

Code canadien de sécurité

Norme 4 : classification des permis de conduire

Janvier 2020

ISBN : 978-1-927993-57-6

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

1111, promenade Prince of Wales

Bureau 404, Ottawa (Ontario) K2C 3T2

Tél. : 613.736.1003

Télec. : 613.736.1395

Courriel : info@ccmta.ca

ccatm.ca

AVANT-PROPOS

La présente norme a pour objectif de définir des classes de véhicule en vue de la délivrance de permis de conduire et de prescrire les connaissances et les compétences à maîtriser pour conduire chaque type de véhicule en toute sécurité sur les routes canadiennes. Des recherches montrent qu'un programme d'épreuves axé sur l'acquisition de connaissances essentielles préalables à l'obtention du permis de conduire peut réduire le risque d'accident. Les règles sont des éléments essentiels d'une politique de transport commune, puisqu'elles favorisent la sécurité routière et facilitent le libre déplacement transfrontalier des personnes. Le modèle canadien exige un certain degré d'indépendance constitutionnelle, de reconnaissance mutuelle des permis et de réciprocité. Compte tenu de l'importance des moyens de transport individuels, la possession d'un permis de conduire dûment reconnu par les administrations membres favorise la libre circulation des personnes et des marchandises. Le système de classification des permis de conduire est un élément du système de délivrance des permis de conduire qui contribue à l'atteinte de ces objectifs.

Ce système comprend sept classes de permis, chacune désignant un certain type de véhicule et le niveau d'aptitude nécessaire à son utilisation. La mise à jour de la présente norme est le fruit d'un processus long et rigoureux entrepris en 2016 et conclu en 2017 et témoigne de l'engagement du CCATM à :

- ancrer ses normes dans les plus récentes données probantes, conformément au Principe 1;
- favoriser une approche des normes fondée sur un ensemble de principes;
- laisser la marge de manœuvre nécessaire aux administrations pour répondre à des besoins particuliers.

Les présentes directives et normes témoignent de l'engagement indéfectible des administrations canadiennes envers la sécurité publique, de pair avec un souci de maintenir autant que faire se peut le privilège de conduire.

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE	1
Principes	1
Structure de la norme.....	1
Utilisation de la norme	2
Autorité normative du CCATM	2
Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé	2
Partie 1 Modèle pour la classification des permis de conduire	4
Chapitre 1 : Introduction	5
Chapitre 2 : Définitions	5
Chapitre 3 : Principaux facteurs liés au risque d'accident chez les nouveaux conducteurs	7
Partie 2 Normes pour la classification des permis de conduire	10
Chapter 1: Introduction	11
Objet de cette partie	11
Modèle	11
Descriptions des véhicules visés par la norme	12
Chapitre 2 : Classes de permis de conduire	14
Permis d'apprenti conducteur – Classes 5 et 6	14
Classe 5 – Véhicule de tourisme	14
Stade 1 – Permis d'apprenti conducteur	15
Stade 2 – Permis de conducteur novice	16
Stade 3 – Permis de conduire (assorti de tous les privilèges)	17
Classe 6 – Motocyclette.....	17
Stade 1 – Permis d'apprenti conducteur	17
Stade 2 – Permis de conducteur novice	19
Stade 3 – Permis de conduire (assorti de tous les privilèges)	19
Classes de permis supérieures (1-4)	20
Classe 4	21
Classe 3	22
Classe 2	23
Classe 1	23

Chapitre 3 : Conditions, restrictions et mentions.....	24
Conditions.....	24
Mentions.....	25
ANNEXE 1 : PRATIQUES EN VIGUEUR DANS LES ADMINISTRATIONS – 2018.....	26

CONTEXTE

Principes

Le concept de « principe » englobe généralement les règles, les normes et les valeurs qui guident ou décrivent les comportements souhaitables d'un individu ou d'un groupe. Les personnes et les organisations se basent sur des principes pour agir.

Le Code canadien de sécurité (CCS) et la stratégie nationale de sécurité routière contiennent bon nombre de principes. La norme 4 du CCS s'articule autour des principes suivants :

- l'uniformité et l'harmonisation des pratiques entre les administrations canadiennes favorisent la sécurité routière;
- les normes sont le fruit d'un processus de conception inclusif et participatif;
- la classification contribue à la sécurité routière par une approche fondée sur des systèmes et axée particulièrement sur l'intégrité du système de délivrance des permis;
- un système de classification uniformément appliqué contribue à la réciprocité, ce qui facilite la circulation des personnes et des marchandises;
- la classification des véhicules et les compétences de conduite connexes sont le produit d'une approche des exigences, des politiques et des lignes directrices fondée sur des données probantes, sur une expertise mondiale et sur les meilleures observations disponibles;
- les définitions des catégories de permis devraient refléter, autant que possible, les caractéristiques techniques des véhicules concernés et les compétences requises pour conduire ces véhicules.

Les administrations peuvent interpréter ces principes dans leur sens large lors de l'application des normes et des politiques. Les principes servent de guide pour l'atteinte des objectifs de sécurité routière.

Structure de la norme

La norme 4 du CCS contient :

1. L'introduction – le contexte entourant la norme, son interprétation et son application.
2. La norme – l'énoncé des spécifications techniques minimales à respecter.¹
3. Le bien-fondé – des énoncés qui exposent la raison d'être de la norme et les éléments probants sous-jacents et qui définissent les buts, les avantages et les résultats visés des mesures, des approches et des orientations stratégiques prévues. Le bien-fondé fournit un contexte stratégique pour appuyer l'application de la norme.

¹ Adapté des politiques de l'AAMVA, 2016.

Utilisation de la norme

Toutes les administrations canadiennes sont censées adopter les normes du CCS à titre de référence. Les normes du CCS représentent un seuil minimal et rien n'empêche les administrations de le dépasser. Chaque élément est expliqué et justifié. Enfin, la norme présente des pratiques existantes comme point de référence pour la compréhension des exigences.

Autorité normative du CCATM

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) est responsable de la coordination de tous les aspects de l'administration, de la réglementation et du contrôle du transport par véhicule automobile ainsi que de la sécurité routière au pays. Il compte parmi ses membres des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux.

