

NORME 2

ÉPREUVES THÉORIQUES ET TESTS SUR ROUTE (CONDUCTEURS)

Bien que cette Norme apparaisse dans le *Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers*, il est important de noter qu'elle s'applique à tous les conducteurs, y compris les conducteurs de véhicules commerciaux.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
ÉPREUVES THÉORIQUES	2-7
EXAMENS ÉCRITS	2-7
ÉPREUVES VERBALES	2-7
TESTS SUR LA SIGNALISATION ROUTIERE	2-7
PROCÉDÉS D'EXAMEN	2-8
RECOURS À DES INTERPRÈTES	2-8
ATTRIBUTION DES POINTS - QUALIFICATION/DISQUALIFICATION	2-8
PRESCRIPTION ABSOLUE	2-9
SIGNAUX DE DANGER	2-10
TEST SUR ROUTE	2-11
ADMINISTRATION DES TESTS SUR ROUTE	2-11
PRINCIPES D'ATTRIBUTION DES POINTS - FEUILLE DE CONTRÔLE	
UNIFORME	2-12
DEGRÉ D'ERREURS	2-12
PROCÉDÉS D'EXAMEN	2-14
RENSEIGNEMENTS ANTÉRIEURS AU TEST SUR ROUTE	2-14
Généralités	2-14
Véhicules avec troubles mécaniques	2-15
MARQUE DES POINTS	2-16
INSPECTION DE VÉHICULE	2-16
INTRODUCTION - POINTS À RETENIR	2-16
LE TEST SUR ROUTE	2-17
ARRÊT DE TEST - ÉCHEC DU CONDUCTEUR	2-18
Causes de disqualification	2-18
ARRÊT DE TEST - INCOMPLÈT	2-19
DIRECTIVES SPÉCIALES À L'INTENTION DE L'EXAMINATEUR	2-19
R.C.C. (RÉSULTATS - COMPLIMENTS - CRITIQUES)	2-20
CONSIGNATION DES ERREURS	2-20
DÉMARRAGE	2-20
Instructions	2-20
Point principaux	2-21
Points à surveiller	2-21
UTILISATION DES CLIGNOTANTS	2-21
Points à surveiller	2-21
EMBRAYAGE / DÉBRAYAGE	2-21
Points principaux	2-21
Points à surveiller	2-22

POSTURE	2-22
Point principaux	2-22
Points à surveiller	2-22
ARRET D'URGENCE	2-22
Instructions	2-22
Points principaux	2-23
Points à surveiller	2-23
MARCHE ARRIÈRE	2-23
Instructions	2-23
Points principaux	2-23
Points à surveiller	2-23
STATIONNEMENT EN PARALLÈLE	2-24
Instructions	2-24
Points à surveiller	2-24
ACCÉLÉRATION ET FREINAGE	2-24
Points principaux	2-24
Points à surveiller	2-25
POSITION SUR LA ROUTE	2-25
Points principaux	2-25
Points à surveiller	2-25
ARRÊT DANS UNE PENTE	2-25
Instructions	2-26
Points à surveiller	2-26
DÉMARRAGE DANS UNE PENTE	2-26
Instructions	2-26
Points principaux	2-26
Points à surveiller	2-26
SIGNALISATION ROUTIÈRE	2-27
Points principaux	2-27
Points à surveiller	2-27
SIGNAUX D'ARRÊT	2-27
Points principaux	2-27
Points à surveiller	2-27
VIRAGE À DROITE	2-28
Instructions	2-28
Points principaux	2-28

Points à surveiller	2-28
VIRAGE À GAUCHE	2-29
Instructions	2-29
Points principaux	2-29
Points à surveiller	2-29
ATTENTION ET DISTRACTION	2-29
Points principaux	2-29
Points à surveiller	2-30
TENUE EN VOIE	2-30
Points principaux	2-30
Points à surveiller	2-30
CONDUITE DERRIÈRE UN VÉHICULE	2-30
Points principaux	2-30
Points à surveiller	2-31
DÉPASSEMENT	2-31
Points principaux	2-31
Points à surveiller	2-31
EMPLOI DU KLAXON	2-31
Points principaux	2-31
Points à surveiller	2-32
DÉPASSEMENT PAR AUTRUI	2-32
Points principaux	2-32
Points à surveiller	2-32
APPROCHE À L'INTERSECTION	2-32
Points principaux	2-32
Points à surveiller	2-32
DROIT DE PASSAGE	2-33
Points principaux	2-33
Points à surveiller	2-33
ANNEXE REPRISE DE L'EXAMEN ET PROGRÈS DU CONDUCTEUR	2-34
GÉNÉRALITÉS	2-34
ENTREVUE	2-34
ENTREVUE PERSONNELLE	2-34

L'INTERVIEWEUR	2-35
PRÉPARATION	2-35
CLÔURE DE L'ENTREVUE	2-37

ÉPREUVES THÉORIQUES

BUT ET OBJECTIF

Les épreuves théoriques sont considérées comme une méthode où seules les connaissances techniques d'un candidat sont évaluées. Dans le contexte des examens pour l'obtention d'un permis de conduire, les épreuves théoriques portent ordinairement sur l'opération des véhicules, le code routier et les lois de la circulation. Au cours des dernières années, on a essayé d'étendre la portée de ces tests de façon à ce qu'ils évaluent également l'aptitude à réagir devant certaines situations. Des tests destinés à établir la disposition psychologique des candidats ont aussi été mis au point. Une épreuve théorique peut revêtir différents formats, notamment examen écrit, examen oral ou test audiovisuel. Ceci dit, une épreuve théorique se définit comme une évaluation fondamentale des connaissances d'un candidat en vue de déterminer si elles satisfont à des normes minimales données.

EXAMENS ÉCRITS

La méthode la plus commune pour évaluer les connaissances d'un aspirant conducteur est par une série de questions écrites. Généralement à choix multiples, celles-ci se fondent sur l'information contenue dans le *Guide de l'usager de la route*. Quelques administrations se servent d'un format appelé "communigraphe", chaque question étant basée sur un petit diagramme. La technique communigraphique évaluerait l'habileté du candidat à déduire la solution d'un problème en fonction des lois et règlements de la route.

Il convient de se rappeler, cependant, que l'examen écrit ne permet de juger que des connaissances générales d'un candidat et qu'elles font totalement abstraction des aptitudes pratiques.

ÉPREUVES VERBALES

Les épreuves verbales tiennent lieu d'examens écrits pour éprouver un candidat qui ne sait lire convenablement ni l'anglais ni le français. Les questions verbales doivent être rédigées avec soin et, en général, doivent requérir une réponse simple comme "oui" ou "non" ou "vrai" ou "faux". L'examineur peut aussi poser une question de vive voix s'il juge que le candidat ne semble pas sûr de lui dans un certain domaine. De telles questions servent davantage à souligner certains points, et leur fonction est d'éduquer plutôt que d'évaluer. Là encore, clarté et précision s'imposent. Tout échange verbal ne doit pas conduire à une discussion quelconque.

La préparation des questions est essentielle. L'examineur doit choisir soigneusement les points qui seront matière à examen, puis noter les questions par écrit. Cela dénote un sens d'organisation et permet à l'examineur de procéder sans se précipiter. A des fins d'équité, on posera la même nombre de questions que pour l'examen écrit.

TESTS SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

Le test de la signalisation routière est particulièrement important : c'est elle qui indique au conducteur ce qu'il doit faire afin de ne pas gêner le débit normal de la circulation. C'est pourquoi l'examineur doit s'assurer que le candidat connaît et comprend à fond les panneaux routiers avant

d'entreprendre le test sur route. Cela peut se faire de plusieurs façons : questions à choix multiples, tableaux, questions verbales, ou encore par le biais d'appareils électroniques ou d'équipement photographique. Le coût de ces systèmes est cependant élevé.

Les tableaux des pages suivantes illustrent les symboles de signalisation routière actuellement en usage.

PROCÉDÉS D'EXAMEN

Il est de première importance que les épreuves théoriques soient contrôlées. Les règlements suivants doivent être rigoureusement respectés :

- il est strictement défendu de tricher, de copier ou de s'informer auprès de personnes autres que l'examineur pendant le test;
- la salle d'examen doit être disposée de façon à ce que les candidats soient en tout temps sous l'observation de l'examineur.

