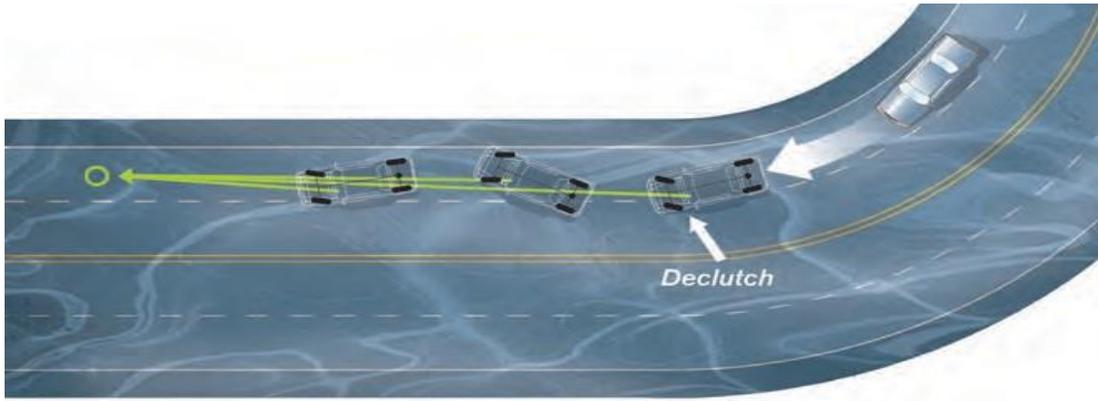
Vous aurez probablement à modifier la position du volant. Fixez votre regard où vous voulez aller et guidez-y le véhicule. Cela signifie normalement braquer, contre-braquer puis redresser.

Dérapiage à la suite d'une forte accélération

Il arrive qu'une accélération trop forte ou l'utilisation du régulateur de vitesse sur une chaussée mouillée ou glissante fasse déraiper le véhicule. Pour corriger cette situation, relâchez l'accélérateur, passez au point mort (ou débrayez), fixez votre regard où vous voulez guider le véhicule et tournez le volant dans cette direction. Ne touchez pas au frein. Des corrections de braquage peuvent être nécessaires. N'utilisez jamais le régulateur de vitesse lorsque les routes sont mouillées ou glissantes, ou sur les routes en gravier.

Dérapiage à la suite d'un braquage trop serré

Si vous tournez trop les roues vers la gauche ou vers la droite sur une chaussée glissante, celles-ci se mettront à déraiper en ligne droite. Pour corriger cette situation, vous devez passer au point mort (ou débrayer) et ramener les roues vers la position centrale. À mesure que l'angle des roues diminue, les pneus recommencent à adhérer à la chaussée et vous pouvez alors braquer. Cela revient à dire de tourner les roues dans le sens opposé à la direction dans laquelle vous vouliez aller, jusqu'à ce qu'elles se remettent à tourner. C'est seulement à ce moment-là que vous fixez votre regard où vous voulez guider le véhicule et que vous tournez le volant dans cette direction.



Lors d'un dérapage, il faut toujours viser du regard l'endroit où l'on veut guider le véhicule et tourner le volant dans cette direction.

Dérapiage violent

Si le dérapage est trop violent, le véhicule se met parfois à tourner sur lui-même. Il n'est peut-être pas possible d'arrêter ce tête-à-queue, mais vous pouvez toujours décider de la trajectoire du véhicule. Passez au point mort si vous en avez le temps, et freinez aux quatre roues. Le véhicule continuera à tourner sur lui-même, mais en ligne droite, dans la direction où il allait quand vous avez commencé la manœuvre. Cette technique vous permet en général de rester sur la route.

Éviter les dérapages

Pour éviter les dérapages, il faut d'abord adapter sa vitesse aux conditions de la route, puis regarder loin devant soi afin d'avoir assez de temps pour réagir calmement et en douceur. Pour toute manœuvre sur une chaussée glissante, il faut à tout prix éviter des mouvements brusques du volant.

Éviter de transformer un problème en tragédie

De nombreuses collisions sont causées par des réactions brusques et excessives à la possibilité d'une situation critique. Si vous vous trouvez dans une situation urgente, efforcez-vous de rester calme et de prendre le temps de penser avant de réagir. Si le véhicule se met à déraiper,

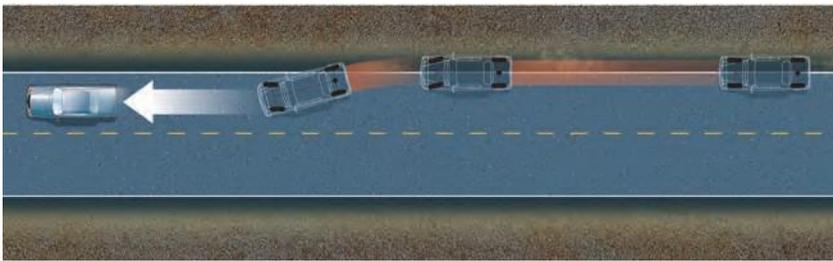
plus tôt vous réagissez, plus les corrections nécessaires sont légères et plus grandes sont vos chances de contrôler le dérapage.

Déportements sur un accotement mou

Si vous vous retrouvez subitement sur l'accotement, ce qui compte n'est pas ce que vous allez faire, mais plutôt ce que vous allez **éviter de faire**.

Si les deux roues de droite se trouvent sur l'accotement, ne braquez pas brutalement pour remonter sur la chaussée et ne freinez pas brusquement.

Ne prenez pas immédiatement de mesures correctives, mais continuez à rouler tout droit sur l'accotement en **ralentissant graduellement**. Quand vous avez assez ralenti et qu'il n'y a aucun véhicule près de vous, tournez le volant vers la gauche et presque immédiatement, dès que vous sentez la roue revenir sur la chaussée, contre-braquez et redressez le véhicule.



Cette manœuvre est simple tant que vous évitez de tourner trop vivement le volant. Vous devez toutefois le tenir fermement.

Si vous dérivez sur l'accotement à un endroit critique, par exemple aux abords d'un pont, traitez votre retour sur la chaussée comme un changement de voie d'urgence : braquez, contre-braquez, puis redressez le véhicule.

Fossés

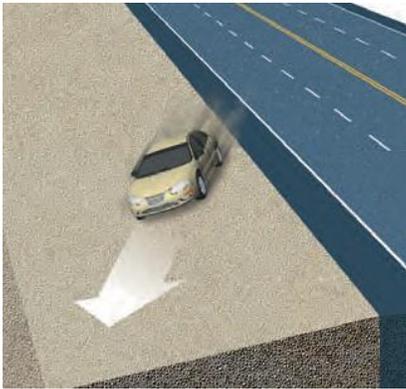
Dans le cas des fossés comme des accotements, ce qui compte n'est pas ce que vous faites, mais ce que vous évitez de faire.

Ne pas freiner brusquement, ne pas tourner le volant violemment et ne pas tenter de revenir sur la route. L'une ou l'autre de ces manœuvres se soldera certainement par un capotage.

L'important est de descendre vers le fond du fossé. Plus la pente du fossé est raide, plus l'angle de descente doit être prononcé, afin d'éviter un capotage.

Pour descendre dans le fossé, tenez fermement le volant et fixez la direction où vous voulez guider le véhicule en tournant doucement le volant dans la bonne direction. Ne touchez pas à la pédale de frein. Relâchez graduellement l'accélérateur. Si vous devez braquer pour éviter un obstacle, faites-le **lentement et graduellement** et, si possible, choisissez une trajectoire qui vous fera descendre dans le fossé.

Si vous vous retrouvez soudainement sur la pente d'un fossé, évitez avant tout les réactions excessives. Ne faites rien avant d'avoir considéré plusieurs possibilités. Il est préférable de ne rien faire plutôt que d'effectuer une fausse manœuvre.



Fossé à pente douce



Fossé à pente raide

Rouler dans le fossé est tout à fait acceptable, à condition de ne pas percuter une approche de route transversale ou un autre obstacle solide. La cause principale d'un capotage est de tenter de remonter trop tôt sur la chaussée. Vous devrez peut-être vous faire remorquer pour en sortir, mais c'est peu de chose en comparaison d'un capotage.

Éclatement d'un pneu

Si un pneu avant ou arrière éclate, évitez les réactions excessives. Fixez du regard la direction où vous voulez guider le véhicule et tenez fermement le volant en le tournant dans la bonne direction. Relâchez graduellement l'accélérateur et freinez doucement. Lorsque vous avez ralenti, rangez-vous sur le bord de la chaussée ou sur l'accotement.

Un éclatement peut provoquer une très forte vibration du volant et des roues, mais ne vous alarmez pas. **N'oubliez pas qu'un léger freinage améliorera la stabilité et réduira la vibration du volant et des roues.**

Le véhicule risque de faire des queues de poisson après l'éclatement d'un pneu arrière. Évitez de réagir en tournant trop brusquement le volant. Freinez doucement et tournez le volant dans la direction où vous voulez aller. Souvenez-vous de passer au point mort (ou de débrayer).

Panne de freins

Les véhicules sont fabriqués avec un système de freins hydrauliques à double circuit, ce qui rend une panne de freins extrêmement rare. Si une moitié du système fait défaut, le témoin des freins s'allumera probablement lors du freinage et vous devrez exercer une pression beaucoup plus forte sur la pédale afin de ralentir et de vous arrêter. Même si la pédale s'enfonce jusqu'au plancher, ne la relâchez pas, car vous aurez encore assez de freins pour vous arrêter.

Servez-vous du frein de stationnement pour ralentir, mais évitez de bloquer les roues arrière, car vous risquez de faire un tête-à-queue. Réglez le système de déverrouillage du frein de stationnement afin de pouvoir faire varier la pression et éviter le blocage des roues arrière.

Ne pompez pas les freins : c'est précisément ce qu'il faut éviter de faire avec un système de freinage moderne. Si le véhicule a tendance à « tirer » d'un côté, tenez fermement le volant en le ramenant dans la bonne direction (contre-braquez) et rétrogradez. Une fois la voiture immobilisée, n'essayez pas de poursuivre votre route. Demandez de l'aide.

Panne de la servo-direction ou du servo-frein

La plupart des véhicules sont munis de systèmes de direction et de freinage assistés (servo-direction et servo-frein), afin de réduire l'effort physique nécessaire pour les manœuvres.

Si le moteur s'arrête, les systèmes de direction et de freinage assistés cessent de fonctionner et il faut exercer une force beaucoup plus grande sur le volant et sur la pédale de frein pour conserver la maîtrise du véhicule. Essayez de passer au point mort (ou de débrayer) et de faire redémarrer le moteur avant d'engager à nouveau la transmission.

Accélérateur coincé

Si l'accélérateur se coince, ne cédez pas à la panique. Passez au point mort (ou débrayez), ralentissez, rabattez-vous sur le côté de la chaussée et arrêtez-vous. Coupez le contact et essayez de décoincer la pédale avec le pied.

Panne de phares

Si les phares s'éteignent soudainement la nuit, ralentissez immédiatement pour rester sur votre trajectoire, rangez-vous sur le côté de la chaussée et arrêtez-vous. Vérifiez le commutateur des feux de route et le gradateur d'éclairage. S'ils ne fonctionnent pas, allumez les feux de stationnement ou les feux de détresse.

Animaux sur la route

Périodes de pointe

Le comportement des animaux sauvages est imprévisible, mais à certaines périodes, le risque d'une collision avec un d'eux est particulièrement élevé. Soyez vigilants durant les mois de mai et juin quand les animaux sont attirés par les fossés en raison du sel de voirie qui s'y trouve ou qu'ils essaient de fuir les insectes piqueurs. Les animaux sont particulièrement actifs à la fin de l'automne et au début de l'hiver durant la saison de reproduction et de migration. Les périodes de pointe pour les collisions sont au crépuscule et à l'aube.



Surveiller la vitesse

Les panneaux jaunes d'avertissement de la faune indiquent les zones à risque élevé. Quel que soit la saison ou le moment de la journée, repérez tout signe d'animaux sauvages et réduisez en conséquence votre vitesse. Le ralentissement réduit la distance de freinage ainsi que la force de l'impact en cas de collision.

Être vigilant

Il est important de balayer la route du regard, d'un accotement à l'autre. Être vigilant continue d'être la meilleure façon d'éviter une collision. Si vous apercevez un animal au bord de la route, ralentissez et dépassez-le lentement et prudemment. Durant la conduite nocturne, guettez les yeux brillants d'animaux, et utilisez vos feux de route dans la mesure du possible.

Quand vous apercevez un animal :

- Tentez de rester calme s'il surgit devant vous sur la route. Si vous avez le temps, arrêtez à une distance sécuritaire et demeurez vigilant. Quand un animal traverse la chaussée, souvent, d'autres animaux à proximité suivent. Vous pouvez aussi klaxonner afin de faire peur à l'animal et possiblement le faire quitter la route ou fuir.
- S'il surgit devant vous et vous surprend, souvenez-vous de freiner fermement tout en maintenant le contrôle de votre véhicule. Évitez de faire une embardée ce qui pourrait vous déporter vers la circulation venant en sens inverse ou dans un fossé.
- S'il s'agit d'un troupeau de bétail ou de personnes à cheval, vous devriez attendre que le meneur du troupeau ou le cavalier dirige le ou les animaux sur le côté et qu'il vous fasse signe de passer en toute sécurité.