Il partage avec ses membres une vision commune, soit doter le Canada du réseau de transport routier de passagers et de marchandises le plus sûr et efficace au monde. Le CCATM est l'organisme responsable du Code canadien de sécurité et exerce un leadership de collaboration dans les domaines de la recherche et des politiques en sécurité routière, des conducteurs et des véhicules ainsi que de la conformité et de la réglementation.

Vision

Mettre en place le réseau de transport routier de personnes et de marchandises le plus sûr et le plus efficace au monde.

Mission

Exercer un leadership collaboratif dans la gestion des priorités de sécurité routière au Canada.

Histoire

Issu de la volonté des quatre provinces de l'Ouest de se concerter sur des questions d'intérêt commun en matière de transport routier, le CCATM voit le jour dans les années 1940. Au début de la décennie suivante, l'Ontario et le territoire du Yukon se joignent au groupe, puis en 1956, deux ans après la promulgation par le Parlement de la *Loi sur les transports routiers*, le CCATM prend une envergure nationale en réponse à un besoin grandissant d'uniformisation devant la croissance du nombre de véhicules et de déplacements.

En 1975, les représentants de toutes les provinces et des territoires ratifient la charte de l'organisme, un petit secrétariat permanent est mis sur pied, puis le gouvernement du Canada devient membre à part entière en 1977. Le CCATM prend sa forme et sa dénomination actuelles lors de son incorporation dix ans plus tard. Il a eu 75 ans en 2015.

Les membres du CCATM proviennent des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. L'organisme rend compte aux entités suivantes, selon les circonstances :

- le Conseil des sous-ministres et le Conseil des ministres
 - conseils et recommandations en matière de transports et de sécurité routière;
- les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux
 - valorisation de la clairvoyance et de la coopération en matière de transports et de sécurité routière dans l'intérêt commun de toutes les parties concernées;
- les intervenants
 - dialogue et consultation de tous les instants pour conserver au CCATM sa capacité d'intervention et son statut d'organisme de référence.

Relation entre les modèles de catégorisation de chaque administration canadienne et les normes du CCATM

Les provinces et territoires du Canada établissent leurs propres épreuves théoriques et pratiques pour l'obtention du permis de conduire. En 1985, on a intégré des normes de catégorisation des permis de conduire dans le Code canadien de sécurité (CCS) afin d'uniformiser divers aspects de l'administration des conducteurs et des véhicules dans les provinces et territoires.

Partie 1

Modèle pour la classification des permis de conduire

Chapitre 1 : Introduction

Chaque autorité provinciale ou territoriale administre son programme de classification et de délivrance des permis de conduire de manière à maximiser la sécurité d'une multitude de façons. Des lignes directrices pour l'administration de ces programmes ont quand même été élaborées à l'intention des provinces et territoires pour favoriser l'application uniforme des normes de classification.

Chapitre 2 : Définitions

Conducteur de véhicule commercial : conducteur titulaire d'un permis de conduire commercial (classes de permis 1 à 4) ou réputé exercer ses fonctions à des fins commerciales conformément aux définitions de l'autorité compétente.

Condition : modalité imposée par l'autorité compétente à un conducteur ou à son permis de conduire. Au Canada, plusieurs gouvernements de tous les ordres utilisent indistinctement les termes « condition » et « restriction ». Dans le présent document, la notion de « condition » englobe celle de « restriction ».

Toutes les autorités compétentes inscrivent des conditions sur les permis de conduire dans le cadre de leur programme d'aptitude à la conduite. Par exemple, le port obligatoire de verres correcteurs, des restrictions liées à la conduite de nuit ou l'interdiction de conduire un véhicule non muni d'un antidémarrreur.

Conducteur : titulaire d'un permis de conduire valide, suspendu ou révoqué, ou personne ayant fait une demande de permis de conduire, peu importe la classe de véhicule.

Dossier de conduite : dossier où sont consignés notamment :

- la date de délivrance du permis (l'expérience de conduite du conducteur);
- les infractions au Code de la route et les mesures administratives;
- les sanctions appliquées;
- les conditions du permis, actuelles ou antérieures;
- les condamnations relatives à la conduite d'un véhicule motorisé en vertu du Code criminel du Canada;
- l'historique des accidents;
- les résultats d'épreuves sur route antérieures;
- d'autres examens médicaux non exigés par l'autorité compétente, mais dont les médecins transmettent souvent les résultats parce qu'ils fournissent des renseignements utiles sur l'état de santé d'un conducteur.

Mention : la description, inscrite sur le permis d'un conducteur, d'une permission qui lui est donnée de conduire un véhicule ayant une caractéristique particulière. Des critères précis régissent l'attribution de mentions. Les freins pneumatiques sont un exemple de caractéristique particulière.

Épreuve théorique : évaluation servant à vérifier les connaissances du Code de la route, des dangers, de la signalisation et de la conduite sécuritaire. Elle peut se faire sur papier, par voie électronique ou verbalement.

Conducteur de véhicule non commercial : titulaire d'un permis de conduire pour véhicules non commerciaux (classes de permis 5 ou 6) conformément aux définitions de l'autorité compétente.

Épreuve pratique : bien qu'elle soit parfois considérée comme synonyme d'épreuve sur route, l'épreuve pratique est une catégorie plus large qui peut porter sur les fonctions du véhicule, l'inspection avant le départ et l'inspection des freins pneumatiques, et utiliser diverses technologies, comme les ordinateurs et les simulateurs.

Restriction : voir la définition de « condition ».

Épreuve sur route : examen de conduite sur route effectué par un examinateur agréé par l'autorité compétente. Les épreuves sur route servent à évaluer la maîtrise des techniques de conduite. Dans certaines circonstances, elles peuvent néanmoins servir à évaluer la perception des dangers et les fonctions motrices et sensorielles nécessaires à la conduite d'un véhicule.

Chapitre 3 : Principaux facteurs liés au risque d'accident chez les nouveaux conducteurs

De nombreuses études et données sur le risque d'accident associé aux nouveaux conducteurs et aux jeunes conducteurs attestent la surreprésentation de ceux-ci dans les accidents mortels ou avec blessures². Au cours des vingt dernières années, les programmes de délivrance graduelle des permis de conduire ont contribué à réduire fortement les décès et les blessures chez les nouveaux et les jeunes conducteurs. Des études montrent que les premiers mois de détention d'un permis sont ceux où les risques sont les plus élevés³.