Lors de la correction des tests, il faut fournir au candidat une explication complète et claire de chaque réponse incorrecte. Puisque l'examen théorique est en quelque sorte un outil pédagogique, chaque examinateur doit être au courant des lois pertinentes au sein des administrations.

RECOURS À DES INTERPRÈTES

Advenant un cas où la langue constitue vraiment un obstacle, il est souhaitable d'avoir recours à un interprète attitré. Dans tous les cas, le candidat doit pouvoir comprendre les instructions de l'examineur, surtout lors du test sur route.

ATTRIBUTION DES POINTS - QUALIFICATION/DISQUALIFICATION

Cette question relève de chaque administration, sous réserve d'une note de passage minimale de 80 %. Chaque administration peut cependant majorer ce pourcentage.

PRESCRIPTION ABSOLUE

PRESCRIPTION ABSOLUE

				
ARRÊT OBLIGATOIRE	SIGNAL DE PRIORITÉ	PASSAGE D'ENFANTS (ÉCOLE)	PASSAGE POUR PIÉTONS	PASSAGE D'ENFANTS TERRAIN DE JEUX
				
LIMITATION DE VITESSE	LIMITATION DE VITESSE (CAMIONS)	LIMITATION DE VITESSE (NUIT)	MINIMUM DE LIMITATION DE VITESSE IMPOSÉE	SIGNAL AVANCÉ DE LIMITATION DE VITESSE
				
OBLIGATION D'ALLER TOUT DROIT OU DE TOURNER À GAUCHE	DEMI-TOUR INTERDIT	SENS UNIQUE	ENTRÉE INTERDITE	CHAUSSÉE À DOUBLE SENS DE CIRCULATION
				
CONTOURNEMENT PAR LA DROITE	DÉPASSEMENT INTERDIT	DÉPASSEMENT AUTORISÉ	OBLIGATION DE TOURNER À GAUCHE	OBLIGATION D'ALLER TOUT DROIT
				
ARRÊT INTERDIT	STATIONNEMENT INTERDIT	STATIONNEMENT AUTORISÉ	CIRCULATION DE CAMIONS AUTORISÉE	ACCÈS INTERDIT AUX CAMIONS
				
ROUTE POUR MOTONEIGES	ACCÈS INTERDIT AUX MOTONEIGES	ACCÈS INTERDIT AUX PIÉTONS	ACCÈS INTERDIT AUX CYCLISTES	ACCÈS INTERDIT AUX PIÉTONS ET AUX CYCLISTES

Les panneaux de signalisation ci-dessus sont tels qu'illustrés dans la troisième édition, édition métrique 1976, Signalisation routière uniforme au Canada, préparée par le Conseil Canadien de signalisation routière uniforme.

SIGNAUX DE DANGER

SIGNAUX DE DANGER

				
VIRAGE À DROITE	ROUTE SINUEUSE	VITESSE RECOMMANDÉE 30 km/h	FOND DE ROUTE	INTERSECTION EN CROIX
				
CIRCULATION CONVERGENTE À DROITE	CONTOURNEMENT PAR LA DROITE OU PAR LA GAUCHE	PENTE RAIDE	CHAUSSÉE CAHOTEUSE	RÉTRÉCISSEMENT
				
PONT ÉTROIT	FIN DE REVÊTEMENT	SIGNAL AVANCÉ DE HAUTEUR LIMITÉE 3.8 m	ROUTE À CHAUSSÉES SÉPARÉES	FIN DE ROUTE À CHAUSSÉES SÉPARÉES
				
SIGNAL AVANCÉ D'ARRÊT OBLIGATOIRE	SIGNAL AVANCÉ DE FEUX DE CIRCULATION	CHAUSSÉE À DOUBLE SENS DE CIRCULATION	SIGNAL AVANCÉ D'ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE	SIGNAL AVANCÉ D'UN PASSAGE POUR PIÉTONS
				
SIGNAL AVANCÉ D'UN TERRAIN DE JEUX	ANGLE D'INCIDENCE DE LA VOIE FERRÉE	CHAUSSÉE GLISSANTE SI HUMIDE	ÉBOULLIS	

Les panneaux de signalisation ci-dessus sont tels qu'illustrés dans la troisième édition, édition métrique 1976, Signalisation routière uniforme au Canada, préparée par le Conseil Canadien de signalisation routière uniforme.

TEST SUR ROUTE

ADMINISTRATION DES TESTS SUR ROUTE

Par quel médium peut-on s'assurer avec le plus d'exactitude que les connaissances et la compétence d'un conducteur lui permettent de prendre le volant en toute sécurité? La plupart des autorités en la matière s'accordent à dire qu'un test sur route est encore la meilleure manière d'estimer les capacités pratiques d'un candidat dans des conditions variées, de même que ses connaissances du *Code de la route*. À défaut de connaissances théoriques, un apprenti conducteur n'a que très peu de chance de se qualifier lors du test sur route. Les faits sont là : le nombre de ceux qui échouent à l'examen routier est considérablement plus élevé dans les cas où le candidat avait échoué ou réussi de justesse l'examen théorique. Parallèlement, le pourcentage d'échecs parmi les candidats qui doivent être soumis à une épreuve verbale est bien plus élevé que chez ceux qui passent un examen écrit.

Par conséquent, il n'est pas surprenant qu'au cours des dernières années, on ait accordé de plus en plus d'importance au programme de tests sur route comme moyen de rehausser la qualité des conducteurs. Il ne fait pas de doute qu'un programme d'examen bien administré est le moyen le plus efficace connu d'enrayer le taux sans cesse croissant de tragédies routières. Le rôle de l'examineur, à la lumière de l'expérience passée, s'avère plus important que jamais.

Les impressions que gardera le conducteur s'il réussit à obtenir son permis dépendront largement de la compétence et de la conscience professionnelle dont aura fait montre l'examineur pendant le test. Un examineur aura atteint son but dans la mesure où il aura réussi à sensibiliser le candidat à la nécessité d'une amélioration incessante, à l'inciter à élargir ses connaissances et à perfectionner ses habitudes au volant, cela même s'il a passé son examen avec succès.

Le futur conducteur peut posséder les exigences physiques nécessaires à une conduite sûre, connaître à fond les lois de la route et avoir de bonnes habitudes de conduite, mais cela seul n'est pas gage de succès. Il doit pouvoir contrôler son véhicule selon toutes les éventualités et être en mesure de parer à l'imprévu. Le test sur routes est par conséquent l'aspect le plus important du programme d'examen pour déterminer les compétences globales d'un éventuel conducteur.

Un autre objectif appréciable du test de conduite est d'encourager le conducteur à développer les aptitudes et la confiance essentielles à une conduite sûre compte tenu de la circulation intense que l'on connaît de nos jours. Un test de conduite efficace aidera l'intéressé à détecter ses faiblesses. Il lui permettra de comparer son habileté au volant à ce que serait un rendement optimum. Un conducteur peut commettre régulièrement des erreurs dangereuses ou ne pas connaître les mesures de sécurité préventives élémentaire et se croire, malgré tout, un très bon conducteur. Le test de conduite a donc comme vocation de convaincre le candidat de la nécessité de pratiquer et de rafraîchir constamment ses connaissances.

Le test de conduite devrait également contribuer à la formation de bonnes attitudes de conduite. Cela est particulièrement vrai chez le jeune conducteur ou le débutant, chez qui l'on ne retrouve pas l'intransigeance et la rigidité d'esprit qui caractérisent parfois le conducteur de longue date. (Notre plus grand espoir de rehausser le calibre du conducteur moyen réside dans le développement de ces

attitudes, latentes chez l'adolescent mais malheureusement rarement développées au maximum.) Si le test est intéressant et qu'il est conduit avec soin et compétence, le candidat sera dûment convaincu de l'importance du privilège de la conduite automobile. Il comprendra mieux la sécurité routière et le besoin d'appliquer jour après jour les aptitudes dont il a dû faire preuve pour réussir l'épreuve de conduite.