Quand une collision est inévitable

Malgré toutes vos précautions et votre attention soutenue au volant, les collisions avec des animaux sauvages sont parfois inévitables. Dans ces circonstances, tentez de rester calme.

- Diriger votre véhicule dans la direction d'où vient l'animal, et non pas dans la direction où il se dirige.
- Essayer de frapper l'animal de côté (coup oblique) au lieu de le frapper de plein fouet, et relâcher les freins avant l'impact. Cette manœuvre fera légèrement soulever le véhicule, réduisant la possibilité que l'animal heurte le pare-brise.
- Une collision avec un animal est une expérience traumatisante. Si possible, se déplacer vers l'accotement et allumer les feux de détresse. Prendre un moment pour retrouver son calme et ensuite évaluer les dommages causés au véhicule.
- Ne pas approcher l'animal, particulièrement s'il semble être blessé. Les animaux blessés peuvent être dangereux.
- Appeler la police ou le détachement local de la GRC si une personne a été blessée ou que le véhicule a subi des dommages importants. Dans le cas de dommages moins importants, poursuivre sa route et suivre la procédure courante des demandes d'indemnisation de SGI.
- Communiquer avec le service des agents de conservation pour signaler le cas d'un animal blessé ou mort.

6.11 Comprendre les collisions

Quand vous vous rendez compte qu'un escalier est couvert de glace, vous descendez prudemment. Si vous connaissez quelques statistiques sur les collisions de la route et si vous en comprenez leur signification, vous prendrez sûrement les mesures nécessaires pour éviter les situations à haut risque.

Dans deux cas sur trois, les collisions sont causées par l'état du conducteur ou par une fausse manœuvre.

Les erreurs les plus courantes sont :

- le manque d'attention de la part du conducteur
- le refus de céder la priorité
- l'excès de vitesse selon les conditions de la chaussée
- la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue
- le refus de respecter la signalisation routière
- le manque d'expérience ou la confusion du conducteur
- le talonnement
- la marche arrière dans des conditions non sécuritaires
- les changements de voies ou les dépassements incorrects

Voici d'autres renseignements que vous devriez savoir sur les accidents :

- La plupart des collisions surviennent durant les heures de pointe, comme en fin d'après-midi et en début de soirée.
- Le plus grand nombre de collisions ont lieu en novembre et en décembre.
- C'est en août et en octobre que se produisent les collisions les plus graves et qu'ont lieu le plus grand nombre d'accidents mortels de la route.
- L'alcool joue un rôle dans 4 p. 100 des collisions et dans 40 p. 100 des accidents mortels.
- Environ 90 p. 100 des accidents de la route dans les zones rurales de la Saskatchewan n'impliquent qu'un seul véhicule.
- Boucler sa ceinture de sécurité réduit jusqu'à 50 p. 100 les risques de décès ou de blessures graves lors d'un accident.

6.12 En cas de collision

Les premières minutes qui suivent un accident peuvent être cruciales si l'on veut en minimiser les conséquences. Si vous n'êtes pas gravement blessé, vous devriez faire ce qui suit aussi vite et aussi calmement que possible.

Éliminer les dangers immédiats

Si du carburant s'est répandu sur la route, assurez-vous que le contact est coupé dans tous les véhicules accidentés et que tous les cigares ou cigarettes sont bien éteints.

Avertissez les véhicules qui approchent au moyen de fusées éclairantes (assez loin du site de l'accident) ou demandez à deux personnes d'agir comme signaleurs de chaque côté du lieu de la collision. Allumez les feux de détresse de tous les véhicules non accidentés sur le site. Cette précaution est cruciale la nuit ou lorsque la visibilité est réduite, car les risques de collisions en chaîne sont très élevés.

Secourir les blessés

Commencez par inspecter les véhicules accidentés pour chercher et dénombrer les blessés. Composez le 9-1-1 avant de les secourir par ordre de sévérité des blessures. Ne déplacez un blessé que s'il risque de se noyer, de s'étouffer, d'être brûlé ou électrocuté.

Si vous n'avez jamais suivi de cours de secourisme, voici quelques conseils :

- Si le blessé est inconscient, assurez-vous que rien n'obstrue ses voies respiratoires : un dentier, de la gomme à mâcher, du vomissement ou du mucus peuvent bloquer le passage de l'air.
- Si le blessé ne respire plus et si vous savez comment pratiquer la respiration artificielle ou le bouche-à-bouche, commencez immédiatement.
- Arrêtez un saignement en appuyant directement sur la blessure. On peut se servir d'un mouchoir ou d'un bout de tissu propre. Mais s'il y a enfoncement de la boîte crânienne, il ne faut surtout pas exercer de pression.
- Si une personne est coincée dans une voiture, n'essayez pas de la déplacer, mais assurez-vous que sa tête et sa colonne vertébrale sont fermement soutenues.
- Réconfortez le blessé et restez avec lui jusqu'à ce que l'ambulance ou un autre véhicule puisse l'amener à l'hôpital.
- Expliquez en détail à l'ambulancier et à la police les premiers soins que vous avez donnés aux blessés.

Appeler la police

Tout accident avec délit de fuite ou impliquant un conducteur avec facultés affaiblies, tout accident avec un véhicule hors province ou un véhicule devant être remorqué du lieu de l'accident ou tout accident ayant entraîné un décès, doit être immédiatement signalé à la police.

Soyez prêt à donner une description exacte du lieu de l'accident, du nombre de blessés, de la gravité de leurs blessures, et à indiquer quels services peuvent être nécessaires, par exemple une ambulance, les pompiers, une équipe de secourisme ou une dépanneuse. Restez au téléphone assez longtemps pour être sûr que tous les renseignements ont été clairement notés.

Identifier les témoins

Prenez le nom de tous les témoins afin d'aider la police dans son enquête. Gardez une copie de cette liste pour votre compagnie d'assurance ou votre avocat s'il y a des poursuites judiciaires.

Prendre des photos

Prenez des photos du lieu de la collision, des véhicules concernés et des conditions routières.

Quand faut-il faire un rapport à la police?

Vous êtes tenu de soumettre une déclaration à la demande de la police, que vous soyez conducteur, passager ou témoin.

Si vous avez causé ou subi un accident où il n'y a ni blessures ni décès, qui ne met pas en cause un délit de fuite, qui n'est pas provoqué par un conducteur aux facultés affaiblies, qui n'implique pas un véhicule hors province et dans lequel tous les véhicules concernés peuvent être conduits pour quitter le lieu de l'accident, vous devez fournir au propriétaire de l'autre véhicule votre nom, votre adresse, votre numéro de permis de conduire ainsi que tous les renseignements utiles relatifs à votre police d'assurance.

Produits dangereux

Si le véhicule impliqué dans la collision est un camion avec un panneau portant le symbole « produits dangereux », il faut être particulièrement prudent, au cas où une substance dangereuse s'échapperait du véhicule.

Échanger des renseignements avec les autres conducteurs

En tant que conducteur en Saskatchewan, vous êtes tenu d'échanger votre nom, votre adresse, vos numéros de permis de conduire et de plaques d'immatriculation avec toute personne impliquée dans une collision, quelle qu'en soit la gravité. Vous devriez aussi prendre en note les numéros de plaques d'immatriculation de tout autre véhicule impliqué dans la collision. Si l'un des véhicules n'est pas immatriculé en Saskatchewan ou si l'accident a lieu hors de la Saskatchewan, vous devez aussi fournir tous les renseignements utiles sur votre police d'assurance.

N'admettez pas que vous puissiez avoir tort et n'acceptez aucune responsabilité avant d'avoir discuté en détail des circonstances de l'accident avec votre expert d'assurances.

N'offrez pas de payer des réparations et n'acceptez aucun paiement pour des réparations, à moins que vous ne soyez prêt à régler cette affaire sans passer par votre compagnie d'assurance.

Signaler l'accident à SGI

Pour présenter une demande d'indemnisation :

- Visitez le site Web de SGI à www.sgi.sk.ca et utilisez le service d'enregistrement des demandes (*Auto eClaim*);
- Communiquez avec le service des indemnisations le plus proche (voir les pages de renseignements au début de tout annuaire téléphonique de SaskTel);
- Composez le 1-844-TLK-2SGI (1-844-855-2744).

Quand vous présentez une demande d'indemnisation, vous devez faire évaluer votre véhicule et les dommages subis. Pour cela, vous pouvez fixer un rendez-vous dans un centre d'indemnisation de SGI (SGI Claims Centre). Votre expert d'assurances pourrait aussi vous demander d'apporter votre véhicule à une entreprise de réparation automobile accréditée par

SGI pour effectuer l'évaluation. Pour éviter tout délai, communiquez d'abord avec un centre d'indemnisation ou effectuez une demande en ligne au moyen d'*eClaim* avant de vous rendre au centre d'indemnisation pour effectuer une évaluation.

Si votre véhicule est inutilisable, communiquez avec le centre d'indemnisation le plus près de chez vous pour prendre les dispositions nécessaires avec un expert d'assurances. Votre véhicule sera alors remorqué à un endroit où les dommages pourront être évalués.

Pour accélérer le processus lorsque vous présentez une demande d'indemnisation, assurez-vous d'avoir les documents ou renseignements suivants à portée de la main : votre permis de conduire, l'immatriculation du véhicule ainsi que le numéro de police de l'assurance automobile supplémentaire, si vous en avez une.

Toute collision dans laquelle il y a des blessures, un décès, un délit de fuite, un conducteur avec des facultés affaiblies, un véhicule hors province ou dans lequel un véhicule doit être remorqué du lieu de l'accident doit aussi être signalée à la police.

Un expert d'assurances évalue les dommages causés à votre véhicule, ainsi que le coût des réparations.

Une fois l'évaluation terminée, vous recevrez un relevé décrivant le coût des réparations si votre véhicule peut être réparé. Une fois que votre expert d'assurances aura confirmé le montant d'indemnisation auquel vous avez droit, vous pouvez faire réparer votre véhicule chez le carrossier de votre choix. SGI ne fait pas de recommandation particulière pour aucune entreprise de réparation.



Si votre véhicule ne peut être réparé, votre expert d'assurances vous informera de la marche à suivre lorsqu'un véhicule est déclaré « perte totale ».

Si vous avez été blessé lors d'un accident, communiquez sans tarder avec un centre d'indemnisation pour blessure ou avec la succursale de SGI située en milieu rural la plus proche.

Pour obtenir des renseignements complémentaires sur le processus de demande d'indemnisation au titre de l'assurance automobile, veuillez consulter la brochure expliquant comment présenter une demande d'indemnisation au titre de l'assurance automobile, intitulée *You and Your Auto Claim*, que vous pouvez vous procurer dans tous les centres d'indemnisation de SGI ainsi qu'auprès de tous les bureaux où l'on peut immatriculer un véhicule.

Après les heures normales de bureau

Vous pouvez présenter une demande d'indemnisation après les heures normales de bureau :
Du lundi au vendredi – 17 h à 20 h
Samedi – 8 h à 20 h
Tél. : 1-800-647-6448

Accidents survenus à l'extérieur de la Saskatchewan

Si la collision est survenue à l'extérieur de la Saskatchewan, communiquez par téléphone ou par télécopieur, ou écrivez à l'adresse du (SGI Out-of-Province Claims Dept.)
440, rue Fleet, Regina SK S4N 7N7
Tél. : 1-800-647-6448
Du lundi au vendredi – 17 h à 20 h
Samedi – 8 h à 20 h

Le personnel de SGI vous donnera le nom de l'expert d'assurances de SGI responsable de votre dossier. En cas de perte survenue à l'extérieur de la Saskatchewan, SGI peut aussi vous donner le nom d'une firme d'experts indépendants de votre région, afin de vous aider à présenter votre demande d'indemnisation.

6.13 Facteurs d'affaiblissement (autres que les drogues et l'alcool)

Fatigue

Il n'est pas prudent de conduire lorsqu'on est fatigué ou somnolent, surtout sur une route droite où les risques de s'endormir sont élevés.

Le premier indice de fatigue est que vous cessez de regarder aussi loin devant qu'il le faut, ou encore que vous fixez un point droit devant vous au lieu de balayer la route du regard.

Que faire contre la fatigue?

- **Apprenez à reconnaître** les symptômes et admettez que vous êtes fatigué. Pour prévenir les conducteurs qu'ils ont partiellement quitté leur voie, certaines autoroutes sont munies de ralentisseurs sonores installés sur l'accotement et, à certains endroits, sur les lignes médianes.
- **Faites une halte** et reposez-vous.
- Faites-vous relayer au volant **dès que vous commencez** à sentir la fatigue.

Si vous ne parvenez pas à rester éveillé, **pour votre bien et celui des autres, arrêtez-vous!**

Stress et maladie

Vous devriez maintenant savoir que la conduite sécuritaire repose sur votre capacité de raisonner clairement. Les émotions et les malaises physiques - comme l'inquiétude, le chagrin, la colère, la joie, un mal de dents, un mal de tête, en fait tout ce qui peut vous ennuyer - réduisent votre capacité de raisonnement quand vous êtes au volant. Si vous sentez que vous êtes tendu, pour des raisons émotionnelles ou physiques, **ne prenez pas le volant**. Faites-vous conduire par quelqu'un qui est en bonne santé et qui n'est pas affecté par les mêmes émotions.