L'un des moyens jugés susceptibles de réduire le taux d'accident des nouveaux conducteurs est de restreindre la conduite dans des situations reconnues comme dangereuses au cours de cette période initiale. C'est pourquoi toutes les administrations canadiennes et la plupart des États américains ont adopté un système de délivrance graduelle des permis de conduire (DGPC). En vertu d'un tel système, le nouveau conducteur est assujéti à une supervision additionnelle aux premiers stades de son apprentissage et il lui est interdit de conduire dans des conditions présentant un risque supérieur, par exemple de conduire la nuit ou de transporter des passagers adolescents⁴.

Expérience

Le manque d'expérience est un problème universel chez les nouveaux conducteurs. Apprendre à conduire prend du temps; un conducteur doit passer beaucoup de temps derrière le volant pour atteindre un bon niveau de compétence, quel que soit son âge. Avec le temps, les tâches liées à la conduite (régler les commandes, regarder dans le rétroviseur, vérifier l'angle mort, contrôler sa trajectoire, évaluer correctement les situations, changer de voie, réagir de la bonne manière, etc.) deviennent des automatismes. Mais chez le nouveau conducteur, elles nécessitent une analyse qui accroît la charge mentale et peut réduire l'attention portée à la route. L'attention des nouveaux conducteurs est vite saturée, et leur capacité de faire plusieurs choses en même temps est relativement faible⁵.

² Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), *Fatality facts: teenagers 2014*. Arlington (VA), The Institute (cité le 16 avril 2017), 2014. <http://www.iihs.org/iihs/topics/t/teenagers/fatalityfacts/teenagers>; D. R. Mayhew, H. M. Simpson et A. Pak, « Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving », *Accident Analysis and Prevention* (35), 683-91, 2003; W. Vanlaar, D. Mayhew, K. Marcoux, G. Wets, T. Brijs et J. Shope, *An Evaluation of Graduated Driver Licensing Programs in North America*, Ottawa, ON, Traffic Injury Research Foundation, 2009; James C. Fell, M. Todd et Robert B. Voas, « A national evaluation of the nighttime and passenger restriction components of graduated driver licensing », *Journal of Safety Research*, 42, 283-290, 2011.

³ D. R. Mayhew, H.M. Simpson et A. Pak, « Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving », *Accident Analysis and Prevention* (35), 683-91, 2003.

⁴ National Highway Traffic Safety Administration [NHTSA], *Traffic Safety Facts, Law: Graduated Licensing System* (DOT HS 810 888W), Washington, DC, Author, 2008.

⁵ OCDE, *Young Drivers, The Road to Safety*, 2006.

Durée minimum

Des données montrent que la prévalence d'accidents chez les conducteurs novices diminue à mesure qu'augmente l'âge auquel ils sont autorisés à conduire seuls⁶. De fait, l'immaturation physique et émotionnelle ainsi que le style de vie des jeunes peuvent accroître le risque d'accident et la gravité des accidents. L'adolescence est une période de maturation rapide où les jeunes testent les limites et affirment leur indépendance. Ils ont souvent une vie sociale intense, qui comporte notamment des activités de groupe le soir et les fins de semaine, et parfois la consommation d'alcool ou de drogues.

Une étude montre que l'allongement de la période initiale de conduite avec supervision réduit les taux d'accidents des nouveaux conducteurs à court et à long terme⁷. Selon une étude réalisée en Nouvelle-Zélande, le prolongement du stade d'apprenti conducteur est associé à la réduction du risque de collision au stade de la conduite avec restrictions, mais sans supervision⁸. Une période de douze mois respecte les principes de la DGPC voulant qu'on prévoie plus de temps pour la conduite sous supervision pendant la période d'apprentissage à faible risque. Masten, Foss et Marshall (2013)⁹ ont démontré la valeur d'un stade d'apprentissage de 9 à 12 mois, et une étude subséquente a montré que c'est après 12 mois que les bienfaits étaient les plus grands du point de vue de la sécurité¹⁰. L'apprenti conducteur a ainsi l'occasion de s'exercer à conduire sous supervision pendant toutes les saisons, ce qui peut être particulièrement important dans les régions où l'hiver est rigoureux.

⁶ Idem.

⁷ Wiggins, S., *Graduated Licensing: Year Six Evaluation Report*, Vancouver, B.C.: Insurance Corporation of B.C., 2006.

⁸ P. Gulliver, D. Begg, R. Brookland, S. Ameratunga et J. Langley, « Learner driver experiences and crash risk as an unsupervised driver », *Accident Analysis and Prevention*, 46: 41-46, 2013.

⁹ S. V. Masten, R. D. Foss et S. W. Marshall, « Graduated driver licensing program component calibrations and their association with fatal crash involvement », *Accident Analysis & Prevention*, 7: 105-113, 2013.

¹⁰ S. V. Masten, F. D. Thomas, K. T. Korbela et R. D. Blomberg, *A meta-analysis of graduated driver licensing programs and components in the United States*, (Report No. DOT HS 812 211), Washington, DC, National Highway Traffic Safety Administration, 2015.

Passagers

Les restrictions concernant les passagers sont courantes dans beaucoup de pays, notamment en Europe, en Australie et aux États-Unis. Aux États-Unis, elles varient d'un État à l'autre pour ce qui est de la durée, de l'âge des passagers auxquels elles s'appliquent et des exceptions. La plupart des gens savent que le risque d'accident augmente quand plusieurs adolescents voyagent ensemble dans un véhicule¹¹. La dynamique sociale peut alors causer des distractions pour le conducteur débutant, qui est en train d'apprendre à maîtriser les tâches liées à la conduite tout en étant attentif à tout ce qui se passe autour de lui. Plusieurs études menées dans les années 1990 ont quantifié le surcroît de risque présent quand des conducteurs adolescents transportent des passagers. Le risque d'accident chez les conducteurs adolescents augmente avec le nombre de passagers, et c'est pour les adolescents les plus jeunes que le risque est le plus élevé. L'adolescent qui transporte deux passagers ou plus est de 3 à 5 fois plus susceptible d'avoir un accident que s'il conduit seul¹². Ce risque est moindre chez les nouveaux conducteurs plus âgés.