PRINCIPES D'ATTRIBUTION DES POINTS - FEUILLE DE CONTRÔLE UNIFORME

Un facteur important de l'épreuve de conduite touche la méthode utilisée pour la marque des points. Comme le constatons la plupart d'entre nous lorsque nous révisons la feuille des tests routiers, les examinateurs varient grandement dans leur façon d'attribuer les points pour un article donné. Toutefois, la feuille de contrôle contient littéralement toutes les erreurs de conduite qu'un candidat peut vraisemblablement commettre, lesquelles, si elles ne sont pas corrigées, seront inévitablement source d'ennuis sérieux tôt ou tard.

Afin d'atteindre un degré élevé de compétence dans l'administration du test et l'attribution des points (ce qui facilitera la tâche et donnera des résultats plus réguliers) il est absolument essentiel que l'examineur mémorise chacun des points de contrôle. Il devrait connaître la feuille de test au point de pouvoir situer chaque faute sans avoir à la chercher.

Lors d'une épreuve de conduite, le simple fait d'observer la technique du candidat au volant ne suffit pas. En qualité d'examineur, vous devez consigner, **durant le test de conduite**, tout problème qui a surgi en cours de trajet. Vous devez immédiatement cocher l'erreur commise dans l'espace réservé à cette fin sur la feuille et, lorsque nécessaire, prendre note mentalement de la nature exacte de l'infraction. Cela est particulièrement important si la description de l'erreur ne correspond pas exactement à celle qu'a fait le candidat.

DEGRÉ D'ERREURS

Les réponses aux questions de l'examen écrit sont correctes ou incorrectes. Les épreuves de conduite diffèrent à cet égard, en ce que la réponse peut être partiellement bonne ou partiellement mauvaise.

Prenons par exemple le signal pour un virage à gauche. Si on omettait ce signal dans des circonstances où un autre véhicule était impliqué, ou si on signalait plutôt à droite, ce serait évidemment tout à fait incorrect. Si le signal était donné à cent pieds avant le virage, clairement, correctement et sans interruption jusqu'à la fin du virage, la procédure serait alors correcte.

Par contre, si on le donnait à cinquante pieds seulement, s'il était discontinué avant que l'on s'engage dans la courbe et si, lorsque fait manuellement, il pouvait être confondu avec celui d'un virage à droite, ce serait alors partiellement correct et partiellement incorrect.

Il peut arriver que le candidat tarde légèrement à gagner la voie appropriée ou qu'il ne se trouve pas tout à fait dans la bonne voie de virage, mais tout de même assez près pour permettre un virage sans constituer un danger pour les autres véhicules. L'examineur doit, dans ce cas, décider si la gravité de l'erreur justifie que le conducteur soit pénalisé. S'il répète cette fausse manœuvre plus d'une fois, alors on doit sûrement le lui faire remarquer. Si elle ne justifie pas des points de démerite,

l'examineur devrait cocher l'erreur sur la feuille et, lors de l'explication des résultats du test au candidat, la lui mentionner de même que lui indiquer la bonne manière de procéder et l'exhorter à poursuivre la partie.

Le test consiste en une série de problèmes visant à évaluer l'habileté du conducteur à exécuter certaines manoeuvres et à démontrer qu'il contrôle adéquatement son véhicule. En raison du peu de temps dont dispose l'examineur pour éprouver la compétence du candidat, il est très important de ne rien omettre.

L'ordre dans lequel les problèmes surgissent dépend de la nature de la route choisie pour le test, de la durée de celui-ci et de la circulation routière. L'on doit marquer chaque problème aussi rapidement que possible sans tenir compte de leur ordre sur la feuille de contrôle. Ne cessez pas de marquer un certain problème simplement parce que vous l'avez observé deux ou trois fois auparavant. Continuez d'enregistrer même les plus petits détails jusqu'à la fin du test.

Si vous avez négligé, pour une raison ou pour une autre, de marquer une erreur spécifique au moment où elle s'est produite ou peu après, ne la marquez pas du tout. De même, n'ajoutez ou n'effacez rien sur la feuille de contrôle à la fin du test. Les ratures, propos additionnels et autres fait après-coup ont tendance à faire croire au candidat que le pointage est manipulé de façon à lui être défavorable.

L'inscription de notes explicatives sur la feuille de test se fait soit au moment où l'erreur est commise soit après avoir informé le candidat du résultat de son test. Cela ne devrait jamais se faire tandis que vous expliquez les résultats du test au candidat. Peut-être le meilleur moment de consigner ces notes, est-il lors de l'épreuve de stationnement en parallèle?

Certaines préparations quant à l'administration et à l'attribution des points garantiront au candidat le meilleur test de conduite possible. Le plus important est sans doute de connaître les **principes généraux** que voici.

- Une épreuve de conduite n'a pas pour objectif de former ou de reformer un conducteur, mais plutôt d'évaluer ses aptitudes et ses connaissances. Le temps dont dispose l'examineur ne suffit pas à une formation pédagogique adéquate. Un test de conduite judicieux, aux standards élevés, encouragera les candidats à se mieux préparer au préalable, ce qui leur sera bénéfique ainsi beaucoup plus que le test proprement dit.
- On ne devrait ni excuser ni laisser passer une erreur ou une négligence sur la promesse du conducteur de mieux faire à l'avenir. L'examineur doit mener et marquer l'épreuve en assumant que le candidat sait conduire et qu'il s'exécute dans toute la mesure de ses moyens.
- Vous pouvez essayer de rassurer un candidat excessivement nerveux et d'éviter les distractions superflues. Toutefois, ne laissez passer aucune erreur ou négligence sous prétexte que le candidat savait réellement ce qu'il devait faire, mais qu'il s'est trompé par inadvertance. Cela s'applique également au conducteur qui, par la suite, corrige une erreur commise plus tôt au cours du test.

- Les normes à la fois positives et détaillées qui décrivent ce qui constitue une manoeuvre correcte ou incorrecte, telles qu'énoncées dans la section des procédures, doivent être suivies à la lettre. Le nombre et le type d'erreurs qui se soldent par un échec seront énoncés plus loin. L'examineur se doit de bien connaître les normes de façon à influencer le candidat le moins possible par ses idées personnelles, son comportement et son humeur. Un candidat ne devrait pas avoir à s'ajuster au manque de professionnalisme d'un examinateur inexpérimenté. Des procédures d'examen uniformes réduiront les plaintes de discrimination, d'injustice et de favoritisme.
- Lors d'un échec, la pratique normale est **d'abord** d'informer le candidat qu'il ne s'est pas qualifié; **deuxièmement**, de l'encourager à continuer sa formation et **troisièmement**, de l'aviser qu'il peut se préparer en vue de tests futurs et lui faire part de la date à laquelle ils auront lieu. Après **trois échecs où il n'y a vraiment pas d'amélioration, on réfère le conducteur à son surveillant**. De même, lorsque le candidat semble disposé à argumenter ou refuse de reconnaître ses erreurs, ne discutez pas avec lui. Avisez-le que vous le conduirez auprès de votre surveillant, qui s'occupera de son grief. Cela réduira les risques de plaintes à l'égard des décisions des examinateurs. En outre, le surveillant pourra passer le temps requis avec le candidat, à répondre davantage à ses questions.

PROCÉDÉS D'EXAMEN

En plus des principes susmentionnés, les points suivants devront aider candidat et examinateur.

- Assurez-vous d'administrer le test sur la route officielle choisie afin de donner les tests appropriés dans l'ordre le plus pratique.
- Il vous faut connaître à fond la route qui servira aux tests. Sachez exactement où vous marquerez chaque détail et ce que vous mentionnerez comme point de repère. Le trajet officiel constitue un outil dans l'administration des épreuves; vous ne pouvez mener un test à bien la première fois que vous l'empruntez.
- Souvenez-vous que votre tâche principale est d'observer avec quel **degré de sécurité** le candidat conduit son véhicule. Si vous ne savez trop s'il devrait se qualifier étant donné le nombre considérable de petites erreurs qu'il a commises, votre considération première sera de déterminer jusqu'à quel point il représente un **danger** pour les autres usagers de la route.

RENSEIGNEMENTS ANTÉRIEURS AU TEST SUR ROUTE (Inspection du véhicule)

Généralités (Les classes spécifiques sont décrites plus loin.)

Informez-vous auprès du candidat s'il dispose d'un véhicule au Bureau des permis pour le test de conduite et questionnez-le quant à son état. Si vous jugez que le véhicule n'est pas sécuritaire à n'importe quel moment avant ou durant le test, cessez immédiatement l'épreuve.