Conduite agressive

Une circulation trop lente, un conducteur qui néglige de signaler une manœuvre ou le flot en apparence inépuisable de piétons à un coin de rue peuvent susciter des frustrations chez le conducteur moyen. La conduite agressive, qui peut aller jusqu'à ce qu'on appelle communément la rage routière, est le comportement d'un conducteur incapable de résister à la colère, au ressentiment ou à la fureur. La rage routière n'est pas uniquement caractérisée par des cris d'injures ou des manœuvres visant à forcer d'autres véhicules hors des voies de circulation. En fait, toute variation du comportement au volant, si minime soit-elle, est considérée comme une manifestation de rage routière.

En vue d'assurer des déplacements sécuritaires pour tous, voici quelques recommandations :

- Ne vous sentez pas personnellement visé par les problèmes de la circulation
- Évitez tout contact visuel avec un conducteur agressif
- Ne faites jamais de gestes obscènes
- Ne talonnez pas la voiture qui vous précède
- Klaxonnez modérément et avec discrétion
- Ne monopolisez pas les voies de dépassement
- Évitez de bloquer la voie réservée aux virages à droite

Si vous remarquez qu'un conducteur semble très agressif, il est de loin préférable, afin d'assurer votre propre sécurité, de vous ranger à droite et de le laisser passer.

Brouillard, poussière, pluie battante et mauvaise visibilité

Tous ces facteurs risquent de réduire votre champ visuel.

- Nettoyez régulièrement les phares de jour et les feux rouges arrière, et assurez-vous de toujours les allumer, afin que les autres usagers de la route vous repèrent plus facilement.
- Réglez votre vitesse d'après votre champ visuel. Ralentissez toujours jusqu'à ce que vous puissiez voir un point 12 secondes en avant sur la route.
- Dans le brouillard, dans les rafales de neige et sous la pluie battante, passez aux feux de croisement afin de mieux voir.
- Les traînées laissées par les essuie-glaces sur le pare-brise s'enlèvent avec un liquide lave-glace de bonne qualité ou avec une goutte de détergent.
- Même si après avoir ralenti vous n'arrivez toujours pas à voir 12 secondes devant vous, trouvez un endroit sûr dès que possible et quittez la route.



Soyez conscient que les routes sont plus glissantes pendant les 10 premières minutes d'un orage. La solution consiste à conduire lentement, en ne faisant que de petits mouvements délicats lors de l'utilisation des freins, de l'accélérateur et du volant.

Téléphones cellulaires

La distraction au volant est la source de bon nombre de collisions. Beaucoup de conducteurs utilisent leur téléphone cellulaire pour parler ou envoyer des messages en conduisant, ce qui peut entraîner des conséquences désastreuses. Par conséquent, il existe maintenant une loi qui interdit l'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant, à moins qu'il soit utilisé avec un casque d'écoute mains libres.

Afin d'assurer votre sécurité au volant, voici quelques conseils importants à propos de l'usage d'un téléphone cellulaire :

- Pendant que vous conduisez, placez votre téléphone cellulaire à un endroit difficile d'accès, par exemple sur le siège arrière ou encore l'éteindre ou activer le mode avion
- Utilisez toujours un appareil mains libres (conducteurs expérimentés seulement, voir page 21)
- Assurez-vous de bien connaître le fonctionnement de votre appareil mains libres avant de vous en servir au volant
- Ne composez pas le numéro alors que vous circulez, arrêtez-vous plutôt sur le bord de la route ou de la rue
- Soyez un bon Samaritain et signalez les urgences et les dangers
- Ne prenez jamais de notes et ne tentez pas de trouver un numéro de téléphone quand vous êtes au volant
- Évitez toute conversation stressante ou émotive au volant, rangez-vous sur le bord de la route ou mettez fin à la conversation
- Ne vous servez pas du cellulaire quand vous faites le plein
- Dans la mesure du possible, choisissez de vous ranger le long de la route, dans un endroit sûr, avant de vous servir de votre téléphone cellulaire.

Voir « Distraction au volant », page 21.

Fumée de cigarette

La fumée de cigarette forme progressivement une pellicule sur l'intérieur du pare-brise et des vitres. Si des fumeurs utilisent votre véhicule, nettoyez l'intérieur des vitres dès que vous remarquez l'apparition de la pellicule.



7. Alcool et drogues au volant

7.1 Alcool

Faits sur l'alcool au volant en Saskatchewan*

- Dans quatre collisions mortelles sur 10, les facultés du conducteur étaient affaiblies par l'alcool.
- Dans environ un cas sur quatorze, lors de collisions où l'on compte des blessés, le conducteur était en état d'ébriété.
- Sur une moyenne de 56 personnes ayant perdu la vie sur la route, 32 étaient des conducteurs, 16 étaient des passagers et huit des piétons.
- Sur une moyenne de 56 personnes ayant perdu la vie, 29 se trouvaient sur une route provinciale, 12 sur une route rurale, sept sur une voie urbaine et huit sur une route des Premières Nations.
- Dans la plupart des collisions causées par l'alcool, les personnes concernées étaient âgées de 25 à 34 ans.
- Bien que légal, l'alcool demeure une drogue créant une dépendance et déprimant le système nerveux central (le cerveau). L'alcool peut modifier votre humeur et votre comportement.

* Selon une moyenne sur cinq ans pour la période de 2012 à 2016.

Effets débilissants de l'alcool sur le cerveau

L'alcool a des effets différents sur chaque personne. Le taux d'alcoolémie (TA), c'est-à-dire le niveau d'alcool dans le sang, dépend entre autres, de l'âge, du sexe, de l'état physique, de la quantité de nourriture consommée et des médicaments absorbés. De plus, comme la quantité d'alcool varie selon le type de boisson consommée, ce n'est pas seulement le nombre de consommations qui compte, mais aussi la quantité totale d'alcool consommé.

Séquence des effets sur le corps

L'alcool est absorbé rapidement dans le sang et agit sur le cerveau comme un sédatif ou une drogue à mesure que le taux d'alcoolémie augmente.

1. Jugement

Le premier organe affecté par l'alcool est le cerveau, particulièrement la partie qui permet de penser clairement et de prendre de bonnes décisions. Les effets de sédation de l'alcool amoindrissent la capacité de jugement d'une façon dont le buveur ne remarque ou ne réalise pas. La partie du cerveau contrôlant les inhibitions sociales est aussi affectée, ce qui fait faire ou dire au buveur des choses qu'il n'exprimerait pas autrement. Ces effets se font sentir dès le premier verre.

2. Contrôle des muscles

Les muscles et leur contrôle sont la deuxième partie du corps affectée par l'alcool. Les petits muscles des yeux étant très susceptibles aux effets de l'alcool, la vision peut en être affectée, même à des taux d'alcoolémie faibles.

Bon nombre de conducteurs évaluent à tort leur capacité de conduire en observant la coordination de leurs mouvements (par exemple, leur démarche n'est pas encore chancelante).

C'est une grave erreur, car la plupart des accidents causés par l'alcool ont pour origine un mauvais raisonnement pendant les phases d'identification, de prévision et de décision, plutôt qu'une simple erreur de manœuvre (tourner le volant, freiner, etc.).

Les premières fonctions du cerveau affectées par l'alcool ne nous servent pas uniquement à conduire en toute sécurité, mais aussi à décider en toute lucidité s'il est prudent de conduire après avoir bu. C'est la raison pour laquelle il faut absolument choisir entre boire et conduire, et s'assurer d'avoir un moyen de transport pour le retour à la maison, avant même de prendre le premier verre!

Boire ou conduire : à vous de choisir! Pour plus de renseignements sur les effets de l'alcool et des drogues, adressez-vous au bureau de votre Autorité de la santé (Services de lutte contre l'abus de l'alcool et des drogues).

Comment l'alcool vous affecte-t-il?

Alcoolémie (%)	Effets typiques	Effets prévisibles sur la conduite
0,02	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution du jugement • Détente • Légère augmentation de la chaleur corporelle • Changement d'humeur 	<ul style="list-style-type: none"> • Fonctions visuelles réduites (capacité de suivre rapidement les cibles en mouvement) • Capacité réduite pour la réalisation simultanée de deux tâches (attention partagée)
0,05	<ul style="list-style-type: none"> • Comportement exagéré • Perte possible du contrôle des petits muscles (p. ex. difficulté à fixer le regard) • Affaiblissement du jugement • Sensation généralement agréable • Vigilance réduite • Levée des inhibitions 	<ul style="list-style-type: none"> • Coordination réduite • Capacité réduite pour le suivi des objets en mouvement • Difficulté à manœuvrer le véhicule • Capacité réduite de réagir aux imprévus de la route (ou urgences)
0,08	<ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise coordination musculaire (p. ex. équilibre, parole, vision, temps de réaction, et ouïe) • Plus grande difficulté à percevoir les risques • Atteint au niveau du jugement, de la maîtrise de soi, du raisonnement, et de la mémoire 	<ul style="list-style-type: none"> • Concentration • Perte de mémoire à court terme • Contrôle de la vitesse • Capacité réduite pour le traitement de l'information (p. ex. reconnaissance de la signalisation, recherches visuelles) • Perception altérée
0,10	<ul style="list-style-type: none"> • Détérioration marquée du temps de réaction et du contrôle • Empâtement de la parole, manque de coordination, et diminution de la capacité de réfléchir 	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité réduite pour le maintien de la bonne position dans la voie et le freinage
0,15	<ul style="list-style-type: none"> • Perte considérable du contrôle musculaire par rapport à la normale. Possibilité de vomissements (à moins que le niveau d'intoxication soit atteint graduellement ou que la personne ait développé une tolérance à l'alcool) • Perte significative d'équilibre 	<ul style="list-style-type: none"> • Perte significative de la capacité de contrôler le véhicule, de se concentrer sur la conduite et de traiter les informations visuelles et auditives
0,16 et plus	Risques très graves d'accidents!	

(Guide fondé sur les moyennes – non valide pour usage légal)

Information empruntée du Centre for Disease Control and Prevention

Probabilité de collision

À mesure que le taux d'alcoolémie (TA) dans le sang augmente, le corps perd de plus en plus les fonctions nécessaires pour une conduite sécuritaire. Par conséquent, la probabilité d'une collision commence à s'accroître bien avant que le conducteur ne se sente soûl ou que ses facultés soient très affaiblies par l'effet de l'alcool.

Il est important de comprendre le TA et son impact sur la conduite automobile à divers niveaux de concentration. Même à de bas niveaux de TA, la conduite avec facultés affaiblies fait courir un risque réel.

Le seul taux d'alcoolémie sécuritaire est 0 %.

	TA 0,05 à 0,09 %	TA 0,10 à 0,14 %	TA 0,15 %+
Probabilité accrue d'une collision	11x	48x	380x

TA et temps

Seul le temps peut éliminer l'alcool du corps. Vous ne pouvez pas récupérer d'une soirée de consommation excessive (de boisson) en quelques heures de sommeil. Si vous allez au lit en état d'ébriété avec un TA de 0,25 %, voici un schéma de ce qui se produirait étant donné que l'organisme élimine l'alcool au rythme d'environ 0,015 % l'heure.

Temps	Activité	Prélèvement taux d'alcoolémie
Minuit	Se coucher	0,25
1 h	Dormir*	0,235
2 h	Dormir*	0,22
3 h	Dormir*	0,205
4 h	Dormir*	0,19
5 h	Dormir*	0,175
6 h	Dormir*	0,16
7 h	Se lever pour le travail	0,145
8 h	Sensation de soif (bouche sèche)	0,13
9 h	Travailler	0,115
10 h	Encore en état d'ébriété du point de vue légal	0,1
11 h	Café renversé	0,085
Midi	Sensation de fatigue continue	0,07
13 h	Esprit brouillé	0,055
14 h	Irritabilité	0,04
15 h	Commencer à se sentir mieux	0,025
16 h	L'esprit s'éclaircit	0,01
17 h	Retour à la maison	, 00

* Sommeil très perturbé en bougeant et tournant constamment.

Remarque : Les situations décrites ci-dessus ne sont que des exemples. L'alcool affecte chaque personne différemment.

7.2 Drogues

Faits sur la drogue au volant en Saskatchewan*

- Sur 70 collisions impliquant un conducteur ayant les facultés affaiblies par l'alcool, on dénombre quatre morts et plus de 35 blessés.
- Un conducteur ayant consommé de la drogue ne réagira ou ne prendra pas de décisions aussi rapidement qu'un conducteur sobre. La concentration, le jugement, la motricité globale, l'équilibre et la coordination sont tous affectés.
- La combinaison d'alcool et de drogues crée un effet synergique et affaiblit considérablement les facultés de conduite.

*Basé sur la période de 2012 à 2016 (moyenne sur cinq ans).

Médicaments d'ordonnance, sans ordonnance et drogues à usage récréatif

Beaucoup de drogues et médicaments affectent le fonctionnement de votre cerveau et certains affectent directement votre façon de conduire.

Cannabis

Certaines personnes croient que le cannabis représente un substitut à l'alcool, car moins dangereux. En fait le cannabis peut nuire à la concentration et ainsi affecter le temps de réaction. Il peut aussi causer paranoïa, somnolence, fausses perceptions et désorientation – tous des effets pouvant engendrer la perte de la maîtrise du véhicule quand vous conduisez.



Le cannabis est la drogue la plus communément décelée chez les conducteurs. Bien que ses effets s'atténuent après quelques heures, cette drogue peut être décelée dans le sang jusqu'à quatre semaines après sa consommation ce qui peut, en théorie, compromettre le conducteur dont le test de dépistage est positif, même si au moment du test sa conduite était acceptable.