¹¹ A. F. Williams et S. A. Ferguson, « Rationale for graduated licensing and the risks it should address », *Injury prevention*, 8 (Suppl II), ii9-ii16, 2003.

¹² L. Chen, S. P. Baker et E. R. Braver, « Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16- and 17-year-old drivers », *JAMA*, 283,1578–82, 2000; S. T. Doherty, J. C. Andrey et C. MacGregor, « The situational risks of young drivers: the influence of passengers, time of day, and day of week on accident rates », *Accident Analysis Prevention*, 30,45–52, 1998; B. Aldridge, M. Himmler et L. Aultman-Hall, « Impact of passengers on driver safety, 1999 », *Transportation research record 1693*, Washington, DC, Transportation Research Board, 25–30.

|

Partie 2

Normes pour la classification des permis de conduire

Chapter 1: Introduction

Objet de cette partie

Les chapitres sur la classification dans la présente partie indiquent :

- les types de véhicules visés par chaque classe de permis de conduire;
- les normes minimales proposées pour chaque classe de permis de conduire :
 - exigences d'entrée et de sortie;
 - paramètres de conduite du véhicule;
 - mentions et restrictions;
- des bonnes pratiques et des lignes directrices additionnelles, en fonction des meilleures informations disponibles.

Modèle

On trouvera ci-dessous le modèle utilisé pour les normes de classification. Ce modèle a été annoté afin de montrer quel type de renseignements contient chaque section. La norme fixe les exigences minimales à respecter pour obtenir un permis de chaque classe. Les administrations peuvent établir des normes plus élevées, c'est-à-dire imposer des exigences additionnelles pour renforcer la sécurité, par exemple relever l'âge auquel une personne peut demander un permis d'apprenti conducteur, imposer des restrictions relatives à la conduite de nuit ou allonger la durée obligatoire des stades d'apprentissage.

Les administrations peuvent aussi adopter des exigences et des pratiques additionnelles qu'elles jugent valables dans leur contexte particulier. L'Annexe I décrit des pratiques exemplaires (en date du 31 décembre 2018) que les administrations pourraient souhaiter intégrer à leurs normes.

Norme	Les exigences à respecter pour obtenir un permis de conduire d'une classe donnée.
Bien-fondé	Description succincte des raisons sous-jacentes à la norme.
Lignes directrices	Détails concernant l'application de la norme et les procédures connexes.

Descriptions des véhicules visés par la norme¹³

Motocyclette à habitacle fermé – Motocyclette qui, à la fois :

- a) a un guidon dont la rotation se transmet sans intermédiaire à l'axe d'une seule roue en contact avec le sol;
- b) est conçue pour rouler sur deux roues en contact avec le sol;
- c) a un siège pour le conducteur d'une hauteur minimale, sans charge, de 650 mm;
- d) comporte une structure qui fait partie intégrante du châssis du véhicule renfermant partiellement ou complètement le conducteur et son passager. (*enclosed motorcycle*)

Motocyclette à vitesse limitée – Motocyclette qui, à la fois :

- a) a un guidon dont la rotation se transmet sans intermédiaire à l'axe d'une seule roue en contact avec le sol;
- b) a une vitesse maximale de 70 km/h ou moins;
- c) a un siège pour le conducteur d'une hauteur minimale, sans charge, de 650 mm;
- d) ne comporte pas de structure renfermant partiellement ou complètement le conducteur et son passager, autre que la partie du véhicule située devant le torse du conducteur et le dossier du siège. (*limited-speed motorcycle*)

Véhicule à basse vitesse – Véhicule, autre qu'une motocyclette à usage restreint ou un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, qui, à la fois :

- a) est conçu essentiellement pour rouler dans les rues et sur les routes où l'accès et l'usage d'autres catégories de véhicules sont régis par la loi ou un accord;
- b) roule sur quatre roues;
- c) est alimenté par un groupe motopropulseur – un moteur électrique et, s'il y a lieu, une transmission – conçu pour permettre au véhicule d'atteindre une vitesse de 32 km/h mais d'au plus 40 km/h sur une distance de 1,6 km sur une surface asphaltée plane;
- d) n'utilise aucun carburant comme source d'énergie à bord du véhicule;
- e) a un PNBV inférieur à 1 361 kg. (*low-speed vehicle*)

Motocyclette – Véhicule qui appartient aux sous-catégories motocyclette à vitesse limitée, motocyclette à habitacle fermé, motocyclette sans habitacle fermé ou tricycle à moteur et qui, à la fois :

- a) est conçu pour rouler sur au plus trois roues en contact avec le sol;
- b) a des roues dont le diamètre de jante minimal est de 250 mm;
- c) a un empattement minimal de 1 016 mm. (*motorcycle*).

Tricycle à moteur – Motocyclette, autre qu'une réplique d'ancien modèle, qui, à la fois :

- a) est conçue pour rouler sur trois roues qui sont symétriques par rapport à l'axe médian longitudinal et qui sont en contact avec le sol;
- b) est munie de sièges que le conducteur et son passager doivent enfourcher;

¹³ Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, C.R.C., ch., 1038. Les définitions de cyclomoteur, de minimoto et de vélomoteur ont été abrogées.