Avant de monter dans le véhicule, prenez les détails nécessaires en note (marque, modèle, année, numéro de plaque).

Les véhicules à conduite à droite doivent être équipés d'appareils de signalisation mécaniques ou électriques autorisés.

À moins de circonstances extraordinaires, seuls l'examineur et le candidat sont autorisés à bord du véhicule durant le test.

Si les feux de freins ou les clignotants ne fonctionnent pas lors de l'inspection du véhicule, le candidat en est prévenu et peut subir l'épreuve sur route pourvu que des signaux manuels puissent être donnés et observés. On inscrit alors sur la feuille de test « Pas de clignotants » ou « Pas de feux de freins » selon le cas. Tout autre test futur est refusé au candidat quel que soit le véhicule si les feux de freins ou les clignotants ne fonctionnent pas lors de l'inspection du véhicule.

Les camions ou véhicules dont on ne peut distinguer les feux de freins pour une raison ou pour une autre doivent être traités comme si les feux ne fonctionnaient pas. Si des signaux manuels peuvent être visibles, procédez comme ci-dessus. Dans le cas contraire, on refuse alors d'effectuer le test jusqu'à ce que les feux soient réparés. Tout véhicule dont les signaux sont défectueux et duquel on ne peut distinguer les signaux manuels ne sera pas autorisé à servir pour les tests.

Si le véhicule est muni d'un compteur de vitesse défectueux ou n'en a pas du tout, les tests n'auront pas lieu, à moins que le candidat accepte au préalable que l'examineur estime la vitesse.

Vérifiez tous les véhicules à double commande avant le test, c'est-à-dire les feux des freins, les freins, le rétroviseur de l'examineur, l'interrupteur, les pédales de freins doubles, le double embrayage avec transmission manuelle, les ceintures de sécurité. (Si les ceintures de sécurité sont installées, l'examineur **doit** boucler la sienne.)

Véhicules avec troubles mécaniques

Tout véhicule avec un des troubles suivants ne doit pas servir pour le test :

- Véhicule avec un défaut au volant ou tout véhicule avec trois défauts (phares, essuie-glaces, clignotants, etc.).
- Véhicule dont l'odomètre ne fonctionne pas. (Se référer aux directives ci-dessus.)
- Véhicule dont les vitres ou le pare-brise sont verglacés ou embrumés (que le véhicule soit équipé de pare-verglas ou non).
- Véhicule dont les freins, y compris le frein de stationnement, sont défectueux. (Avant de commencer le test sur route, vérifiez les freins en demandant au candidat d'appuyer fortement sur la pédale.)
- Véhicule dont les essuie-glace ne fonctionnent pas (par une journée de pluie).
- Véhicule dont les feux de freins ne fonctionnent pas, si le candidat a déjà été prévenu.

- Véhicule dont la portière ou la vitre avant de droite ne peut s'ouvrir de l'intérieur en raison d'une défectuosité à la poignée.

MARQUE DES POINTS

Avant d'appeler un candidat pour un test sur route, vérifiez ce qui suit :

- Le permis d'apprenti conducteur ou le permis de conduire est-il valide et signé par le candidat?
- Les tests écrits ont-ils été faits et les qualifications pour chaque classe sont-elles indiquées?
- L'épreuve visuelle a-t-elle eu lieu pour la classe visée? S'il y a restriction, il faut l'indiquer dans l'espace réservé à cette fin sur le permis de conduire et sur la feuille de contrôle. Notez également toute autre restriction jugée nécessaire, s'il y a lieu.
- Dans les cas d'unité mobile, prenez soin de spécifier le numéro d'unité ou de la région où se tient le test.
- Une fois dans le véhicule, assurez-vous que le conducteur respecte les restrictions pertinentes (verres correctifs, transmission automatique, dispositif mécanique nécessaire, etc.).

Vérifiez avec soin la feuille de résultats de l'examen et celle du test sur route et corrigez toute erreur éventuelle avant d'en remettre copie au candidat.

Étant donné que vous êtes la dernière personne à faire affaires avec celui-ci, il vous revient de lui donner une copie correcte.

INSPECTION DE VÉHICULE

Demandez au candidat de bien vouloir appliquer les freins quelques fois pour que vous puissiez en vérifier l'efficacité.

Vérifiez les feux de freins, le klaxon, le volant, les clignotants, le frein de stationnement et, s'il pleut, l'essuie-glace.

Une fois en route, vérifiez le compteur de vitesse, le silencieux et les freins.

Se référer à « Renseignements et antérieurs aux tests sur route - Généralités » en ce qui a trait à toute autre défectuosité.

INTRODUCTION - POINTS À RETENIR

- Commencez d'abord par vous nommer.

- Essayez de rassurer le candidat inquiet avec quelques paroles aimables.
- Soyez clair dans votre introduction et l'explication du test sur route.
- Dites au candidat que vous n'êtes pas là pour lui tendre des pièges.
- Demandez-lui s'il a des questions avant de débiter.

Il n'y a pas deux présentations semblables, et cela importe peu. L'idée, c'est que les points principaux de l'administration du test soient couverts et que le candidat les comprenne bien. Par exemple, vous pouvez dire ceci : « Pendant ce test, M. _____, M^{me} _____, M^{lle} _____, je veux que vous conduisiez aussi prudemment que d'habitude. Je ne vous dicterai pas quoi faire et où aller au fur et à mesure. Je ne vous demanderai pas de faire des erreurs, ni essayerai de vous prendre en défaut. Veuillez observer toutes les règles de la circulation et tous les signaux routiers. Avez-vous des questions? »

LE TEST SUR ROUTE

Donnez vos instructions bien avant l'endroit où le candidat doit les exécuter. Accordez-lui amplement de temps après une directive pour lui permettre de l'assimiler. Si le temps vous manque pour lui dicter un virage, ne lui « lancez » pas la directive à la hâte. Laissez-le filer tout droit même si cela vous écarte du trajet de l'épreuve. Il vous suffira de le guider afin qu'il revienne sur la route servant aux tests dès que possible.

Informez le candidat de l'endroit où il doit faire une manoeuvre avant de lui dire quoi faire. Cela évitera un faux mouvement ou un geste précipité. Servez-vous de points de repère pour dicter les manoeuvres, par exemple : « À l'intersection que nous approchons, tournez à droite. »

Donnez des instructions claires et explicites. Si vous exigez un virage à droite, pointez la droite avec la main afin d'éviter que le candidat confonde la droite et la gauche comme il arrive parfois. Parlez nettement, ne marmonnez pas. Si vous êtes précis et distinct, le candidat ne vous demandera pas de répéter ou d'expliquer vos directives.

Ne donnez jamais d'instructions et n'enseignez pas pendant que vous marquez les points. Cela pourrait distraire ou énerver le candidat. Si vous vous appliquez à marquer les points, vous n'aurez pas le temps de faire autre chose. Si vous devez renseigner le candidat sur son rendement, faites-le après avoir inscrit les points, en fonction des notes prises. Examen et enseignement différent grandement; vous êtes avant tout un examinateur.

Ne dites pas au conducteur comment conduire et ne le lui montrez pas non plus, mais répondez toujours aux questions servant à lui indiquer ce que vous attendez de lui. Cela vous évitera d'avoir à expliquer par après le pourquoi de telle ou telle directive. Souvenez-vous, vous êtes là d'abord et avant tout pour marquer les points d'un test de conduite et non pour évaluer la faculté de compréhension du candidat.

Ne forcez pas un candidat à faire quelque chose lorsqu'il ne le désire pas et ne le pressez pas. Cela peut s'avérer dangereux et vous rend en partie responsable des éventuels accidents. Ces candidats échoueront probablement, auquel cas vous les encouragerez simplement à intensifier leur entraînement et à revenir pour un test futur.

ARRÊT DE TEST - ÉCHEC DU CONDUCTEUR

À n'importe quel moment en cours de trajet, un conducteur peut faire quelque chose qui le disqualifiera sur-le-champ. Il existe quatre pareilles situations. Le cas échéant, cessez le test immédiatement et, si vous jugez que le retour au point de départ comporte des dangers, laissez le véhicule sur les lieux jusqu'à ce qu'on puisse venir le reprendre. Sinon, indiquez au candidat la route la plus simple pour revenir. Attendez d'être de retour avant de lui faire part de son échec, car vous pourriez le bouleverser au point d'avoir un accident.