Selon certains experts, fumer un joint de cannabis entraîne un niveau d'affaiblissement de la capacité de conduire semblable à la consommation de quatre chopines de bière. De plus, les rapports montrent que dans la majorité des accidents mortels où la présence de cannabis a été détectée dans l'organisme du conducteur, la présence d'alcool a aussi été détectée. L'alcool seul ou combiné au cannabis aggrave l'affaiblissement des facultés des conducteurs et fait augmenter le taux d'accidents ainsi que la responsabilité en cas d'accidents (la même chose s'applique aux autres drogues).

Dépresseurs

Tout comme l'alcool, les dépresseurs comprennent les sédatifs ou les tranquillisants (pour traiter l'anxiété, la dépression et les troubles de l'insomnie, p. ex. le valium), ainsi que les antihistaminiques (utilisés contre la grippe, les allergies et le rhume des foies) et les analgésiques (ou antidouleurs). Ces médicaments ralentissent votre cerveau et votre corps, ils atténuent la vivacité d'esprit et réduisent la coordination motrice. Par conséquent, d'une façon semblable à l'alcool, ils affectent la capacité de la personne de conduire un véhicule prudemment. Toute drogue qui cause la somnolence a un impact sur l'aptitude à conduire de façon sécuritaire.



Les personnes qui conduisent après avoir consommé tout type de dépresseur ne peut pas réagir avec autant de rapidité quand il le faut. Leur vision est atteinte, elle peut être floue ou double. La perception de profondeur est altérée, de sorte qu'elles évaluent mal la distance à laquelle se trouvent un autre véhicule, un piéton ou un objet. La conduite est plus susceptible d'être imprudente ou dangereuse – le conducteur fera des zigzags ou des excès de vitesse, conduira sur l'accotement et (trop souvent) causera un accident.

Si l'étiquette affiche une mise en garde de ne pas conduire ni faire fonctionner de la machinerie lourde, considérez l'avis comme un avertissement de ne pas conduire de véhicule.

Stimulants

Des stimulants, tels que la caféine et les amphétamines, peuvent vous faire sentir plus éveillé, mais cela ne veut pas dire que les compétences de conduite sont améliorées. Le conducteur fatigué qui boit du café pour ne pas s'endormir sur la route devrait savoir qu'un stimulant risque de perdre effet brusquement et que le meilleur remède contre la fatigue consiste à s'arrêter et à dormir. Les amphétamines ne semblent pas avoir d'effet contraire sur la conduite quand on respecte la dose prescrite, mais certaines personnes qui en prennent se sentent trop sûres d'elles-mêmes et risquent de conduire dangereusement. Des doses plus fortes d'amphétamines rendent souvent une personne hostile et agressive.

Si vous êtes d'avis que prendre des drogues ou des médicaments a peu d'effet, ou même un effet positif sur votre conduite, il pourrait s'agir d'une erreur tragique de votre part. Il est important de garder à l'esprit qu'il est très difficile de déterminer exactement quels effets la prise d'une drogue aura sur votre aptitude à conduire – la déficience causée par la prise de drogues peut varier selon la personne, le type de drogue, la dose, la période durant laquelle la drogue reste dans votre corps, ou encore si la drogue a été consommée avec d'autres drogues ou de l'alcool.

Quand vous prenez des médicaments sur ordonnance ou en vente libre, il est sage de demander conseil à votre médecin ou à votre pharmacien avant de conduire.

Drogues illégales

Les drogues illégales nuisent à la conduite d'un véhicule. Elles peuvent modifier votre perception du temps et de ce que vous voyez. Elles causent parfois des hallucinations et vous empêchent de remarquer des choses dont vous devriez tenir compte. Elles peuvent aussi vous porter à vous endormir.

Cocaïne

La cocaïne est un psychostimulant qui peut entraîner un jugement erroné de la vitesse de conduite et des distances d'arrêt. Elle peut engendrer une perception déformée des lumières et des sons et un sentiment de confiance exagérée pouvant mener à une conduite agressive et erratique. Bien qu'une personne puisse d'abord se sentir plus alerte, cet effet disparaît rapidement entraînant un risque accru de s'endormir au volant.

Ecstasy

Une drogue à effets stimulants ayant des propriétés hallucinogènes, l'ecstasy peut engendrer une distorsion de votre vision et rehausser votre sens auditif. Elle peut affecter votre concentration, vous donnant un excès de confiance et vous rendant plus susceptible de prendre des risques particulièrement dangereux.

Kétamine, LSD et champignons magiques

Ce type de drogues a des propriétés hallucinogènes pouvant avoir une forte influence sur les

sens en faisant réagir les conducteurs à des objets ou des sons imaginaires et mettre en danger leur sécurité et celle des autres usagers de la route. Par conséquent, les capacités de coordination du conducteur peuvent en être gravement affectées, et il pourrait éprouver également de l'anxiété, avoir une vision floue et ressentir un détachement de la réalité – toutes des conséquences pouvant être mortelles sur la route.

Speed (amphétamine)

Bien que les amphétamines peuvent donner un sens rehaussé de vigilance (vivacité d'esprit) et de confiance, elles peuvent s'avérer très dangereuses pour les conducteurs étant donné qu'elles déforment la perception, et peuvent les rendre anxieux et enclin aux crises de panique et à la perte de coordination.

L'usage de drogue au volant est considéré comme une infraction aussi grave qu'une infraction pour conduite avec facultés affaiblies, et est passible des mêmes peines.

Il n'existe aucune drogue illégale qui améliore votre aptitude à conduire : elles la réduisent toutes. Ne conduisez donc jamais après avoir consommé une drogue.

7.3 Combinaison d'alcool et de drogues

Beaucoup de personnes pensent que les facultés du conducteur ne sont réduites que par la consommation d'alcool. En vérité, l'alcool dans une personne ne détermine que son taux d'alcoolémie. Toutefois, la présence combinée d'une autre drogue dans l'organisme de cette même personne a pour effet d'affaiblir son système nerveux central (cerveau) de façon encore plus importante que les effets individuels de l'alcool, d'autres drogues ou médicaments. Dans un tel cas les effets ne sont pas simplement cumulés, ils sont multipliés!

C'est ce qu'on appelle l'effet synergique qui signifie qu'un tout est plus grand que la somme de ses parties, ou $1 + 1 = \text{plus que } 2$. La combinaison de drogues et d'alcool engendre un effet multiplicateur. Il s'agit d'un effet imprévisible sur la conduite automobile, ce qui peut être mortel.

Voici quelques exemples concrets pouvant aider à comprendre l'effet synergique. Supposons qu'une consommation (un verre standard) équivaut à :

- 1 bouteille de bière dont la teneur en alcool est moyenne;
- 5 oz (140 ml) de vin;
- 3 oz (85 ml) de vin fortifié (porto ou sherry);
- 1,5 oz (45 ml) de spiritueux (rye, rum, vodka, etc.).

Combinée avec :

- des antidépresseurs
- du gravol
- des antihistaminiques
- du valium

Nous constatons qu'il y a un effet de synergie prévisible au niveau des capacités dont leur réduction engendrée par un certain nombre de consommations combinées de la manière suivante :

Nombre de consommations	Combinées à :	Équivalence du nombre de consommations :
2	Antihistaminique (médicament contre le rhume)	= de 4 à 5
2	Marijuana (1 joint)	= de 5 à 6
2	Tranquillisant (Valium – dose normale)	= environ 6
2	Gravol	= environ 6

Il importe de noter que la dose de la drogue (ou du médicament) aura également un effet important sur les estimations de « l'équivalence du nombre de consommations ». Par exemple, la marijuana produite en culture hydroponique est beaucoup plus puissante que la faible dose de cette drogue utilisée dans la compilation des données de ce tableau.

Dans tous les cas, la lecture de l'*Intoxilyzer* n'indiquerait que le taux d'alcoolémie pour deux consommations, alors que le taux réel des effets néfastes au système nerveux central serait équivalent à un niveau d'alcoolémie beaucoup plus élevé.

Comprendre l'effet synergique résultant de la combinaison de l'alcool et d'autres drogues ou médicaments pourrait s'avérer pourrait sauver des vies.

Étudiants contre l'alcool au volant (SADD)

SADD est un programme de promotion d'un style de vie sain, dont le but est d'amener les jeunes à considérer l'ébriété au volant comme un comportement inadmissible et de les encourager à se soutenir mutuellement afin de modifier leur attitude concernant l'alcool au volant. Avec l'appui d'un intervenant adulte, les étudiants élaborent un programme et en font la promotion lors de réunions de la cité étudiante, de rassemblements scolaires, de séances dans les classes et d'activités socioculturelles. Les parents sont aussi invités à accorder leur appui au programme en prenant part à plusieurs activités SADD et en signant un contrat avec chaque adolescent de la famille, par lequel les deux parties s'engageant à toujours trouver un moyen de transport sécuritaire, sous le contrôle d'une personne sobre, pour le retour à la maison.

Pour obtenir plus de renseignements, communiquer avec SADD au 306-757-5562.

8. Respect de la loi au volant

8.1 Code de la sécurité routière (*Traffic Safety Act*)

Les petites et les grandes villes ainsi que certains villages ont adopté un ensemble de « règles de la route » qui sont des règlements municipaux. Cette réglementation est nécessaire, car chaque centre urbain fait face à des conditions de circulation qui lui sont propres. Cependant, ces règlements ne doivent pas contrevenir aux dispositions du Code de la sécurité routière intitulé *Traffic Safety Act*.

Application de la loi

Certains pouvoirs ont été conférés aux corps policiers pour leur permettre d'exercer leurs fonctions d'une manière efficace. Tout conducteur est tenu d'obtempérer à une requête ou à l'ordre d'un policier dans l'exercice de ses fonctions.

Arrêt au signal de la police

Un policier peut signaler au conducteur de s'arrêter en se servant des signaux clignotants ou pivotants rouges et bleus de sa voiture, d'une lampe spéciale ou en le demandant verbalement ou par des signes de la main. Tout conducteur doit alors s'arrêter dès qu'il n'y a aucun danger de le faire.

Présentation du permis de conduire et du certificat d'immatriculation

Tout conducteur doit produire son permis de conduire et le certificat d'immatriculation du véhicule sur demande d'un policier. Si le conducteur n'a pas ces documents sur lui, le policier peut lui accorder un délai de 48 heures pour les présenter.

Véhicules dangereux

La police peut exiger qu'un conducteur soumette son véhicule à une inspection de sécurité. Si le véhicule n'est pas sécuritaire, la police peut alors exiger qu'il soit retiré de la circulation et interdire à quiconque de s'en servir jusqu'à ce que les réparations soient effectuées.

Saisie des véhicules

Si vous utilisez votre véhicule en contravention aux dispositions des lois concernant la circulation (Code de la sécurité routière), ou si vous le stationnez dans un endroit qui présente un danger routier, il peut être saisi par la police et mis en fourrière en vertu du programme de SGI sur la mise en fourrière des véhicules (Vehicle Impoundment program).

La mise en fourrière dépend du genre de contravention dont le conducteur est responsable. Tout véhicule peut être mis en fourrière, y compris les véhicules à passagers, les camions et les véhicules commerciaux.

Il existe trois types de mise en fourrière :

1. **Mises en fourrière relatives à la conduite avec facultés affaiblies** – que ce soit par la consommation de drogue ou d'alcool.
2. **Mises en fourrière relatives à un conducteur non autorisé** – comprend le fait de conduire alors que votre permis est suspendu ou sans permis de conduire valide. Le véhicule sera mis en fourrière pendant 30 jours. S'il s'agit de la deuxième infraction du genre au cours des deux dernières années, la saisie sera d'une durée de 60 jours.
3. **Mises en fourrière relatives aux règles de la route** – les véhicules sont saisis quand les conducteurs commettent une infraction à haut risque. Ces infractions contribuent à l'insécurité routière et ont une incidence sur la gravité des collisions. Quiconque est arrêté par la police et accusé d'une infraction correspondant aux critères énumérés dans le tableau de la page 143 verra le véhicule qu'il conduit mis en fourrière pour les périodes indiquées.

Raison de mise en fourrière	Pour chaque infraction	2 ^e infraction et récidive(s) subséquente(s) (dans une période de 12 mois)
Conduire en tant qu'apprenti conducteur sans être accompagné	s. o.	3 jours
Conduire un véhicule non immatriculé	s. o.	7 jours
Effectuer des cascades	s. o.	3 jours
Conduire à une vitesse dépassant le double de la limite ou plus	s. o.	7 jours
Dépasser de 50 km/h la limite de vitesse	7 jours	s. o.
Participation à une course ou un concours de vitesse avec d'autres véhicules	30 jours	s. o.
Conduire d'une façon imprudente ou sans égard aux autres usagers de la route	s. o.	7 jours*
Utiliser, tenir, regarder ou manipuler de l'équipement de communication électronique en conduisant	s. o.	7 jours
Refuser de s'arrêter à la demande d'un policier	7 jours	s. o.
Certaines infractions au <i>Code criminel</i>	30 jours	s. o.

*3^e infraction et récidive(s) subséquente(s) (dans une période de 12 mois)

Le véhicule sera mis en fourrière même si vous n'en êtes pas le propriétaire. Le coût total du remorquage et de la mise en fourrière est aux frais du propriétaire.

Dans certains cas, il est possible de soumettre une demande afin que le véhicule soit rendu avant la fin de la période de saisie prévue.