- c) a au plus quatre places assises désignées;
- d) a un PNBV d'au plus 1 000 kg;
- e) a une vitesse maximale supérieure à 70 km/h;
- f) ne comporte pas de structure renfermant partiellement ou complètement le conducteur et son passager, autre que la partie du véhicule située devant le torse du conducteur et le dossier du siège. (*motor tricycle*)

Motocyclette sans habitacle fermé – Motocyclette qui, à la fois :

- a) a un guidon dont la rotation se transmet sans intermédiaire à l'axe d'une seule roue en contact avec le sol;
- b) est conçue pour rouler sur deux roues en contact avec le sol ou sur trois roues en contact avec le sol, si elles sont asymétriques par rapport à l'axe médian longitudinal;
- c) a un siège pour le conducteur d'une hauteur minimale, sans charge, de 650 mm;
- d) a une vitesse maximale supérieure à 70 km/h;
- e) ne comporte pas de structure renfermant partiellement ou complètement le conducteur et son passager, autre que la partie du véhicule située devant le torse du conducteur et le dossier du siège. (*open motorcycle*)

Motocyclette à usage restreint – Véhicule, y compris un véhicule tout terrain conçu principalement pour les loisirs, à l'exclusion d'une bicyclette assistée, d'un véhicule de compétition et d'un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, qui, à la fois :

- a) a un guidon;
- b) est conçu pour rouler sur au plus quatre roues en contact avec le sol;
- c) ne comporte pas de partie intégrante du véhicule renfermant le conducteur et son passager, ceux-ci n'étant protégés que par la partie du véhicule située devant le torse du conducteur et par le dossier du siège;
- d) porte une étiquette dans les deux langues officielles, apposée en permanence et bien en évidence, indiquant que le véhicule est une motocyclette à usage restreint ou un véhicule tout terrain et qu'il n'est pas destiné à être utilisé sur les chemins publics. (*restricted-use motorcycle*)

Véhicule à trois roues – Véhicule, autre qu'un véhicule de compétition, une réplique d'ancien modèle, une motocyclette, une motocyclette à usage restreint, une remorque ou un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, qui, à la fois :

- a) est conçu pour rouler sur trois roues en contact avec le sol;
- b) a au plus quatre places assises désignées;
- c) a un PNBV d'au plus 1 000 kg. (*three-wheeled vehicle*)

Véhicule – Véhicule automobile, ou faisant partie d'un attelage automobile, qui peut circuler sur la route; la présente définition ne vise toutefois pas les véhicules qui circulent exclusivement sur rail. (*vehicle*)

Chapitre 2 : Classes de permis de conduire

Permis d'apprenti conducteur – Classes 5 et 6

Les administrations fixent généralement les exigences relatives à la délivrance des permis de conduire en fonction du degré d'expérience du conducteur ou du motocycliste (nouveau ou expérimenté). Il se peut qu'un demandeur ne doive suivre qu'un seul programme de délivrance graduelle des permis de conduire (DGPC) – que ce soit pour la classe 5 ou pour la classe 6. Si le demandeur détient un permis de classe 5 ou 6 et qu'il demande l'autre, il se peut qu'il soit assujéti à des exigences d'apprentissage moins restrictives. La plupart des administrations n'autorisent pas les conducteurs à détenir en même temps un permis délivré en vertu d'un programme DGPC et un permis non visé par un tel programme. En conséquence, le permis DGPC est converti en permis équivalent à un permis non-DGPC une fois que le conducteur a achevé le programme DGPC pour une classe de permis donnée.

La partie qui suit décrit les exigences relatives à la délivrance graduelle des permis de conduire pour les classes 5 et 6.

Classe 5 – Véhicule de tourisme

Définition Le permis de classe 5 donne à son détenteur le droit de conduire :

- tout véhicule individuel à deux essieux;
- tout ensemble composé d'un véhicule de remorquage à deux essieux et d'un véhicule remorqué dont le poids ne dépasse pas 4 600 kg;
- tout véhicule récréatif;
- tout autobus, taxi ou ambulance sans passager;
- un cyclomoteur ou une motocyclette à vitesse limitée, mais aucun type de motocyclette;
- tout véhicule désigné ou décrit comme tracteur, niveleuse, chargeuse, pelle mécanique, compacteur, décapeuse ou tout autre équipement automobile servant à la construction routière (nivelage et revêtement) ou à divers travaux de construction, sauf les véhicules de construction à plus de deux essieux autres qu'une niveleuse ou un compacteur à trois essieux.

Stade 1 – Permis d'apprenti conducteur

Le stade 1 est celui du permis d'apprenti conducteur. Il s'applique à tous les nouveaux conducteurs.

Norme	<ul style="list-style-type: none">• L'âge minimum pour demander ce permis est de 16 ans• Ce permis peut être demandé à un âge plus précoce si le demandeur suit une formation approuvée• Épreuve théorique obligatoire (voir la norme 2 pour connaître les exigences applicables)• Examen de la vue obligatoire• Durée minimum de 12 mois• Tolérance zéro pour l'alcool au volant• Restrictions quant aux passagers• L'accompagnateur doit détenir un permis de conduire de classe 5 valide, sans restrictions, depuis au moins 2 ans• Régime de points d'inaptitude restrictif• Interdiction d'utiliser des appareils électroniques portatifs (téléphone cellulaire, tablette, etc.) au volant
Bien-fondé	<p>Il est démontré que ces exigences réduisent le risque d'accident chez les nouveaux conducteurs. Des études montrent que plus longtemps le nouveau conducteur développe les compétences et les comportements de conduite dans un environnement contrôlé, meilleur est le bilan du point de vue des accidents et du risque d'accident. Les principaux facteurs de risque sont les compétences de conduite, le manque de maturité et le nombre de passagers. De plus, la durée minimum de 12 mois donne l'occasion au nouveau conducteur de s'exercer à la conduite pendant toutes les saisons, dans un environnement contrôlé.</p> <p>Au Canada, les programmes DGPC prévoient des pénalités telles que des amendes, des points d'inaptitude, des suspensions et des interdictions en cas de non-respect des conditions. Le régime de points d'inaptitude des stades 1 (apprenti) et 2 (intermédiaire ou novice) est plus restrictif que le régime de base. En cas de suspension du permis ou d'interdiction de conduite, l'apprenti conducteur peut recommencer le stade ou bien le stade est prolongé de la durée de la suspension, afin que l'apprenti conducteur acquière toute l'expérience nécessaire pour passer au stade suivant.</p>
Lignes directrices	<p>Les administrations font passer l'épreuve théorique pour véhicule de tourisme comme étape d'entrée dans le programme DGPC.</p> <p>Dans le cas des administrations qui proposent une réduction de la durée aux conducteurs ayant suivi une formation, la durée minimum de 12 mois peut ne pas s'appliquer. La réduction de la durée avec une formation reconnaît la valeur ajoutée de l'apprentissage supervisé et de l'acquisition d'expérience de conduite dans un environnement contrôlé.</p>

Stade 2 – Permis de conducteur novice

Au stade 2, le nouveau conducteur a atteint un niveau de compétence qui justifie le retrait de certaines restrictions. Il continue de développer des comportements de conduite sûrs dans un environnement contrôlé.