Causes de disqualification

Infraction flagrante à toute loi de la circulation

Tout acte pour lequel un conducteur serait normalement arrêté. Une infraction mineure, mauvaise utilisation des voies ou rouler sur un feu jaune, est simplement notée sur la feuille de pointage. L'excès de vitesse, la conduite dangereuse, le dépassement sur une ligne double continue sont des exemples de dérogation à la loi (tout acte illégal mettant l'examineur en danger).

Action dangereuse

Lorsqu'un accident est évité de justesse grâce à la conduite préventive d'un autre conducteur ou à l'esquive d'un piéton. Lorsque l'examineur doit aider à contrôler le véhicule. Lorsque le candidat conduit avec une roue ou plus sur l'accotement ou le trottoir. Lorsqu'il est impuissant à contrôler le véhicule. Si l'épreuve a lieu dans une automobile à double commande, l'examineur ne doit toucher ni au volant ni aux freins à moins d'urgence.

Accident

Un accident, si minime soit-il, qui aurait pu être évité par le candidat, qu'il soit responsable ou non, entre autres : collision avec un autre véhicule (excepté les cas insignifiants de contact de pare-chocs); heurter un piéton, sauf s'il en est réellement la seule cause; collision avec un objet fixe (excepté contact de pare-chocs); grimper sur la bordure de trottoir lors de l'épreuve de stationnement en parallèle.

Si le véhicule du candidat n'est plus en état de fonctionner à la suite d'un accident qu'il aurait pu éviter, le rapport de test est noté « Incomplet », et les explications nécessaires sont ajoutées en remarque.

Manque de collaboration ou refus de procéder

Refuser d'exécuter une manoeuvre. Refuser à plusieurs reprises de suivre les directives. Offrir des paiements illicites ou des « pourboires ».

(Renvoyez ces candidats à votre surveillant.)

Référez au surveillant quiconque vous accuse de discrimination. Si vous travaillez à partir d'une unité mobile, soumettez les plaintes de discrimination à l'examineur en chef.

N'insistez pas si un candidat vous affirme qu'il ne peut pas faire une certaine manoeuvre.

ARRÊT DE TEST - INCOMPLET

Le test est suspendu et l'on inscrira « Incomplet » sur la feuille de contrôle pour des raisons autres que le manque d'aptitudes du candidat si :

- le véhicule a une panne d'essence, une crevaison ou cesse de fonctionner au cours du test;
- le candidat tombe malade et est incapable de poursuivre;
- le temps se gâte à tel point que l'on doit interrompre le test pour des raisons de sécurité

DIRECTIVES SPÉCIALES À L'INTENTION DE L'EXAMINATEUR

Parlez le moins possible durant le test.

Ne faites pas d'observations sur les erreurs du candidat et ne lui dites pas comment il aurait dû exécuter telle manoeuvre. Répondez, le plus brièvement possible, aux questions lui aidant à mieux comprendre vos demandes. S'il désire savoir si une manoeuvre est bonne ou mauvaise, répondez simplement : "Je vous l'expliquerai à la fin du test." Cela ne vous permet pas d'être abrupt et impatient, mais vous aide simplement à mieux vous concentrer sur l'évaluation de sa conduite et empêche toute remarque pouvant le distraire ou le bouleverser. Si un conducteur persiste à vouloir causer de tout et de rien, essayer de l'en dissuader gentiment et poliment en l'exhortant à s'en tenir à la conduite de son véhicule.

Surveillez tout ce que fait le conducteur. Notez seulement ce que vous voyez.

Les points que vous n'avez pas observés sur la route du test, par manque de temps ou de moyens ou en raison d'un oubli de votre part, devraient être laissés en blanc de façon à refléter fidèlement les points couverts de même que l'habileté du candidat telle qu'observée.

Marquez les points au fur et à mesure.

Ne vous fiez pas à votre mémoire. Vous oublierez plusieurs détails si vous ne les notez pas dès que vous les observez.

Ne prenez pas l'habitude de vérifier seulement quelques points favoris.

Ceux-ci ne sont pas nécessairement une indication de l'habileté générale du candidat ou un reflet de ce qu'il devrait obtenir dans les autres parties de l'épreuve.

Donnez le test au complet.

Ne coupez jamais les trajets et n'établissez pas les vôtres non plus. Tenez-vous-en aux trajets officiels. Ne terminez pas le test avant le fin sous prétexte que le conducteur est habile. Un conducteur expérimenté peut très bien s'appliquer au début, mais retomber plus tard dans ses mauvaises habitudes. Et plus important encore, d'autres candidats pourraient déduire que le test, de

par sa courte durée, n'exige aucune préparation spéciale ou pourraient accuser l'examineur de favoritisme ou de préjugés.

Surveillez attentivement les conducteurs ayant un handicap physique ou de troubles visuels et auditifs et ceux dont la taille est excessivement petite. Donnez-leur l'occasion de démontrer si vraiment, ces conditions affectent sérieusement leurs aptitudes au volant.

Cessez le test immédiatement si vous croyez qu'il est dangereux de le poursuivre. Règle générale, ne procédez pas à un test lorsque les routes sont verglacées ou s'il y a du brouillard. (La pluie et l'obscurité ne sont pas considérées comme étant risques de danger spéciaux.)

Surveillez la circulation et, dans l'intérêt de la sécurité de tous les usagers de la route, prévenez le candidat d'un danger imminent si vous croyez qu'il ne s'en aperçoit pas. (Ceci suffit à le disqualifier, il va sans dire.)

Soyez prêt à prendre le contrôle du véhicule à tout moment. (Autre cause de disqualification)

R.C.C. (RÉSULTATS - COMPLIMENTS - CRITIQUES)

Il faut toujours d'abord informer l'intéressé s'il s'est qualifié. Le **complimenter** ensuite sur la façon dont il s'est acquitté de certaines manoeuvres. Il sera alors mieux disposé envers vos **critiques**. C'est là une méthode éprouvée qui permet de se faire écouter à coup sûr.

CONSIGNATION DES ERREURS

Le conducteur peut démontrer certaines mauvaises habitudes, des erreurs répétées, un manque d'expérience, de l'incertitude, lesquels lorsque combinés trahissent un manque de compétence. En interrompant un test pour accumulation d'erreurs, dirigez simplement le conducteur au point de départ par la route la plus facile. Une suite d'erreurs pendant le test est une preuve que le candidat n'est pas prêt à se voir accorder le privilège de la conduite.

La section qui suit vous aidera à marquer les points lors du test de conduite.

DÉMARRAGE (Test d'habileté)

Le but de ce test est de déterminer dans quelle mesure le conducteur connaît les contrôles de son véhicule, s'il les ajuste au préalable et s'il prend toutes les précautions nécessaires avant de prendre la route.

Instructions

Il se pourrait que vous ayez à causer un peu de généralités afin de détendre un candidat nerveux. Vous pouvez lui suggérer de mettre le moteur en marche et lorsqu'il se sentira prêt, il pourra prendre la route.

Point principaux

Surveillez attentivement si le conducteur vérifie tous les contrôles avant de démarrer son véhicule (siège, rétroviseur, etc.). Si le candidat vérifie la circulation, puis ses contrôles, puis décide de partir, il pourrait se faire heurter par un véhicule qui s'est approché entre-temps.

Points à surveiller :

- N'appuie pas sur la pédale d'embrayage lors du démarrage;.
- Demeure trop longtemps en première ou deuxième vitesse avant de changer;.
- N'a pas relâché le frein de stationnement;.
- Démarre en troisième ou en deuxième vitesse, sauf sur chaussées glissantes;.
- Omet de vérifier la circulation dans le rétroviseur et les miroirs de côté avant de s'engager sur la route.

UTILISATION DES CLIGNOTANTS (GÉNÉRAL)

Cet élément de la conduite ne constitue pas vraiment un point séparé. Il est marqué relativement aux :

- **virages à droite et à gauche** sur les rues ou entrées;
- **cap dans la même voie** (marquez lors des changements de voie);
- **stationnement en parallèle**, sortie en marche arrière, ralentissement;
- **départ** à partir d'un trottoir.