Conduite avec facultés affaiblies

Conduire avec facultés affaiblies par l'alcool, la drogue ou une combinaison des deux, peut avoir de graves conséquences pour le contrevenant. Ces conséquences s'appliquent même si le conducteur n'a pas les facultés affaiblies au sens du *Code criminel*, mais excède les limites provinciales.

Si un conducteur dépasse les limites provinciales, la gravité des conséquences sera déterminée d'après le nombre de suspensions administratives de permis reçues au cours des 10 dernières années, et si le conducteur est considéré comme un nouveau conducteur ou un conducteur expérimenté.

Si un conducteur a les facultés affaiblies au sens du *Code criminel*, les conséquences seront plus graves et s'appliquent à tous les conducteurs.

Suspension administrative immédiate du permis de nouveaux conducteurs

Les nouveaux conducteurs au volant avec facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue, quel qu'en soit le taux ou la quantité, feront l'objet d'une suspension immédiate du permis de conduire et feront face à d'autres conséquences, notamment la mise en fourrière du véhicule et l'installation obligatoire d'un antidémarrreur.

Les nouveaux conducteurs ont :

- 21 ans et moins;
- un permis de classe 7 (apprentis conducteurs);
- un permis de classe 5, novice 1 ou 2;
- un permis avec la mention 6, M1 ou M2 (s'ils conduisent une motocyclette);
- un permis de conduire pour la première fois depuis les cinq dernières années;
- un permis de conduire délivré à l'étranger (si la classe équivalente ne peut pas être déterminée);
- conducteurs détenant un permis restreint ou conditionnel.

Les nouveaux conducteurs qui font l'objet d'une suspension administrative du permis et qui transportent des passagers âgés de moins de 16 ans verront la durée de mise en fourrière de leur véhicule prolongée. Le tableau ci-dessous présente un résumé des suspensions administratives immédiates du permis d'un nouveau conducteur ainsi que leurs conséquences.

Résumé de suspensions administratives immédiates du permis des nouveaux conducteurs

		Nombre d'infractions (TA de 0 à 0,08 et drogues) Sur les 10 dernières années		
		1 ^{re} infraction	2 ^e infraction	3 ^e infraction et récidive(s) subséquente(s)
Suspension immédiate du permis de conduire		60 jours	120 jours	18 mois
Véhicule mis en fourrière		3 jours	7 jours	7 jours
Passagers de moins de 16 ans		7 jours	30 jours	60 jours
Programme obligatoire		Programme de sobriété au volant (Driving Without Impairment - DWI*)	Programme d'éducation sur l'alcool et les drogues (Alcohol & Drug Education ADE*)	Évaluation en matière d'alcoolisme et de toxicomanie
Antidémarrreur	Période d'utilisation	s. o.	120 jours	365 jours
	Programmes doivent être terminés	s. o.	Volontaire**	Obligatoire
	Suspension purgée***	s. o.	60 jours	365 jours
Programme de reconnaissance des conducteurs prudents (points d'inaptitude)		-4	-4	-4

* Doit être terminé dans les 120 jours suivant la date initiale de la suspension.

** L'installation de l'antidémarrreur est volontaire. Une fois installé, il devient obligatoire et doit rester installé pendant la période requise, quel que soit le nombre de jours restant jusqu'à l'échéance de la suspension.

*** Cette période de suspension doit avoir été purgée avant l'installation de l'antidémarrreur.

Suspensions administratives immédiates du permis des conducteurs expérimentés

Les conducteurs expérimentés (tout conducteur de 22 ans et plus non inscrit dans le programme GDL et titulaire d'un permis de classe 5 ou d'une classe supérieure) présentant un taux d'alcoolémie dépassant (TA) 0,04 à 0,08 auront leur permis révoqué et feront face à d'autres conséquences telles que la mise en fourrière du véhicule et l'installation obligatoire de l'antidémarrreur.

Si vous êtes titulaire d'un permis avec restrictions faisant l'objet d'un antidémarrreur ou interrupteur d'allumage, d'une autre restriction particulière ou d'un permis conditionnel, vous ferez l'objet des mêmes peines qu'un nouveau conducteur. Vous devrez par conséquent consulter le tableau à la page 144.

Les conducteurs expérimentés faisant l'objet d'une suspension administrative du permis et qui transportent des passagers âgés de moins de 16 ans verront la durée de mise en fourrière de leur véhicule prolongée. Le tableau ci-dessous présente un résumé des suspensions administratives immédiates du permis d'un conducteur expérimenté ainsi que leurs conséquences :

Suspensions administratives immédiates du permis des conducteurs expérimentés

		Nombre d'infractions (TA de 0,04 à 0,08 et drogues) Sur les 10 dernières années		
		1 ^{re} infraction	2 ^e infraction	3 ^e infraction et récidive(s) subséquente(s)
Suspension de votre permis de conduire		3 jours	21 jours	90 jours
Passagers de moins de 16 ans		7 jours	30 jours	120 jours
Véhicule mis en fourrière		3 jours	7 jours	14 jours
Passagers de moins de 16 ans		7 jours	30 jours	60 jours
Programme obligatoire		Programme de sobriété au volant (Driving Without Impairment - DWI*)	Programme d'éducation sur l'alcool et les drogues (Alcohol & Drug Education - ADE*)	Évaluation en matière d'alcoolisme et de toxicomanie
Antidémarrreur obligatoire**	Période d'utilisation	s. o.	s. o.	365 jours
	Programmes doivent être terminés	s. o.	s. o.	✓
	Suspension purgée***	s. o.	s. o.	90 jours
Programme de reconnaissance des conducteurs prudents (points d'inaptitude)		-4	-4	-4

* Doit être terminé dans les 120 jours suivant la date initiale de la suspension.

** L'antidémarrreur doit rester installé pendant 365 jours accumulés. S'il est enlevé, le conducteur demeurera en suspension jusqu'à la réinstallation de l'appareil.

Suspensions immédiates et indéfinies du permis de conduire

Si vous êtes reconnu coupable d'une infraction criminelle de conduite avec facultés affaiblies, vous perdez immédiatement votre permis de conduire et pouvez faire face à d'autres conséquences telle que la mise en fourrière de votre véhicule. La suspension immédiate de votre permis de conduire demeurera indéfinie jusqu'au jugement de votre délit au tribunal.

Le tableau à la page 147 énonce les conséquences imposées aux conducteurs reconnus coupables d'infraction criminelle de conduite avec facultés affaiblies.

8.2 Code criminel du Canada

Certains comportements au volant sont jugés plus sévèrement s'ils sont considérés suffisamment dangereux ou répréhensibles pour constituer une infraction au *Code criminel* canadien.

De lourdes peines sont imposées aux conducteurs dont les infractions relèvent du *Code criminel*. En plus des peines imposées en vertu du *Code criminel*, il existe également des peines provinciales. En vertu de la législation provinciale, les peines imposées comprennent la suspension du permis de conduire, les programmes de rétablissement du permis de conduire ainsi que des sanctions pécuniaires.

Voici quelques exemples d'infractions au *Code criminel* liées à la conduite automobile :

Conduite avec facultés affaiblies

TA supérieur à 0,08

Il est illégal de conduire ou d'avoir la garde ou le contrôle d'un véhicule automobile quand votre taux d'alcoolémie dépasse 80 mg par 100 ml de sang (80 mg p. 100 ou 0,08). Si votre taux d'alcoolémie (TA) dépasse 0,08, vous commettez une infraction au *Code criminel*.

Facultés affaiblies

Conduire un véhicule à moteur ou un bateau avec facultés affaiblies, par l'alcool, les drogues, ou les deux, constitue une infraction.

Refus d'obtempérer

Si un agent de police vous soupçonne d'avoir consommé de l'alcool, il peut vous ordonner de soumettre un échantillon d'haleine aux fins d'analyse par un appareil de détection certifié.

S'il y a raison de croire que votre taux d'alcoolémie est supérieur à 0,08, mais que vous ne pouvez pas fournir d'échantillon d'haleine, l'agent peut vous demander de fournir un échantillon de sang pour analyse. Si vous êtes dans l'incapacité de comprendre cette demande, il peut exiger une prise de sang sans votre autorisation.

Le refus d'obtempérer à l'ordre d'un policier constitue une infraction.

Conséquences administratives pour infractions au Code criminel liées à la conduite avec facultés affaiblies

En vertu du *Code criminel* canadien, tout conducteur reconnu coupable de conduite avec TA supérieur à 0,08, de facultés affaiblies, de défaut ou refus d'obtempérer aux ordres d'un policier verra son permis de conduire suspendu pour une période indéfinie. La suspension du permis restera en effet jusqu'à comparution devant un tribunal qui jugera les chefs d'accusation. Le véhicule utilisé sera saisi en vertu du programme de mise en fourrière des véhicules (Vehicle Impoundment program) pour une durée minimale de 30 jours pouvant aller jusqu'à 60 jours si le TA du conducteur est de 0,16 ou plus ou si le conducteur refuse d'obtempérer aux ordres du policier.

D'autres conséquences seront imposées si le conducteur est reconnu coupable d'infraction par le tribunal. Le tableau de la page 147 décrit les conséquences pour les infractions de conduite avec facultés affaiblies.

Conséquences liées à la conduite avec facultés affaiblies

Type d'infraction	Nombre d'infractions (TA supérieur à 0,08 ou refus d'obtempérer) Sur les 10 dernières années					
	1 ^e infraction		2 ^e infraction		3 ^e infraction et récidive(s)	
	TA 0,08 à 0,159 ou facultés affaiblies	TA 0,16 et plus ou refus*	TA 0,08 à 0,159 ou facultés affaiblies	TA 0,16 et plus ou refus*	TA 0,08 à 0,159 ou facultés affaiblies	TA 0,16 et plus ou refus*
Suspension indéfinie immédiate	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Véhicule mis en fourrière	30 jours	60 jours	30 jours	60 jours	30 jours	60 jours
Programme / Éducation**	Programme de sobriété au volant (Driving Without Impairment - DWI)	DWI	Éducation sur l'alcool et les drogues (Alcohol & Drug Education - ADE)	ADE	Évaluation des dépendances	Évaluation en matière d'alcoolisme et de toxicomanie
Programme de reconnaissance des conducteurs prudents**	Chute à -20 ou minimum de -10	Chute à -20 ou minimum de -10	Chute à -20 ou minimum de -10	Chute à -20 ou minimum de -10	Chute à -20 ou minimum de -10	Chute à -20 ou minimum de -10
Sanction pécuniaire**	1250 \$	2250 \$	1250 \$	2250 \$	1250 \$	2250 \$

* Le terme « refus » signifie défaut ou refus d'obtempérer à l'ordre d'un policier.

** Ne s'applique que si le conducteur est déclaré coupable.

Remarque : La sanction pécuniaire est de 2500 \$ dans le cas de tout incident ayant causé des blessures ou la mort.

Autres infractions au *Code criminel* liées à la conduite automobile

Négligence criminelle

Conduire avec imprudence, sans égard à la sécurité et à la vie d'autrui constitue une infraction. Si vous êtes condamné pour négligence criminelle ayant causé des lésions corporelles, les peines sont augmentées.

Conduite dangereuse

Conduire un véhicule de façon négligente constitue une infraction.

Défaut d'arrêter lors d'un accident

Si vous êtes impliqué dans une collision mettant en cause une personne, un autre véhicule ou du bétail sous la garde d'une personne, vous êtes tenu de donner votre nom, votre adresse, le numéro de votre permis et tout renseignement relatif à votre police d'assurance aux autres personnes concernées et de porter secours aux blessés.

Conduite sans permis

Si vous conduisez un véhicule alors que votre permis a été suspendu, vous pourriez faire face à des accusations supplémentaires, une mise en fourrière de votre véhicule et autres sanctions pécuniaires. Conduire avec permis suspendu constitue une offense en vertu du *Code criminel*.

Arrestation

Tout conducteur peut être arrêté s'il :

- conduit un véhicule non immatriculé;
- conduit sans permis valide;
- refuse de s'arrêter à la demande de la police;
- conduit d'une manière imprudente ou sans un minimum d'égards pour les autres usagers;
- touche sans permission à un véhicule;
- refuse de fournir les renseignements demandés par la police;
- commet une infraction au *Code criminel*.

Vous pouvez aussi être arrêté si la police a lieu de croire que vous ne vous présenterez pas au tribunal pour répondre à une sommation.

Révocation du permis

Si vous êtes reconnu coupable d'une des infractions citées dans la présente section, votre permis de conduire sera automatiquement révoqué et vous n'aurez plus le droit de conduire. La durée de la révocation dépendra du nombre de condamnations en vertu du *Code criminel* au cours des 10 dernières années.

Une condamnation	1 an
Deux condamnations	3 ans
Trois condamnations	5 ans

En plus des révocations automatiques provinciales, le tribunal peut vous interdire de conduire un véhicule sur toute voie ou tout lieu public au Canada, durant une période fixe. Vous n'aurez droit d'être titulaire d'un permis de conduire sans restrictions qu'après l'expiration de la période la plus longue, qu'il s'agisse d'une révocation automatique du permis ou de la décision d'un tribunal.

Rétablissement des privilèges du conducteur

Si vous êtes reconnu coupable d'une infraction criminelle, vous pourriez être admissible au rétablissement anticipé de vos privilèges de conducteur. Les options de rétablissement anticipé comprennent :

- le permis restreint spécial lié à l'antidémarrreur;
- le permis restreint spécial.