Norme	<ul style="list-style-type: none">• Réussite d'une épreuve sur route validant les compétences de conduite et les bons comportements au volant (après le stade 1)• Durée minimum de 12 mois• Tolérance zéro pour l'alcool au volant• Régime de points d'inaptitude restrictif
Bien-fondé	<p>Des études montrent que le risque d'accident diminue avec l'âge et la maturité. Après 12 mois, le nouveau conducteur est autorisé à passer à un deuxième stade moins restrictif, pourvu qu'il réussisse une épreuve sur route validant ses compétences de conduite et ses bons comportements au volant.</p> <p>Le nombre réduit de points d'inaptitude est maintenu comme incitatif à conduire prudemment. Cette mesure peut déclencher le recommencement à zéro du stade 2 d'un programme DGPC.</p>
Lignes directrices	<p>Certaines administrations choisissent d'administrer deux épreuves sur route : une pour valider les compétences de conduite de base et l'autre pour valider le développement de comportements de conduite plus avancés. Si une seule épreuve est administrée, elle évaluera les compétences et les comportements du conducteur en fonction de son dossier de conduite au stade 2. Tout conducteur à risque (qui dépasse le plafond de points d'inaptitude ou fait l'objet de condamnations ou d'autres sanctions) devra rester plus longtemps au stade 2. Tout conducteur qui conserve un bon dossier de conduite recevra automatiquement un permis de conduire assorti de tous les privilèges à la fin du stade 2.</p>

Stade 3 – Permis de conduire (assorti de tous les privilèges)

Norme	<ul style="list-style-type: none">• Réussite d'une deuxième épreuve sur route, plus poussée, ou achèvement du stade 2 avec un bon dossier de conduite, selon la définition qu'en donne l'administration.
Bien-fondé	À ce stade, le conducteur est prêt à conduire sans les restrictions d'un programme DGPC.
Lignes directrices	L'épreuve sur route est l'une des méthodes possibles d'évaluation des compétences, des attitudes et des comportements nécessaires pour conduire un véhicule en toute sécurité. Toutes les administrations ne font pas passer une deuxième épreuve sur route, mais les comportements sont évalués, et le conducteur doit poursuivre le programme DGPC s'il a des comportements à risque (comme en témoignent des accidents avec responsabilité, des infractions, des suspensions de permis, etc.).

Classe 6 – Motocyclette

Définition : Aux fins de cette classe de permis, une motocyclette s'entend d'une motocyclette à habitacle fermé, d'une motocyclette sans habitacle fermé ou d'un tricycle à moteur, mais pas d'une bicyclette assistée, d'un cyclomoteur, d'une motocyclette à usage restreint, d'une voiture de tourisme, d'un camion, d'un véhicule de tourisme à usages multiples, d'un véhicule de compétition, d'un véhicule importé temporairement à des fins spéciales ni d'un véhicule à trois roues.

Stade 1 – Permis d'apprenti conducteur

Norme	<ul style="list-style-type: none">• L'âge minimum pour demander ce permis est de 16 ans• Épreuve théorique obligatoire (voir la norme 2 pour connaître les exigences applicables)• Examen de la vue obligatoire• Durée minimum de 12 mois• Évaluation des compétences de conduite d'une motocyclette obligatoire• Tolérance zéro pour l'alcool au volant• Aucun passager• Régime de points d'inaptitude restrictif Interdiction d'utiliser des appareils électroniques portatifs (téléphone cellulaire, tablette, etc.) au volant
--------------	--

Bien-fondé	<p>Il est démontré que ces exigences réduisent le risque d'accident chez les nouveaux motocyclistes. Des études montrent que plus longtemps le nouveau motocycliste développe les compétences et les comportements nécessaires à la conduite dans un environnement contrôlé, meilleur est le bilan du point de vue des accidents et du risque d'accident. Les principaux facteurs de risque sont les compétences de conduite, la maîtrise du véhicule, la perception des dangers et le degré de maturité. De plus, la durée minimum de 12 mois donne l'occasion au nouveau motocycliste de s'exercer à la conduite pendant toutes les saisons, dans un environnement contrôlé.</p> <p>Au Canada, les programmes DGPC prévoient des pénalités telles que des amendes, des points d'inaptitude, des suspensions et des interdictions en cas de non-respect des conditions. Le régime de points d'inaptitude des stades 1 (apprenti) et 2 (intermédiaire ou novice) est plus restrictif que le régime de base. En cas de suspension du permis ou d'interdiction de conduite, l'apprenti conducteur peut recommencer le stade ou bien le stade est prolongé de la durée de la suspension, afin que l'apprenti conducteur acquière toute l'expérience nécessaire pour passer au stade suivant.</p>
Lignes directrices	<p>Les administrations font passer une épreuve théorique selon le type de permis que la personne souhaite obtenir (classe 5 ou classe 6). Cependant, chaque demandeur ne peut généralement être inscrit qu'à un seul programme DGPC à la fois. Le demandeur qui souhaite obtenir la classe 5 ou 6 après avoir achevé un programme DGPC de l'autre classe peut être admis pour un stade d'apprentissage raccourci et moins restrictif avant d'être autorisé à passer l'épreuve sur route applicable.</p> <p>Pour la classe 6, les évaluations des compétences et les épreuves pratiques et sur route varient selon le type de motocyclette.</p> <p>L'évaluation des compétences est généralement une courte épreuve visant à confirmer l'équilibre de la personne et sa capacité de maîtriser une motocyclette. Elle est souvent plus courte qu'une épreuve sur route complète et peut avoir lieu hors route (par exemple, sur un terrain de stationnement).</p>