Points à surveiller :

- Pas de signal;.
- Signal combiné avec d'autres opérations;.
- Signal changé ou corrigé.

EMBRAYAGE / DÉBRAYAGE (s'il y a lieu)

Points principaux

Surveillez si le conducteur garde continuellement le pied sur la pédale d'embrayage.

Points à surveiller :

- Relâchement de la pédale d’embrayage sur arrêt du véhicule à 10 milles à l’heure ou plus;
- Pied sur la pédale lorsque ce n’est pas nécessaire;
- Le moteur cale lorsque le véhicule s’arrête;
- Conduite au débrayé en descendant les côtes et dans les courbes;
- Embrayage avec à-coups;
- Fait grincer la transmission;

POSTURE (Général)

Cet élément de la conduite est observé afin de déterminer si la position du conducteur lui permet d’avoir plein contrôle de son véhicule en tout temps.

Point principaux

Le conducteur devrait avoir ajusté le siège avant de commencer le test. Vérifiez si le siège est assez élevé et si le conducteur est capable d’atteindre confortablement les pédales.

Points à surveiller :

- Coude en dehors de la fenêtre;
- Espace entre les deux mains moins du tiers du volant;
- Est assis à demi-tourné;
- S’assoit trop éloigné pour permettre de bien appuyer sur les freins, ou trop près;
- Conduite non nécessaire à une main seulement;

ARRÊT D’URGENCE (Test d’habileté)

À tenir seulement si vous doutez des réflexes du conducteur ou du bon fonctionnement des freins.

Instructions

« Au prochain arrêt, je voudrais vérifier votre habileté à faire un arrêt soudain. Plus vite vous freinez, mieux c’est. Je surveillerai à l’arrière afin de m’assurer que la route est libre et quand je

dirai « Arrêtez », faites-le aussi vite que possible. Voulez-vous s'il vous plaît conduire à 10 m/h. »

Pour lui donner l'ordre, servez-vous seulement du mot « Arrêtez ». Ne feignez pas une situation (comme « un enfant se lance dans la rue »). Assurez-vous que le conducteur comprend bien ce que vous attendez de lui.

Points principaux

Surveillez s'il y a des véhicules qui suivent. Ne donnez pas le test dans une rue étroite bordée d'automobiles stationnées. Le candidat pourrait faire une embardée et heurter les véhicules immobiles. Ne donnez pas le test si la chaussée est glissante ou si le véhicule est rempli d'objets, surtout sur la tablette de la lunette arrière.

Points à surveiller :

- Le véhicule ne s'arrête pas en dedans de 18 pieds;
- Le véhicule dévie considérablement;
- Nécessité de pomper les freins;
- Le véhicule pivote de côté.

MARCHE ARRIÈRE (Test d'habileté)

Ce test consiste à évaluer l'habileté du candidat à faire marche arrière en ligne droite et se donne ordinairement immédiatement après l'arrêt subit.

Instructions

« Veuillez faire marche arrière dans la rue tout comme si vous sortiez à reculons de votre entrée .»

Points principaux

Attribuez la totalité des points pour l'usage du miroir extérieur s'il n'est pas pratique de se retourner, pourvu que celui-ci soit bien ajusté et que la vue ne soit pas obstruée.

Assurez-vous qu'il n'y a aucun danger à faire marche arrière avant de dire au candidat de procéder.

Points à surveiller:

- Recule trop rapidement;
- Ne regarde pas en arrière continuellement et se laisse aller aveuglément sur les cinq derniers pieds;

- Ouvre la portière et se penche à l'extérieur pour voir en arrière pendant que le véhicule est en mouvement;
- Se sert du rétroviseur pour reculer au lieu de retourner la tête;
- Néglige de vérifier la circulation à gauche avant de commencer à reculer;
- Recule dans la bordure de trottoir ou en travers de la route;

STATIONNEMENT EN PARALLÈLE (Test d'habileté)

Cette épreuve sert à évaluer le jugement du candidat et son habileté à stationner parallèlement au trottoir.

Instructions

«Avant d'atteindre la prochaine intersection, je voudrais que vous approchiez à côté de l'automobile verte, puis que vous stationniez derrière, comme si vous stationniez dans un espace entre deux véhicules.»

Points à surveiller :

- Se sert du rétroviseur au lieu de se retourner pour regarder par la lunette;
- Heurte les autres automobiles;
- Stationne son véhicule à plus de 18 po de la bordure;
- Recule sur la bordure de trottoir;
- Néglige de vérifier la circulation lorsqu'il s'apprête à repartir;

ACCÉLÉRATION ET FREINAGE (Général)

Cet élément de la conduite ne constitue pas vraiment une épreuve en soi, et est évalué en relation avec presque toutes les autres aptitudes de conduite. En général, on y observe l'hésitation et l'incertitude résultant d'un manque d'expérience et de formation.

Points principaux

Surveillez spécialement la douceur de l'opération du véhicule. L'hésitation et l'incertitude trahissent un manque d'habitude.

Points à surveiller :

- S’arrête brusquement et démarre en un mouvement sec. Notez « mise en marche saccadée » sous « Embrayage »;
- Hésite comme s’il était timide ou incertain de ce qu’il doit faire. Un bon conducteur n’a pas à réfléchir longuement sur des manoeuvres simples;
- Lance le moteur à vide avant de partir;
- S’arrête et repart pendant qu’il change de vitesse ou lorsque non nécessaire;
- Se dépêche et semble pressé d’en finir;
- Excède la limite de vitesse.

POSITION SUR LA ROUTE

Observation faite en relation avec d’autres problèmes. L’art de tenir sa position sur la route est une partie importante d’une conduite sûre.

Points principaux

Faire la consignation des points dans le cadre du test sur les virages ou les changements de voie.

Points à surveiller :

- Chevauche la ligne des voies sur le côté droit de la route;
- Chevauche la ligne du centre (sauf pour un dépassement);
- Heurte ou gratte la bordure de trottoir ou conduit sur l’accotement;
- Prend le tournant trop large, ou “coupe les coins” dans les virages;
- Se place dans la mauvaise voie pour un virage à droite ou à gauche;
- Bloque l’intersection lorsqu’il s’arrête à un signal, à un feu de circulation ou pour céder le passage à un autre véhicule.

ARRÊT DANS UNE PENTE (Test d’habileté)

L’épreuve a pour but d’établir si le conducteur est assez habile pour arrêter son véhicule dans une pente en toute sécurité.

Instructions

« Lorsque vous serez dans la côte, stationnez votre véhicule le long de la route près du poteau téléphonique (ou autre point de repère) comme si vous vouliez le laisser là pour quelques instants. »

Points à surveiller :

- Le frein de stationnement n'est pas appliqué;
- Le contact n'est pas éteint;
- Les roues avant ne sont pas bien braquées;
- La commande d'embrayage n'est pas bien en place;
- Le véhicule recule;
- Le véhicule est immobilisé à plus de 18 po de la bordure;

DÉMARRAGE DANS UNE PENTE (Test d'habileté)

L'épreuve a pour but d'établir si le conducteur est assez habile pour mettre son véhicule en marche dans une pente sans reculer.

Instructions

Ce test peut avoir lieu en même temps que les autres épreuves en pente, en demandant au candidat de repartir après avoir stationné son véhicule.

Points principaux

Surveillez le travail de la main et du pied (s'il y a lieu). Regardez attentivement s'il vérifie la circulation avant de s'engager sur la route.

Points à surveiller :

- Recule;
- Cale le moteur;
- Ne relâche pas le frein de stationnement avant de repartir;
- Regarde dans le rétroviseur au lieu de la lunette pour vérifier la circulation.

SIGNALISATION ROUTIÈRE (Circulation)

Cette observation vise à déterminer si le conducteur comprend et respecte les feux de circulation.

Points principaux

S'il n'y a pas de feux de circulation, questionnez le conducteur quant à la signification et la position des feux, mais ne marquez aucun point.