Ces options sont accordées à la condition de ne pas conduire après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue. Ceci signifie n'avoir aucune trace mesurable d'alcool ou de drogue dans l'organisme.

Permis restreint spécial lié à l'antidémarrreur

Le programme d'antidémarrreur (Ignition Interlock Program) est un programme correctif pour les conducteurs dont le permis a été suspendu ou qui ont été reconnu coupable de conduite avec facultés affaiblies. L'antidémarrreur vous empêche de conduire un véhicule s'il y a de l'alcool dans votre organisme. Cet appareil est relié au dispositif d'allumage du moteur et décèle la présence d'alcool dans l'organisme du conducteur. Ce dernier doit souffler dans l'appareil pour faire démarrer le moteur et continuer à souffler périodiquement pour garder le véhicule activé. Si l'appareil décèle de l'alcool, votre véhicule ne démarrera pas ou s'éteindra.

Le permis restreint spécial lié à l'antidémarrreur est **obligatoire** dans les cas suivants :

- Vous avez été déclaré coupable de conduite avec facultés affaiblies, de conduite avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,08 ou vous avez refusé d'obtempérer à l'ordre d'un policier.
- Vous avez fait l'objet d'une troisième suspension immédiate au cours des dix dernières années. (**Remarque** : Si les deux premières suspensions immédiates ont eu lieu quand vous étiez nouveau conducteur, elles seront également retenues comme infractions en tant que conducteur expérimenté.)

Le permis restreint spécial lié à l'antidémarrreur est **volontaire** dans le cas suivant :

- Vous avez fait l'objet d'une deuxième suspension immédiate, au cours des dix dernières années, en tant que nouveau conducteur.

L'appareil doit demeurer installé dans le véhicule jusqu'à ce que prenne fin la période de suspension exigeant l'utilisation de l'antidémarrreur. Vous ne pouvez pas simplement sauter la période de suspension.

Admissibilité et durée des programmes

Le programme d'antidémarrreur (Ignition Interlock Program) est obligatoire pour certaines infractions de conduite avec facultés affaiblies. La durée obligatoire du programme varie selon le nombre d'infractions commises par le conducteur dans les 10 années précédentes et le type d'infraction de conduite avec facultés affaiblies commise.

Vous êtes admissible à l'installation de l'antidémarrreur à condition que vous terminiez avec succès le programme obligatoire et que vous payiez les frais de rétablissement. Vous n'êtes pas admissible à l'installation de l'antidémarrreur si vous avez été déclaré inadmissible par un juge, si vous faites l'objet d'une suspension fédérale de permis de conduire après avoir été reconnu coupable, en vertu du *Code criminel* canadien, d'avoir causé tout incident lié à la conduite avec facultés affaiblies ayant causé des blessures ou la mort.

Infractions au <i>Code criminel</i>	1 ^{ère} infraction	2 ^e infraction	3 ^e infraction et plus
Conduite avec facultés affaiblies TA : 0,08 à 0,159	1 an	3 ans	10 ans
TA supérieur à 0,159 Refus d'obtempérer à l'ordre d'un policier	2 ans	5 ans	10 ans

Pour les condamnations en vertu du Code criminel vous devez purger la période imposée par le tribunal ou celle exigée par la province, selon la plus élevée des deux, avant qu'un antidémarrreur puisse être installé. Le juge peut augmenter la période sur l'ordonnance du tribunal. L'exigence du Code criminel est : 1^{re} infraction – 3 mois; 2^e infraction – 6 mois; 3^e infraction – 12 mois.

La période d'utilisation de l'antidémarrreur ne comprend pas la période de suspension précédant l'installation de cet appareil. Ce dernier doit être installé pendant toute la période pour le rétablissement de vos privilèges de conducteurs. La date du début de la période d'utilisation de l'antidémarrreur est le jour où vous validez votre permis restreint spécial lié à l'antidémarrreur après avoir installé ledit appareil.

Remarque : Les contrevenants sont admissibles à moins qu'un juge ne les déclare inadmissibles. En vertu du *Code criminel*, un conducteur condamné pour conduite ayant causé des lésions corporelles ou la mort n'est pas admissible au programme d'antidémarrreurs durant la période relative à l'ordonnance de probation. Quand cette ordonnance prend fin, il doit faire installer l'antidémarrreur dans son véhicule pour la période d'utilisation obligatoire, selon le tableau précédent, et doit compléter le programme d'antidémarrreurs (Ignition Interlock Program) afin d'avoir ses privilèges de conducteur rétablis.

Permis restreint spécial

Un permis restreint limite où et quand vous pouvez conduire. On peut vous accorder ce permis si vous êtes en mesure de démontrer que :

- La suspension de votre permis serait pour vous la cause de contraintes excessives;
- Remettre un permis restreint ne nuirait pas à l'intérêt public.

Vous avez droit de présenter une demande de permis restreint auprès du Conseil routier (Highway Traffic Board) dans l'une des situations suivantes :

- Votre condamnation n'est pas reliée à l'alcool ou à la drogue, et vous avez purgé la période d'interdiction de conduire ordonnée par le tribunal, et vous avez terminé le programme d'éducation prescrit.
- Votre condamnation est reliée à l'alcool ou à la drogue, et vous avez terminé le programme d'éducation prescrit ainsi que la période de participation obligatoire d'utilisation de l'antidémarrreur; mais il vous reste à purger la suspension provinciale.
- Vous avez payé les frais de rétablissement de 75 \$.

8.3 Contraventions

Lorsqu'un policier verbalise un conducteur, il lui remet une contravention indiquant la nature, la date, l'heure et le lieu de l'infraction. La contravention indique également la date ainsi que le lieu du tribunal où le conducteur devra comparaître.

Pour des infractions mineures, la contravention indique le montant de l'amende à payer. Le conducteur qui choisit de plaider coupable peut payer ce montant en l'envoyant par la poste ou en faisant un paiement en ligne, si cette possibilité existe.

Il faut se présenter au tribunal pour plaider non coupable. Une date sera alors fixée pour le procès. Dans le cas d'une infraction grave ou d'une infraction au *Code criminel*, il est préférable de consulter un avocat avant de plaider coupable ou non coupable.

8.4 Programme de perfectionnement des conducteurs

Le Programme de perfectionnement des conducteurs suit de près les dossiers de tous les conducteurs de la Saskatchewan. Ce programme a pour but de rendre les routes de la province plus sécuritaires pour tous les usagers, en réduisant la fréquence des comportements à risque élevé de la part de tous les conducteurs.

La conduite avec facultés affaiblies représente un type de conduite à risque élevé, mais bon nombre de conducteurs mettent en danger la vie d'autrui en adoptant d'autres comportements qui sont souvent à la source d'accidents, en se livrant par exemple à des excès de vitesse, en brûlant les feux rouges ou en effectuant des cascades.

Selon ce programme, les conducteurs reçoivent des points d'inaptitude chaque fois qu'ils sont reconnus coupables d'une infraction ou responsables d'un accident. Lorsqu'ils ont atteint le seuil maximal de points, une lettre d'avertissement leur est adressée, les informant que des sanctions plus sévères vont suivre si leur dossier de conduite continue à se détériorer.

Les conducteurs qui ne modifient pas leur comportement à risque élevé font face à des conséquences comprenant des amendes, une reprise de l'examen du permis de conduire, une suspension du permis de conduire pour une période allant jusqu'à six mois, ainsi que l'obligation de prendre part à un programme de perfectionnement des conducteurs.

Pour plus de renseignements au sujet du Programme de perfectionnement des conducteurs, composez le 1-844-855-2744 (1-844-TLK-2SGI).

8.5 Programme de reconnaissance des conducteurs prudents

Le Programme de reconnaissance des conducteurs prudents (Safe Driver Recognition Program - SDR) récompense les conducteurs prudents en leur accordant un rabais sur l'assurance de leur véhicule.

Si vous possédez ou louez un véhicule appartenant à l'une des catégories suivantes : LV, PV ou F (modèle d'une tonne ou moins), vous pouvez bénéficier d'un rabais sur votre prime d'assurance. Ce rabais s'applique à chacun des véhicules admissibles que vous assurez.

Par ailleurs, ce programme fait aussi en sorte que les conducteurs qui ont un comportement à risque paient leur part, sous forme de sanctions pécuniaires – contribuant ainsi à réduire les coûts qu'entraînent les rabais consentis aux conducteurs prudents.

Échelle d'évaluation de la sécurité

Zone de sanction		Neutre		Zone de sécurité					
Points	Sanction par incident			Bons conducteurs		Très bons conducteurs		Conducteurs les plus prudents	
		Points	Rabais	Points	Rabais	Points	Rabais	Points	Rabais
-1	50 \$	0	0 %	1	2 %	11	20 %	21	21 %
-2	100 \$	Prime d'assurance de base		2	4 %	12		22	22 %
-3	150 \$			3	6 %	13		23	23 %
-4	200 \$			4	8 %	14		24	24 %
-5	250 \$			5	10 %	15		25	25 %
-6	300 \$			6	12 %	16			
-7	350 \$			7	14 %	17			
-8	400 \$			8	16 %	18			
-9	450 \$			9	18 %	19			
-10	500 \$			10	20 %	20			
Ajouter 50 \$ pour chaque zone de sanction additionnelle jusqu'à concurrence de 1000 \$.*				↔		Tant que vous êtes dans cette section de l'échelle d'évaluation de la sécurité (0 ou plus), vous n'avez pas de sanction à payer.			

*Certaines condamnations en vertu du Code criminel entraînent des sanctions allant jusqu'à 2500 \$.

Mode de fonctionnement

Zone de sécurité - Rabais

Pour chaque année au cours de laquelle vous n'avez pas eu d'incident depuis 1995, vous obtenez un point. Chaque point ainsi accumulé dans la « zone de sécurité » correspond à un rabais sur la prime d'assurance automobile rattachée aux plaques d'immatriculation, jusqu'à concurrence de 25 p. 100.

Même si vous ne possédez pas de véhicule, vous avez tout avantage à avoir une cote positive dans la zone de sécurité. Cette cote protège tous les conducteurs prudents contre des sanctions pécuniaires s'ils sont ultérieurement impliqués dans des incidents.

Dans le cas d'un incident, une sanction pécuniaire n'est imposée que si vous perdez suffisamment de points pour passer à la zone de sanction sur l'échelle. Tant que vous restez dans la zone de sécurité, vous continuez de bénéficier d'un rabais.

Depuis janvier 2015, pour bénéficier d'un rabais sur les plaques d'immatriculation de votre motocyclette, la personne qui fait immatriculer la moto doit avoir une mention « M » valide (sur son permis). Les conducteurs qui s'inscrivent au programme du permis de conduire progressif pour motocyclistes (MGDL) après le 31 décembre 2014 ne seront admissibles à un rabais sur leur moto qu'après avoir atteint le niveau Novice 2 du MGDL et avoir suivi un cours de motocycliste approuvé par SGI.

Remarque : Les clients ayant obtenu, avant janvier 2015, un permis de classe 6 ou la mention « M » au niveau de Novice 1 ou 2, continueront d'être admissibles au rabais du programme de reconnaissance des conducteurs prudents (SDR) sur toute motocyclette inscrite, à moins qu'ils soient obligés de se réinscrire au programme MGDL.

Trois zones de rabais

- **Zone des bons conducteurs (+1 à +10)** – Dans cette zone, vous avez accumulé suffisamment de points dans la « zone de sécurité » pour bénéficier d'un rabais sur votre assurance automobile de base. Pour chaque année sans incident ou au cours de laquelle vous n'avez pas eu d'accident, vous obtenez un point qui vous donne un rabais de 2 p. 100 sur votre assurance automobile de base.
- **Zone des très bons conducteurs (+11 à +20)** – Dans cette zone, vous avez accumulé suffisamment de points dans la « zone de sécurité » pour bénéficier d'un rabais de 20 p. 100 sur votre assurance automobile de base, en plus d'avoir acquis une protection contre la perte partielle ou complète de votre rabais si vous étiez, à l'avenir, responsable d'une collision ou d'une infraction routière.
- **Zone des conducteurs les plus prudents (+21 à +25)** – Dans cette zone, vous conduisez sans incident ou accident depuis plus de 20 ans. Pour chaque année additionnelle de conduite sécuritaire, vous obtenez un point vous donnant un rabais de 1 p. 100, jusqu'à un rabais maximal de 25 p. 100.

Zone de sanction – Sanctions pécuniaires

Les conducteurs perdent des points quand ils conduisent de manière non sécuritaire, notamment quand ils sont responsables d'une collision ou sont reconnus coupables de certaines infractions routières, ou encore lorsqu'ils se voient imposer des suspensions immédiates (-3 ou -4 points). Les révocations du permis les font automatiquement chuter à -20 au moins, indépendamment de la position qu'ils occupaient sur l'échelle avant l'incident.

Des sanctions pécuniaires sont imposées pour toute conduite vous faisant passer à moins de **zéro** dans l'échelle d'évaluation de la sécurité :

- Tout accident ou incident survenu **avant le 12 octobre 2016** ayant entraîné un point d'inaptitude dans la « zone de sanction », ou des points d'inaptitude additionnels dans cette zone, correspond à une sanction de 25 \$ (la sanction pécuniaire maximale d'alors se chiffrait à 500 \$).