Stade 2 – Permis de conducteur novice

Norme	<ul style="list-style-type: none">• Réussite d'une épreuve sur route validant les compétences de conduite et les bons comportements au volant• Durée minimum de 12 mois• Tolérance zéro pour l'alcool au volant• Régime de points d'inaptitude restrictif• Interdiction d'utiliser des appareils électroniques portatifs (téléphone cellulaire, tablette, etc.) au volant
Bien-fondé	<p>Des études montrent que le risque d'accident diminue avec l'âge et la maturité. Après 12 mois d'apprentissage et de bon comportement au volant, le nouveau motocycliste est autorisé à passer à un deuxième stade moins restrictif.</p> <p>Le nombre réduit de points d'inaptitude est maintenu comme incitatif à conduire prudemment. Cette mesure peut déclencher le recommencement à zéro du stade 2 d'un programme DGPC.</p>
Lignes directrices	

Stade 3 – Permis de conduire (assorti de tous les privilèges)

Norme	<ul style="list-style-type: none">• Réussite d'une deuxième épreuve sur route, plus poussée• Validation de l'adoption de comportements de conduite sécuritaires
Bien-fondé	<p>La plupart des administrations font une distinction entre les nouveaux motocyclistes et ceux qui ont déjà de l'expérience sur route. Le nouveau motocycliste qui possède déjà un permis de classe 5 aura déjà passé des épreuves théoriques et sur route évaluant ses compétences de base; il comprendra aussi les panneaux et les feux de signalisation ainsi que les règles de sécurité routière. De plus, une personne déjà titulaire d'un permis aura des compétences et une expérience qu'un nouveau conducteur ou motocycliste n'aura pas. Il n'est donc pas nécessaire, dans ces circonstances, que l'environnement de conduite soit aussi contrôlé. Les apprentissages exigés concernent davantage les connaissances et les compétences propres aux motocyclistes.</p>

Lignes directrices	<p>Les administrations peuvent exiger des nouveaux motocyclistes qu'ils suivent un programme DGPC pour motocyclistes en plus du programme DGPC pour la classe 5. Cependant, la plupart des administrations n'exigent qu'un seul programme DGPC et ont des exigences différentes pour les motocyclistes expérimentés.</p> <p>La plupart des administrations ont deux épreuves pratiques, mais la première est habituellement une évaluation de l'adresse ou de l'équilibre qui détermine si le nouveau motocycliste est capable de maîtriser une motocyclette et possède des compétences de conduite de base. Les différences entre les administrations concernent le moment où est administré la deuxième épreuve sur route, plus poussée.</p>
---------------------------	--

Classes de permis supérieures (1-4)

Les classes de permis supérieures peuvent prévoir une subdivision par type de véhicule. La classe 2, par exemple, pourrait être subdivisée pour distinguer les autobus scolaires des autobus de transport en commun. Et la classe 3 pourrait être subdivisée pour distinguer les véhicules industriels des camions ordinaires. La conduite d'un véhicule équipé de freins pneumatiques est généralement interdite sans une mention concernant les freins pneumatiques. Certaines administrations imposent une épreuve portant sur les freins pneumatiques pour des classes de permis précises.

Explications

La sécurité dans le secteur du camionnage a été au cœur du travail de nombreuses administrations dans les années 1980 et 1990. Aux États-Unis, la loi intitulée *Commercial Motor Vehicle Safety Act (CMVSA; 1986)* a institué un programme national de permis de conduire (le *Commercial Driver's License (CDL) program*) qui a établi des normes minimales en matière d'épreuves et de délivrance de permis pour les conducteurs de véhicules commerciaux. La CMVSA avait un double objectif : améliorer la sécurité sur les autoroutes en garantissant que les personnes au volant de camions lourds et d'autobus soient qualifiées pour les conduire, et débarrasser des autoroutes des conducteurs dangereux et non qualifiés.

Cette loi est entrée en vigueur en 1987, mais des changements réglementaires apportés en 1988 ont établi les normes minimales des États pour les épreuves (théoriques et pratiques) et la délivrance des permis des conducteurs de véhicules commerciaux. Ces changements ont aussi établi diverses classes de permis ainsi que les restrictions applicables et la mention concernant les freins pneumatiques.

Au Canada, la volonté d'harmoniser la législation avec celle des États-Unis s'est traduite par l'adoption, le 1^{er} janvier 1988, de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur (LTVM)*, qui a supprimé les barrières à l'entrée pour le secteur du transport routier. L'année précédente, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière avait signé un protocole d'entente pour la création du Code canadien de sécurité (CCS). L'adoption de la LTVM par le Sénat était conditionnelle à l'instauration de ce code par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, pour répondre aux craintes d'une détérioration de la sécurité associée à la croissance du secteur du camionnage et à l'intensification de la

concurrence dans cette industrie. L'objectif était d'établir des normes nationales favorisant la sécurité et l'efficacité dans le secteur du transport routier (cinquième rapport annuel au Parlement, 1997, p. 1). Quinze normes obligatoires et une norme facultative allaient encadrer la circulation autoroutière intraprovinciale et extraprovinciale des véhicules commerciaux.

C'est ce qui est à l'origine de la création des classes de permis supérieures de la norme 4 du CCS. Les camions et les autobus sont traités séparément parce que leurs particularités exigent un degré de compétence supérieur et un ensemble d'aptitudes différent de ceux nécessaires à la conduite d'autres véhicules. Les camionneurs ont aussi une responsabilité accrue du fait de la taille et du poids des véhicules qu'ils conduisent et du risque accru de dommages et de blessures en cas d'accident (McKnight 1986).

Freins pneumatiques

La conduite d'un véhicule équipé de freins pneumatiques est généralement interdite sans une mention concernant les freins pneumatiques. Certaines administrations imposent une épreuve portant sur les freins pneumatiques pour des classes de permis précises.

Classe 4

Définition

Cette classe de permis autorise le titulaire à conduire :

- tout autobus d'au plus 24 sièges (abstraction faite de celui du conducteur);
- tout taxi ou véhicule d'urgence (ambulance, camion de pompier, voiture de police);
- tout véhicule ou ensemble de véhicules de classe 5.