Points à surveiller :

- S'arrête à mi-chemin dans les passages pour piétons;
- Doit freiner soudainement parce qu'il n'a pas anticipé un changement de feu de circulation;
- Chevauche les voies lorsqu'il s'arrête;
- S'immobilise dans les intersections;
- S'engage dans les intersections sur un feu jaune ou rouge;
- Néglige de s'arrêter complètement sur un feu rouge pour effectuer un virage à droite lorsqu'autorisé.

SIGNAUX D'ARRÊT (Circulation)

Cette observation a pour but d'établir si le conducteur surveille les signaux de circulation et s'il les respecte.

Points principaux

Soyez prudent lorsque vous donnez des directives : vous pouvez dire au candidat de « filer droit », et il peut interpréter vos paroles autrement et brûler un feu rouge.

Points à surveiller :

- S'arrête à mi-chemin dans les passages pour piétons ou leur bloque la voie;
- Chevauche la voie aux arrêts;
- Néglige de regarder dans toutes les directions avant de repartir;
- Omet de s'arrêter complètement;
- Ne remarque pas le signal d'arrêt.

VIRAGE A DROITE (Circulation)

L'objectif de ce test est de déterminer si le conducteur fait montre des aptitudes et du jugement requis pour exécuter un virage à droite.

Instructions

« Maintenant, à cette intersection, virez à droite » ou encore « Au coin de la rue où se trouve la demeure en briques rouges, veuillez tourner à droite ». (De votre crayon, pointez la direction.) Il est parfois sage de répéter la directive lorsque vous passez l'intersection précédant celle où le candidat doit faire le virage.

Points principaux

N'attribuez un mauvais point pour avoir tourné de la mauvaise voie que si le véhicule se trouve assez à gauche pour permettre un dépassement à droite.

Points à surveiller :

- Signal donné trop tard;
- Signal indistinct ou trop bref;
- Signal continué lorsque le virage est entamé (manuel);
- Omet de se déplacer dans la voie appropriée en temps et lieu;
- Monte sur le trottoir lorsqu'il tourne;
- S'engage dans la courbe trop rapidement et doit appliquer les freins;
- Ne tourne pas dans la voie appropriée;
- Conduit au débrayé en amorçant le virage;
- Doit changer de vitesse après avoir amorcé le virage;
- N'effectue pas le virage de la voie appropriée;
- Serre les autres voitures pour s'engager dans la voie;
- Prend le tournant trop large.

VIRAGE À GAUCHE (Circulation)

Instructions

Semblables à celles pour le virage à droite.

Points principaux

N'attribuez un mauvais point que si le véhicule est assez loin du centre pour permettre un dépassement à gauche ou laisse supposer un virage à droite.

Points à surveiller :

- Signal donné trop tard;
- Signal indistinct ou trop bref;
- Signal continué lorsque le virage est entamé (manuel);
- Omet de se déplacer dans la voie appropriée en temps et lieu;
- Monte sur le trottoir lorsqu'il tourne;
- S'engage dans la courbe trop rapidement et doit appliquer les freins;
- Ne tourne pas dans la voie appropriée;
- Conduit au débrayé pendant un virage;
- Doit changer de vitesse après avoir amorcé le virage;
- N'effectue pas le virage de la voie appropriée;
- Serre les autres voitures pour s'engager dans la voie;
- Prend le tournant trop large ou "coupe les coins".

ATTENTION ET DISTRACTION (Circulation)

Point principaux

N'accordez pas un mauvais point pour ne pas avoir suivi des instructions imprécises ou mal comprises. Surveillez si le conducteur rive les yeux sur la route ou s'il les promène de gauche à droite, périodiquement.

Points à surveiller :

- Ne suit pas les instructions lui indiquant où aller et que faire;
- Converse trop de choses hors de propos;
- Quitte la route des yeux pendant plus d'une seconde à la fois pour parler ou faire des ajustements à son véhicule.

TENUE EN VOIE (Circulation)

Cette observation se fait afin de déterminer si le conducteur garde son véhicule là où il se doit et s'il respecte les autres usagers de la route.

Points principaux

N'attribuez pas un mauvais point pour omission de circuler à droite dans les districts commerciaux et résidentiels où des véhicules sont stationnés.

Soyez attentif afin de voir si le candidat longe les automobiles stationnées de trop près.

Points à surveiller :

- Empiète sur les lignes clairement marquées;
- Conduit trop près des véhicules stationnés;
- Chevauche la ligne du centre lorsqu'il ne dépasse pas;
- Aux intersections, lorsqu'il file droit, empiète sur les autres voies et prend l'espace d'un autre véhicule;
- Va d'une voie à l'autre inutilement.

CONDUITE DERRIÈRE UN VÉHICULE (Circulation)

Cette observation vise à établir l'aptitude du conducteur à juger des distance et de la vitesse et s'il utilise efficacement l'espace des voies publiques.

Points principaux

Portez une attention toute particulière aux distances lorsque les chaussées sont mouillées ou glissantes.

Notez si le conducteur, lorsqu'il suit un autre véhicule, étudie la circulation devant lui. Remarquez

s'il suit de si près qu'il ne peut voir les signaux de la circulation à la droite, ou s'il suit aveuglément les autres véhicules.

Points à surveiller :

- Suit de tellement près qu'il ne pourrait pas s'arrêter à temps;
- Ne peut voir devant ni de chaque côté du véhicule qui le précède, la marge de sécurité étant insuffisante.

DÉPASSEMENT (Circulation)

Cette observation se fait, si possible, afin de déterminer si le candidat contrôle son véhicule, s'il peut estimer la vitesse des autres voitures et s'il choisit bien le temps et l'endroit pour dépasser.

Points principaux

Surveiller si le conducteur hésite puis accélère avant de dépasser ou si son geste est sûr et régulier.

Points à surveiller :

- Juge mal de la vitesse des véhicules venant en sens inverse et doit revenir dans sa voie;
- Choisit mal l'endroit pour dépasser, par exemple avant de croiser une automobile garée en double file;
- Coupe une voiture de trop près après avoir doublé;
- Ne vérifie pas la circulation derrière lui avant de dépasser;
- Ne signale aucunement son intention de dépasser aux véhicules qui le suivent;
- Dépasse à droite à l'encontre de la loi.

EMPLOI DU KLAXON (Circulation)

Cette observation a pour but de déterminer si le conducteur se sert de son klaxon comme moyen d'avertissement ou plutôt pour exiger le passage.

Points principaux

Ne suggérez pas l'usage du klaxon, mais remarquez l'utilisation qu'en fait le conducteur. Notez la différence entre un coup léger et un coup violent.

Points à surveiller :

- Négligence d'avertir un piéton distrait, ou lorsqu'il double;
- Klaxonne lorsqu'il traverse une intersection;
- Emploie son klaxon pour presser un autre conducteur arrêté à une intersection.

DÉPASSEMENT PAR AUTRUI (Circulation)

Cette observation vise à établir si le conducteur partage la chaussée avec les autres usagers de la route.

Points principaux

Observez, lorsque possible, si le conducteur ralentit lorsque l'automobiliste qui le suit a signalé son intention de le doubler.

Points à surveiller :

- Ne donne pas le droit de passage au véhicule qui le double à gauche;
- Ne diminue pas sa vitesse.

APPROCHE À L'INTERSECTION (Circulation)

Cette observation vise à établir si le conducteur est de ceux qui anticipent le danger à temps pour faire le nécessaire.

Points principaux

Observez si le conducteur regarde dans les deux directions et s'il jette un dernier coup d'oeil vers la gauche.

Notez la vitesse pour vous assurer que le conducteur pourrait freiner à temps en cas d'urgence.

Points à surveiller :

- Ne regarde pas suffisamment dans les deux directions pour s'assurer que la voie est libre;
- S'arrête avant de traverser une intersection même s'il n'y a aucun signal d'arrêt et aucun véhicule qui s'approche;
- Doit ralentir en freinant après s'être engagé dans une intersection.

DROIT DE PASSAGE (Circulation)

Cette observation se fait, si possible, pour déterminer si le conducteur partage la voie avec les autres usagers de la route.

Points principaux

Essayez d'établir si le conducteur fait preuve d'arrogance pour obtenir le droit de passage même si, légalement, celui-ci lui revient. Cela s'applique dans le cas de piétons aussi bien que d'automobilistes.