- Tout accident ou incident survenu **au 12 octobre 2016 et après cette date**, ayant entraîné ou entraînant un point d'inaptitude dans la « zone de sanction » ou des points d'inaptitude additionnels dans cette zone, correspond à une sanction de 50 \$ (la sanction pécuniaire maximale étant maintenant de 1000 \$).
- Plus la conduite non sécuritaire vous fait progresser négativement dans la « zone de sanction », plus la sanction sera élevée. Les sanctions susmentionnées s'appliquent à la plupart des accidents et incidents, sauf dans les cas suivants :
 - Une sanction de 1250 \$ si déclaré coupable de conduite avec facultés affaiblies ou avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,08, mais moins de 0,16 (entre 80 mg et 160 mg),
 - Une sanction de 2250 \$ si déclaré coupable de conduite avec un taux d'alcoolémie de 0,16 (160 mg) ou plus ou d'avoir refusé d'obtempérer à l'ordre d'un policier

Dans les cas d'infractions au *Code criminel* ayant causé des blessures ou la mort, la sanction est de 2500 \$.

Les conducteurs connaissent le montant de la sanction pécuniaire sur-le-champ et ont 90 jours pour effectuer le paiement. Ces sanctions pécuniaires s'ajoutent aux amendes prévues pour les infractions routières, en application de la loi.

Pour sortir de la zone de sanction

Pour chaque année de conduite automobile sans incident, vous gagnez un point qui vous rapproche de la zone de sécurité. Tant que vous vous rapprochez de la zone de sécurité, vous ne payez pas de sanction pécuniaire additionnelle – vous ne payez que la prime d'assurance automobile de base exigible pour votre véhicule. Autrement dit, vous ne payez pas pour sortir de la zone de sanction – une conduite prudente vous permet de sortir de la zone de sanction.

Après avoir fait preuve de prudence au volant pendant trois années consécutives, les conducteurs qui se situent encore dans la zone de sanction sortent automatiquement de cette zone et retournent au point zéro (le point neutre de départ); ils peuvent alors commencer à accumuler des points qui leur permettront d'obtenir de nouveau un rabais.

Pour des renseignements complémentaires, consultez le site www.sgi.sk.ca ou la brochure de SGI sur la reconnaissance des conducteurs prudents intitulée *Safe Driver Recognition*.

Techniques de conduite écoénergétiques

Au volant, la sécurité doit toujours être votre première priorité. Heureusement, les techniques de conduite écoénergétiques favorisent la sécurité routière, en même temps qu'elles économisent le carburant et réduisent les émissions de polluants qui contribuent aux changements climatiques et à la production de smog dans nos villes. Selon votre style de conduite et la fréquence de vos déplacements, ces techniques simples et ces conseils pratiques vous épargneront chaque année plusieurs centaines de dollars en carburant et en frais d'entretien :

- Maintenez une vitesse constante afin d'augmenter votre sécurité et de réduire votre consommation d'essence. Accélérez doucement quand vous dépassez ou quand vous vous engagez dans des voies de circulation plus rapides, et évitez de freiner brusquement. Des tests effectués en Europe ont révélé que la conduite agressive, notamment accélérer et freiner souvent et brusquement, augmente la consommation de carburant d'environ 40 p. 100.
- Respectez la limite de vitesse autorisée. En diminuant la vitesse de croisière sur autoroute de 120 à 100 km/h, vous économisez jusqu'à 20 p. 100 en carburant.
- Planifiez votre itinéraire quand vous allez faire les commissions, afin d'éviter les embouteillages, les pentes abruptes, les travaux de voirie, etc. Combinez plusieurs petits trajets en un seul parcours plus long pour permettre au moteur et à la transmission de se réchauffer et d'atteindre leur température optimale de fonctionnement, ce qui exige un déplacement d'au moins 5 km. Évitez les zones peu propices à la conduite ou potentiellement dangereuses, afin de réduire le temps des déplacements et d'éviter que le moteur tourne inutilement au ralenti.
- Si votre véhicule a une transmission manuelle, assurez-vous d'apprendre à passer correctement les vitesses afin de maximiser l'économie de carburant. Un tachymètre vous indique quand passer d'un rapport à l'autre afin que le moteur tourne continuellement à un régime efficace, selon les recommandations fournies dans le manuel du propriétaire.
- Si vous avez un régulateur de vitesse, utilisez-le pour maintenir une vitesse constante sur autoroute. Toutefois, dans les côtes, il est plus économique de laisser la voiture perdre un peu de vitesse à la montée, puis de la reprendre naturellement dans la descente suivante, tout en respectant bien sûr la limite de vitesse.
- En été, servez-vous le moins possible du climatiseur. En ville, il augmente la consommation de carburant d'au moins 20 p. 100, pour rouler au frais, il est plus économique de simplement baisser une vitre. Sur les routes ou autoroutes, servez-vous plutôt du système de ventilation continue du véhicule, car ouvrir la fenêtre ou le toit ouvrant accroît considérablement le coefficient de traînée, ce qui impose une charge additionnelle au moteur et qui entraîne une surconsommation de carburant. Si vous devez absolument vous servir du climatiseur, évitez de le laisser continuellement en marche, arrêtez-le dès que l'intérieur est assez frais ou réglez la commande à un niveau où la climatisation part et s'arrête par cycles.
- Vérifiez la pression des pneus au moins une fois par mois lorsqu'ils sont froids, c'est-à-dire quand le véhicule est immobile depuis au moins trois heures ou qu'il n'a pas encore roulé plus de deux kilomètres. Si la station-service est à plus de deux kilomètres, prenez note de la pression qui manque dans le pneu mou avant de partir puis ajoutez exactement cette quantité d'air. Gonflez toujours les pneus à la pression recommandée, habituellement affichée sur le côté ou le montant de la porte du conducteur, sur le couvercle de la boîte à gants ou dans le manuel du propriétaire. Un véhicule consomme moins et tient mieux la route lorsque les pneus sont correctement gonflés. La consommation augmente d'environ 5 p. 100 quand, au total, les quatre pneus sont sous-gonflés de 10 lb/po².

- En hiver, utilisez un chauffe-bloc pour réchauffer l'huile du moteur, et ainsi faciliter les démarrages et réduire l'usure des pièces. L'huile ne se gèle pas, même à moins de 0 °C, mais elle devient très épaisse, ce qui impose une charge additionnelle au moteur et entraîne une surconsommation. Servez-vous d'une minuterie pour activer le chauffe-bloc pas plus de deux heures avant l'heure de départ prévue. En vous servant correctement d'un chauffe-bloc, vous épargnez jusqu'à 10 p. 100 en carburant. Il faut pourtant éviter de laisser le chauffe-bloc branché toute la nuit, car le coût supplémentaire de l'électricité réduit alors considérablement les économies possibles en carburant.
- Suivez fidèlement les recommandations du constructeur sur les techniques de conduite et sur le programme d'entretien qui se trouvent dans le manuel du propriétaire. L'entretien régulier, comme la vidange et le changement du filtre à huile, prévient non seulement l'usure prématurée des pièces, mais il assure aussi le meilleur rendement possible du carburant, par exemple, un filtre à air encrassé fait augmenter la consommation jusqu'à 10 p. 100. L'entretien régulier rend votre véhicule plus sûr, plus économique et moins polluant.
- Les démarreurs à distance sont pratiques par temps froid, mais il faut éviter de laisser le moteur tourner au ralenti trop longtemps. Dans la plupart des conditions de conduite, les moteurs modernes ne nécessitent pas une longue période de réchauffement, même les jours de grand froid. Tourner trop longtemps au ralenti ne fait que gaspiller le carburant et augmenter les émissions polluantes.
- Laisser tourner le moteur au ralenti plus de 10 secondes consomme plus de carburant que de l'arrêter puis de le redémarrer au moment voulu, sauf bien sûr en pleine circulation. Au bout du compte, éviter de laisser le moteur tourner au ralenti inutilement est bon autant pour l'environnement que pour vos économies.

Index

A

Abaisser son regard	
Routes	85
Zones urbaines	86
Accélération	97
Accélérateur coincé	126
Affaiblissement des facultés	
Alcool et drogues au volant	135
Brouillard, poussière, pluie battante et mauvaise visibilité	133
Conduite agressive	133
Conduite avec facultés affaiblies	143
Drogues illégales	139
Étudiants contre l'alcool au volant (SADD)	141
Fatigue	132
Fumée de cigarette	134
Médicaments d'ordonnance et sans ordonnance	138
Stress et maladie	132
Téléphones cellulaires	21, 134
Alcool	135
Alcool et drogues au volant	135
Conduite avec facultés affaiblies	143
Conséquences liées à la conduite avec facultés affaiblies	147
Conduite sans permis	147
Refus d'obtempérer	146
Révocation du permis	148
Suspensions immédiates et indéfinies du permis de conduire	145
Angles morts	29
Angles morts autour des camions	23
Animaux sur la route	126
Arrestation	148
Arrêt au signal de la police	142
Arrêts et stationnement	22
Assurance automobile pour lésions corporelles	7
Garantie délictuelle	7
Garantie sans égard à la faute	7
Autobus scolaires, partager la route	25
Autoroutes	
Autoroutes à accès limité	107
Circuler sur une autoroute	107
Quitter l'autoroute	108
S'engager dans une autoroute	107
Si vous manquez une sortie	108
Urgences sur une autoroute	108
Autoroutes à accès limité	107
Avant de prendre le volant	89
Bien connaître son véhicule	89
Comment s'asseoir	93
Équipement de sécurité	90

B	
Balayer la route du regard	
Routes	85
Zones urbaines	87
Bicyclettes	27
Partager la route	27
Voies cyclables (bandes cyclables)	34
Braquage (voir manipulation du volant)	
Brouillard	133
C	
Caméras de recul	102
Ceintures de sécurité	90
Changements de nom ou d'adresse	9
Changer de vitesse	97
Changements de voie	33
Chasse-neige, partager la route	23
Chaussée glissante	115
Comment s'arrêter sur une chaussée glissante	117
Dérapages	122
Chutes de neige	117
Cigarette, fumée	134
Circulation dense	89
Circuler sur une autoroute	107
Classes de permis de conduire	10
Clignotants	32
<i>Code criminel</i> du Canada	146
Arrestation	148
Conduite avec facultés affaiblies	146
Conduite dangereuse	147
Conduite sans permis	147
Défaut d'arrêter lors d'un accident	147
Négligence criminelle	147
Permis restreint spécial	150
Permis restreint spécial lié à l'antidémarrreur	149
Refus d'obtempérer	146
Rétablissement des privilèges du conducteur	148
Révocation du permis	148
<i>Code de la sécurité routière, voir Traffic Safety Act</i>	
Coins de rue	112
Collisions	128
Appeler la police	129
Défaut d'arrêter lors d'un accident	147
Échanger des renseignements	130
Éliminer les dangers immédiats	129
En cas d'accident	129
Éviter les risques de collisions	88
Faire un rapport à la police	130
Identifier les témoins	130
Prendre des photos	130
Produits dangereux	130
Secourir les blessés	129

Signaler un accident à SGI	130
Comment s'asseoir	93
Comment se mettre en mouvement.....	117
Comment traverser une rue (voie urbaine)	51
Concept des issues	28
Conditions médicales	14
Conduire aux États-Unis	14
Conduire la nuit	55
Exploration visuelle	87
Visibilité réduite	55
Conduire la nuit ou à visibilité réduite	55
Conduire sur une chaussée glissante	115
Comment s'arrêter sur une chaussée glissante	117
Dérapages	122
Conduite à gauche.....	50
Conduite agressive	133
Conduite avec facultés affaiblies.....	143
Conduite à vitesse réduite.....	98
Manœuvres à vitesse réduite	98
Marche arrière	99
Techniques de braquage pour la marche arrière.....	100
Conduite dangereuse	147
Conduite en hiver	114
Comment se mettre en mouvement	117
Comment s'arrêter sur une chaussée glissante	117
Conduire sur une chaussée glissante	115
Premières chutes de neige.....	117
Préparer son véhicule	114
Se préparer à voir et à être vue	115
Survie	118
Tentations auxquelles il faut résister.....	117
Voiles blancs.....	117
Conduite sans permis	147
Contraventions	150
Converger	107
Cortèges funèbres	27
Courbes	112
Cours de conduite obligatoires	14
Coussins gonflables	92
Couverture pour les pertes impliquant plus d'un véhicule	6
Couverture pour les pertes impliquant un seul véhicule	6
Créneau, comment évaluer.....	79
Croisement des mains (chevauchement des mains)	96
D	
Dangers	74
Dangers possibles	74
Dangers réels.....	74
Débrayage	97
Point mort et débrayage	122
Point mort et pédale d'embrayage	97
Défaut d'arrêter lors d'un accident	147
Demi-tours.....	104
Demi-tour en deux temps	105

Dépanneuses et véhicules d'assistance routière, partager la route	27
Dépassements	33, 34, 109
Est-ce que j'ai le temps ou non	110
Estimation du temps d'approche d'un véhicule arrivant en sens inverse	110
Mise en pratique	111
Quand on vous dépasse	111
Temps de dépassement sécuritaire	109
Déportements sur un accotement mou	124
Dérapages.....	122
<i>Detail Authority</i>	4
Distraction au volant	21
Drogues	138
Drogues illégales	139
Médicaments d'ordonnance et sans ordonnance	138
Drogues illégales	139
 E	
Échangeur avec sens de circulation inversés	48
Échangeurs routiers	
Échangeur avec sens de circulation inversés	48
Ronds-points	47
Éclatement d'un pneu	125
Équipement de sécurité	90
Est-ce que j'ai le temps ou non	110
Étudiants contre l'alcool au volant (SADD)	141
Éviter les risques de collisions	88
Examen	
Examen pratique	16
Examen théorique.....	15
Test de vision	16
Examen théorique	15
Examen pratique	16
Avant l'examen	15
Se préparer pour l'examen pratique.....	15
Vous échouerez l'examen pratique si :	17
Exploration visuelle	
Nuit	87
Routes et routes rurales.....	83
Urgences	87
Zone urbaine	86
 F	
Fatigue.....	132
Fausse carte d'identité	4
Fauteuils roulants	51
Fauteuils roulants motorisés	51
Feux de signalisation	72
Fossés	124
Fusion des voies en fermeture à glissière (Zipper merge)	45
Freinage.....	118
Freinage au seuil	119
Freinage aux quatre roues	119
Freinage et braquage combinés.....	122
Panne de freins	125

Panne de la servo-direction ou du servo-frein.....	126
Techniques de freinage d'urgence.....	120
Freins	
Panne de freins	125
Fumée de cigarette	134
 G	
Garantie délictuelle	7
Garantie sans égard à la faute.....	7
Garde et contrôle	146
Gros camions.....	22
 H	
Harnais d'auto.....	91
 I	
Identification, exigences.....	13
Identificateurs des voies transversales	70
Immatriculation	4
Présentation du permis de conduire et du certificat d'immatriculation	142
Immatriculation du véhicule	4
Indemnisation sans égard à la faute	5
Intersections	
Où s'arrêter	46
Parcs de stationnement	52
Priorité de passage.....	42
Routes	50
Virages à droite	36
Virages à gauche	38
Virages à gauche dans les deux sens.....	41
Issues	
Concept des issues	28
Vérifier les issues en zone urbaine.....	87
Vérifier les issues sur les grandes routes	85
 L	
Limites de vitesse	20
Choisir la vitesse appropriée	55
Lois	
Application de la loi.....	142
Arrestation	148
Arrêt au signal de la police.....	142
<i>Code criminel</i> du Canada.....	146
Conduite avec facultés affaiblies	143
Conduite dangereuse	147
Conduite sans permis.....	147
Contraventions.....	150
Défaut d'arrêter lors d'un accident.....	147
Négligence criminelle.....	147
Présentation du permis de conduire et du certificat d'immatriculation	142
Programme de perfectionnement des conducteurs.....	151
Règles générales	56
Respect de la loi au volant	142
Révocation du permis	148

Saisie des véhicules	142
Suspensions immédiates et indéfinies du permis de conduire.....	145
Véhicules dangereux.....	142
M	
Machines agricoles, partager la route.....	25
Maladie.....	132
Manipulation du volant (braquage)	95
Croisement ou chevauchement des mains	96
Freinage et braquage combinés.....	122
Marche arrière	99
Panne de la servo-direction ou du servo-frein.....	126
Position des mains	95
Regarder vers la trajectoire.....	82
Techniques de manœuvre d'urgence.....	120
Manœuvre à vitesse réduite	98
Marche arrière	99
Caméras de recul	102
Techniques de conduite	100
Marques sur la chaussée	30
Médicaments d'ordonnance	138
Médicaments sans ordonnance	138
Méthode de conduite IPDE	75
Identifier.....	75
Prédire.....	75
Décider	76
Exécuter	76
Montagnes	113
Motocyclettes.....	52
Partager la route	26
Motoneiges, partager la route	24
N	
Négligence criminelle	147
Nuit.....	55
O	
Où regarder	120
Où s'arrêter	46
P	
Panneaux.....	57
Couleur des panneaux	59
Identificateurs des voies transversales	70
Panneaux d'avertissement.....	64
Panneaux de direction des voies.....	62
Panneaux d'indication.....	70
Panneaux d'information.....	71
Panneaux de manœuvre aux intersections.....	63
Panneaux de passage pour les piétons	61
Panneaux de réglementation (prescription)	59
Panneaux de stationnement	61
Panneaux de travaux de construction	68
Passages à niveau.....	69

Six formes de panneaux que tout conducteur doit reconnaître	57
Panneaux d'avertissement	64
Panneaux d'indication	70
Panneaux d'information	71
Panneaux de passage pour les piétons	61
Panneaux de réglementation (prescription)	59
Panneaux de travaux de construction	68
Panne de freins.....	125
Panne de la servo-direction ou du servo-frein	126
Panne de phares.....	126
Parcs de stationnement	52
Partager la route	22
avec les autobus scolaires	25
avec les bicyclettes.....	27
avec les chasse-neige	23
avec les cortèges funèbres.....	27
avec les dépanneuses et les véhicules d'assistance routière.....	27
avec les machines agricoles et les véhicules de largeur exceptionnelle	25
avec les motocyclettes.....	26
avec les motoneiges, les VTT et les voiturettes de golf	24
avec les poids lourds (gros camions).....	22
avec les véhicules d'urgence	24
Passages à niveau	69
Permis restreint spécial	150
Permis conditionnel	144
Permis de conduire	3
Fausse carte d'identité.....	4
Changements de nom ou d'adresse.....	9
Classes de permis de conduire.....	10
Conditions médicales	14
Conduite sans permis.....	147
Cours de conduite obligatoires	14
Permis conditionnel	144
Permis restreint spécial lié à l'antidémarrreur	149
Présentation du permis de conduire et du certificat d'immatriculation	142
Programme de perfectionnement des conducteurs.....	151
Révocation du permis	148
Rétablissement des privilèges du conducteur	148
Suspensions immédiates et indéfinies du permis de conduire.....	145
Permis restreint spécial lié à l'antidémarrreur	149
Phares.....	53
Panne de phares	126
Piétons.....	50
Piétons en traversée illégale	50
Plaques d'immatriculation	4
Assurance automobile	5
Votre franchise.....	5
Pluie.....	133
Pneus, éclatement.....	125
Poids lourds, partager la route.....	22
Point mort	
Point mort et débrayage	122
Point mort et pédale d'embrayage	97
Police	129, 130, 142

Positions des mains	95
Poussière	133
Priorité de passage	42
Intersections à signalisation	44
Intersections sans signalisation	42
Fusion en fermeture à glissière (Zipper merge)	45
Véhicules de construction ou d'entretien des routes	45
Produits dangereux	130
Programme de perfectionnement des conducteurs	151
Programme de permis de conduire progressif	7
Programme de reconnaissance des conducteurs prudents	152
Prospecter la chaussée	
Routes	85
Zones urbaines	87
Q	
Quitter l'autoroute	108
R	
Reconnaissance des conducteurs prudents	152
Refus d'obtempérer	146
Regarder loin devant	
Routes	83
Zones urbaines	86
Regarder vers la trajectoire	82
Réglage des rétroviseurs	94
Règles générales	56
Régulateur de vitesse	107
Rétablissement des privilèges du conducteur	148
Révocation du permis	148
Ronds-points	47
Routes (grandes routes)	50
Autoroutes à accès limité	50, 107
Balayer la route du regard	85
Circuler sur une autoroute	107
Conduite à gauche	50
Consulter votre tableau de bord	86
Exploration visuelle	83
Prospecter la chaussée	85
Quitter l'autoroute	108
Regarder aussi loin que possible	83
Régulateur de vitesse	107
Routes à accès limité	50, 107
Routes à sens unique	50
S'engager dans une autoroute	107
Si vous manquez une sortie	108
Urgences sur une autoroute	108
Vérifier vos issues	85
Routes à accès limité	50, 107
Routes d'accès aux ressources	113
Routes de gravier	113
Routes de section	113
Routes et autoroutes à sens unique	50
Routes et autoroutes à accès limité	50, 107

Routes à sens unique	50
Routes municipales	113
Routes rurales, exploration visuelle	83
 S	
SADD (Étudiants contre l'alcool au volant)	141
Saisie des véhicules	142
Savoir observer.....	82
Abaisser son regard en zone urbaine.....	86
Abaisser son regard sur les routes	85
Balayer la chaussée du regard en zone urbaine	87
Balayer la route du regard	85
Conduire dans une circulation dense.....	89
Consulter le tableau de bord en zone urbaine.....	87
Consulter le tableau de bord sur les routes	86
Exploration visuelle en cas d'urgence	87
Exploration visuelle en zone urbaine	86
Exploration visuelle la nuit	87
Exploration visuelle sur les routes et les routes rurales	83
Prospecter la chaussée en zone urbaine.....	87
Prospecter la chaussée sur les routes	85
Regarder aussi loin que possible sur les routes	83
Regarder loin devant en zone urbaine.....	86
Regarder vers la trajectoire.....	82
Vérifier vos issues en zone urbaine.....	87
Vérifier vos issues sur les routes	85
Scooters électriques	51
Sécurité	
Équipement de sécurité	90
Véhicules dangereux	142
Signalement des manœuvres	32
Signaler un accident à SGI	130
Signalisation routière	57
Couleur des panneaux	59
Identificateurs des voies transversales	70
Panneaux d'avertissement.....	64
Panneaux de direction des voies.....	62
Panneaux d'indication.....	70
Panneaux d'information.....	71
Panneaux de manœuvre aux intersections.....	63
Panneaux de passage pour les piétons	61
Panneaux de réglementation (prescription)	59
Panneaux de stationnement	61
Panneaux de travaux de construction	68
Passages à niveau.....	69
Six formes de panneaux que tout conducteur doit reconnaître	57
Stationnement.....	101
Caméras de recul	102
Panneaux.....	61
Stationnement dans une pente	104
Stationnement en parallèle	101
Stationnement oblique	103
Stationnement en parallèle.....	101
Stationnement oblique.....	103

Stationner dans une pente.....	104
Stress.....	132
Survie, hiver.....	118
Suspensions.....	144
Suspensions immédiates et indéfinies du permis de conduire.....	145
T	
Tableau de bord	
Consulter le tableau de bord en zone urbaine.....	87
Consulter le tableau de bord sur les routes.....	86
Taux d'alcoolémie.....	135, 145, 146
Techniques de braquage.....	95
Techniques de conduite.....	100, 115, 155
Techniques de freinage.....	120
Techniques de manœuvre d'urgence.....	120
Téléphones cellulaires.....	21, 134
Temps	
Comment évaluer le créneau.....	79
TA (taux d'alcoolémie) et temps.....	137
Comment évaluer le créneau.....	79
Temps d'approche d'un véhicule arrivant en sens inverse.....	110
Temps de dépassement sécuritaire.....	109
Terre-pleins.....	52
Test de vision.....	16
Tiré-glissé.....	96
<i>Traffic Safety Act</i>	142
Application de la loi.....	142
Arrestation.....	148
Arrêt au signal de la police.....	142
Présentation du permis de conduire et du certificat d'immatriculation.....	142
Saisie des véhicules.....	142
Suspensions immédiates.....	144
Véhicules dangereux.....	142
Transmission et vitesses.....	98
U	
Urgences.....	120
Accélérateur coincé.....	126
Animaux sur la route.....	126
Déportements sur un accotement mou.....	124
Dérapages.....	122
Éclatement d'un pneu.....	125
Exploration visuelle.....	87
Fossés.....	124
Freinage et braquage combinés.....	122
Où regarder.....	120
Panne de freins.....	125
Panne de phares.....	126
Panne de la servo-direction ou du servo-frein.....	126
Point mort et débrayage.....	122
Sur une autoroute.....	107
Techniques de braquage d'urgence.....	120
Techniques de freinage d'urgence.....	120

V

Véhicule

Assurance automobile pour lésions corporelles	7
Bien connaître son véhicule	89
Couverture pour les pertes impliquant plus d'un véhicule	6
Couverture pour les pertes impliquant un seul véhicule	6
Immatriculation.....	4
Règles générales	56
Saisie des véhicules	142
Véhicules dangereux	142
Véhicules à transmission manuelle	97
Véhicules dangereux	142
Véhicules d'assistance routière, partager la route.....	27
Véhicules de largeur exceptionnelle, partager la route	25
Véhicules d'urgence, partager la route	24
Véhicules de construction ou d'entretien des routes	45
Virages.....	36
Coins de rue	112
Demi-tours	104
Demi-tour en deux temps	105
Panneaux d'avertissement.....	63
Virages à droite	36
Virages à gauche	38
Virages à gauche dans les deux sens.....	41
Virages à droite	36
Virages à gauche.....	38
Virages à gauche dans les deux sens	41
Visibilité	
Conduire la nuit avec visibilité réduite.....	55
Visibilité réduite	133
Vitesses.....	20
Choisir la vitesse appropriée	55
Voies cyclables.....	34
Voies de circulation partagée.....	35
Voies de circulation	31
Changer de voie	33
Panneaux de direction des voies.....	62
Position dans la voie	31
Quelle voie choisir.....	31
Voie centrale réservée aux virages	41
Voie cyclable	34
Voie réservée aux autobus.....	34
Voies réservées aux autobus.....	34
Voies réservées aux bicyclettes.....	34
Voies urbaines	
Abaisser son regard.....	86
Balayer la route du regard	87
Consulter le tableau de bord	87
Exploration visuelle	86
Prospecter la chaussée	87
Regarder loin devant.....	86
Traverser	51
Vérifier les issues.....	87
Voiles blancs	117

Voitures de golf.....	24
Z	
Zipper merge (Fusion des voies en fermeture à glissière)	45
Zone de travaux (zone orange)	20, 68