Points à surveiller :

- S'avance tellement près des piétons aux intersections qu'il donne l'impression de demander le passage;
- Se montre très agressif lorsqu'il prend le droit de passage, même s'il est dans son droit;
- D'autres automobilistes doivent freiner brusquement parce qu'il a omis de leur céder le droit de passage.

ANNEXE

REPRISE DE L'EXAMEN ET PROGRÈS DU CONDUCTEUR

GÉNÉRALITÉS

Les fonctions de l'examineur comportent également l'aide aux services de mesures correctives lorsque qu'un conducteur se rend coupable de plusieurs accidents ou infractions. Les programmes de perfectionnement incluent ordinairement une entrevue avec l'intéressé et un examen. Sur le terrain, l'examineur se voit habituellement confier le soin de procéder à l'entrevue.

ENTREVUE

Une entrevue se dit d'un échange destiné à un dessein particulier plutôt qu'à retirer satisfaction de la conversation proprement dite.

Objet

Une entrevue sert à :

- recueillir des renseignements;
- renseigner l'intéressé;
- influencer certains aspects de son comportement.

ENTREVUE PERSONNELLE

Dans le contexte qui nous préoccupe, une entrevue est un entretien informel entre un représentant du service de perfectionnement des conducteurs et un conducteur en vue d'étudier le problème de ce dernier. Cela implique obtenir et analyser autant de renseignements géographiques que possible afin de découvrir les facteurs étant à la source des infractions et des accidents du conducteur visé, et de suggérer des méthodes devant l'aider à régler son problème.

La solution peut résider aussi bien sans ses antécédants personnels que dans sa fiche de conduite. Le type, la fréquence, le genre et la séquence d'erreurs au dossier doivent être analysés. Il se peut que sa performance médiocre soit due à un manque de connaissance des règles de la conduite ou à une incapacité à s'adapter aux changements de la circulation et à des conditions de conduite complexes. Cela peut notamment être le cas chez une personne qui quitte une région rurale pour une région urbaine. Alcool, fatigue, somnolence ou inquiétude peuvent être à la source du problème.

Connaître le nombre de kilomètres parcourus annuellement par le conducteur et la raison pour laquelle il utilise son véhicule, pour affaires ou loisir, peut être d'un grand secours à l'intervieweur. De tels renseignements visent à établir le degré d'exposition aux accidents et infractions plutôt que

de déterminer si un conducteur mérite le privilège de conduire un véhicule.

La personnalité et l'attitude revêtent à égale importance capitale. Une simple conversation peut révéler une instabilité qui se manifeste au volant. Un manque de contrôle de soi-même, tendance à agir par impulsion et à prendre des risques, surtout en présence d'autrui, l'agressivité, l'immaturité, la délinquance juvénile et le rejet de l'autorité sont des indices du comportement d'un conducteur que l'on décèle au fil d'une conversation.

Intolérance, timidité, ou insécurité se reflètent également parfois au volant. Problèmes d'ordre professionnel, troubles conjugaux, problèmes de santé, insécurité financière peuvent aussi être à la source d'un mauvais dossier de conducteur.

L'INTERVIEWEUR

L'intervieweur doit faire preuve de compétence, de diplomatie et de tact dans ses entretiens avec le conducteur à problème. Il doit pouvoir communiquer et comprendre tout en se faisant comprendre lui-même. Il doit avoir un jugement sain et sûr et connaître le rapport entre accidents et infraction au *Code de la route*. Il doit pouvoir discerner le degré de gravité des accidents et infractions inscrits au dossier du conducteur qu'il questionne.

Il se doit de connaître à fond la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*, les règles du ministère et les rouages de sa division. Il ne doit jamais oublier son but ultime, qui est d'aider le conducteur problème à atteindre un niveau de conduite automobile acceptable.

L'intervieweur saura écouter, car il pourrait arriver qu'il s'empare de la conversation, ne laissant ainsi aucune chance au conducteur de contribuer à la solution de ses propres erreurs. Il saura encourager son vis-à-vis à essayer de résoudre ses problèmes par lui-même. Il est préférable qu'un intervieweur ait une connaissance de la psychologie pratique élémentaire. Il doit être en mesure de reconnaître les schémas de comportement humain et les facteurs de motivation afin de pouvoir faire un analyse pratique du problème du conducteur en question.

La réussite ou l'échec du programme de perfectionnement du conducteur dépend considérablement de l'intervieweur. Son habileté lui permettra d'évaluer correctement les problèmes du conducteur et de l'aider à les surmonter.

Une entrevue n'étant pas une audience publique, il convient de la tenir en privé. On verra à ce que les interruptions et les distractions soient gardées au minimum.

PRÉPARATION

Il incombe à l'examineur de se familiariser avec le dossier du conducteur au préalable. Il devrait pouvoir s'adresser à lui par son nom et devrait vérifier le dossier afin de s'assurer que tout est en ordre (nom, âge, adresse, etc.).

L'intervieweur doit afficher un air naturel et avenant. Il devrait se lever, accueillir son visiteur cordialement, tâcher de le mettre à l'aise et lui offrir un siège avant de s'asseoir lui-même. Malgré l'aspect répétitif de la chose, l'intervieweur doit continuellement s'efforcer de traiter chaque conducteur comme une personne en soi et non pas comme un autre cas qui s'ajoute à son quotidien.

Une conversation sur un ton dégagé aura pour effet d'aider l'intervieweur à connaître le conducteur, son expérience, son emploi, son statut familial et s'il se sert de son véhicule pour affaires ou pour loisir.

À partir de ces questions, l'on peut établir une relation de travail agréable. Le succès de l'entrevue dépend largement de la façon dont elle a été amorcée, et c'est à l'intervieweur que revient la tâche de créer une ambiance de compréhension mutuelle. Non seulement les questions, mais aussi la façon dont elles sont posées, démontrant tant ouverture d'esprit qu'intérêt.

L'intervieweur doit se rappeler qu'il risque de perdre la collaboration du conducteur par des questions trop directes ou sarcastiques ou en affichant un air de supériorité. Le conducteur n'est pas un suspect criminel et l'entrevue ne doit pas prendre le caractère inquisitoire d'un interrogatoire en règle.

Voici quelques principes élémentaires :

- le conducteur doit savoir précisément la raison pour laquelle il se trouve là;
- on aura vérifié son dossier au préalable, afin de s'assurer qu'elle est exacte et complète;
- l'intervieweur et le conducteur discuteront d'une manière qui profite aux deux de la façon dont les accidents et les infractions au dossier de ce dernier auraient pu être évités.

L'intervieweur doit essayer d'amener le conducteur à reconnaître et à admettre ses mauvaises habitudes au volant, et le motiver à vouloir s'améliorer. Si le conducteur ne voit pas ses difficultés, il est du devoir de l'examineur de lui prêter main forte. Une fois le problème reconnu, on l'aidera à développer une technique convenable visant à améliorer ses habitudes de conduite, mais il devrait être encouragé à assumer lui-même la responsabilité de ces changements.

Il y a plusieurs façons de mener une entrevue. Si l'entretien se fait par approche indirecte, le conducteur aura la chance de discuter de son dossier de conduite en premier. Dans bien des cas, le conducteur essaiera d'expliquer ses infractions et accidents de façon à s'affranchir de tout blâme. La réaction du conducteur s'avérera pour l'examineur une excellente occasion de se faire une opinion de son comportement et de son attitude. Des croyances irrationnelles ou des préjugés sont parfois à la source du problème.

Tant qu'un conducteur n'aura pas eu la chance de s'expliquer, on ne peut s'attendre à ce qu'il cerne toute la problématique de son cas. Il ne lui est toutefois pas permis de prendre contrôle de l'entretien pour exprimer son dépit. L'examineur se méfiera des excuses courantes et ne sera pas dupé par une fausse collaboration.

CLÔTURE DE L'ENTREVUE

Au terme de l'entrevue, l'on doit en venir à entente. Pour ce faire, l'intervieweur doit faire un bref résumé des points discutés au cours de l'entretien.

Chaque cas doit être jugé selon ses propres mérites, non pas en comparaison avec les autres : les problèmes de chaque conducteur lui sont particuliers. On profitera de l'occasion pour expliquer plus en détails le système des points de démerite, et mentionner à quel moment ils sont rayés du dossier d'un conducteur.