Admissibilité

Norme	<ul style="list-style-type: none">• L'âge minimum pour demander ce permis est de 18 ans• Épreuve théorique• Le demandeur doit être titulaire d'un permis de conduire de classe 5• Conformité à la norme 6 du CCS• Ronde de sécurité• Épreuve sur route
--------------	---

Lignes directrices	<p>Le demandeur qui ne satisfait pas aux normes médicales n'est pas admissible à poursuivre sa démarche pour l'obtention d'un permis de classe 4.</p> <p>Les épreuves théoriques doivent être adaptées au type de véhicule que le demandeur souhaite conduire ou comporter des questions couvrant tous les types de véhicules compris dans la classe 4.</p> <p>L'apprenti conducteur doit être accompagné d'un conducteur titulaire d'un permis de conduire valide de classe 4 ou de classe supérieure.</p>
---------------------------	---

Classe 3

Définition

Cette classe de permis autorise le titulaire à conduire :

- tout véhicule individuel à trois essieux ou plus;
- tout véhicule ou ensemble de véhicules de classe 5;
- tout ensemble de véhicules à trois essieux dont la partie remorquée n'excède pas 4 600 kg.

Admissibilité

Norme	<ul style="list-style-type: none"> • L'âge minimum pour demander ce permis est de 18 ans • Épreuve théorique • Le demandeur doit être titulaire d'un permis de conduire de classe 5 ou de classe supérieure • Conformité à la norme 6 du CCS • Ronde de sécurité • Épreuve sur route
Lignes directrices	<p>Le demandeur qui ne satisfait pas aux normes médicales n'est pas admissible à poursuivre sa démarche pour l'obtention d'un permis de classe 3.</p> <p>L'apprenti conducteur doit être accompagné d'un conducteur titulaire d'un permis de conduire valide de classe 3 ou de classe supérieure.</p>

Classe 2

Définition

Cette classe de permis autorise le titulaire à conduire :

- tout véhicule ou ensemble de véhicules des classes 5 et 4;
- tout autobus, quel que soit le nombre de sièges.

Admissibilité

Norme	<ul style="list-style-type: none">• L'âge minimum pour demander ce permis est de 18 ans• Épreuve théorique• Le demandeur doit être titulaire d'un permis de conduire de classe 5 ou de classe supérieure• Conformité à la norme 6 du CCS• Ronde de sécurité• Épreuve sur route
Lignes directrices	<p>Le demandeur qui ne satisfait pas aux normes médicales n'est pas admissible à poursuivre sa démarche pour l'obtention d'un permis de classe 2.</p> <p>L'apprenti conducteur doit être accompagné d'un conducteur titulaire d'un permis de conduire valide de classe 2.</p>

Classe 1

Définition

Cette classe de permis autorise le titulaire à conduire :

- toute semi-remorque ou tout ensemble porteur-remorque;
- tous les véhicules des classes 5, 4, 3 et 2.

Admissibilité

Norme	<ul style="list-style-type: none">• L'âge minimum pour demander ce permis est de 18 ans• Épreuve théorique• Le demandeur doit être titulaire d'un permis de conduire de classe 5 ou de classe supérieure• Conformité à la norme 6 du CCS• Ronde de sécurité• Épreuve sur route
--------------	---

Lignes directrices	<p>Le demandeur qui ne satisfait pas aux normes médicales n'est pas admissible à poursuivre sa démarche pour l'obtention d'un permis de classe 1.</p> <p>Aucune administration ne fixe de durée minimum d'apprentissage. Le demandeur peut passer une épreuve sur route en tout temps après avoir obtenu le statut d'apprenti conducteur.</p> <p>L'apprenti conducteur doit être accompagné d'un conducteur titulaire d'un permis de conduire valide de classe 1.</p>
---------------------------	---

Chapitre 3 : Conditions, restrictions et mentions

Conditions

Une condition est une modalité que l'autorité compétente applique à un conducteur ou à son permis de conduire. Au Canada, plusieurs gouvernements de tous les ordres utilisent indistinctement les termes « condition » et « restriction ». Dans le présent document, la notion de « condition » englobe celle de « restriction ».

Toutes les autorités compétentes canadiennes inscrivent des conditions sur les permis de conduire dans le cadre de leur programme d'aptitude à la conduite, de leur programme d'amélioration des comportements de conduite ou pour consigner les exigences ou les restrictions d'autres programmes.

Le permis de conduire ou le dossier de conduite peut être assorti des types de conditions suivants :

- Verres correcteurs (lentilles ophtalmiques)
- Autre condition médicale (y compris l'interdiction pour les conducteurs de véhicules commerciaux de conduire aux États-Unis)
- Antidémarrreur
- Transmission automatique seulement
- Restriction liée aux heures de conduite
- Commandes aux mains ou aux pieds
- Restriction liée aux limites de vitesse
- Restriction d'ordre géographique
- Restriction relative au poids remorqué

Les administrations peuvent imposer des restrictions plus détaillées relatives aux catégories ci-dessus, pour couvrir des questions précises de sécurité routière.

Mentions

Une mention est la description, inscrite sur le permis d'un conducteur, d'une permission qui lui est donnée de conduire un véhicule ayant une caractéristique particulière. Il faut satisfaire à des critères précis pour obtenir une mention (par exemple, la mention concernant les freins pneumatiques).

Les types de mentions suivants peuvent être obligatoires selon la classe du permis et la configuration du véhicule :

- Freins pneumatiques
- Traction d'une remorque de plus de 4 600 kg (ou autre seuil, selon l'administration) (remorques lourdes)

Certaines administrations (Alberta, Saskatchewan, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Territoires du Nord-Ouest, Nunavut) ont une mention distincte pour les autobus scolaires. La mention concernant la conduite de véhicules longs est aussi assez courante (Nunavut, Territoires du Nord-Ouest, Québec). Pour les classes 1, 2 et 3 au Québec, la mention relative à la transmission manuelle est obligatoire.

ANNEXE 1 : PRATIQUES EN VIGUEUR DANS LES ADMINISTRATIONS – 2018

Partie 2 : Normes de classification des permis de conduire (Chapitre 2, Classes de permis)

Permis d'apprenti conducteur – Classes 5 et 6

Stade 1 – Permis d'apprenti conducteur (classes 5 et 6)

Norme	<ul style="list-style-type: none">• L'âge minimum pour demander ce permis est de 16 ans• Ce permis peut être demandé à un âge plus précoce si le demandeur suit une formation approuvée• Épreuve théorique obligatoire (voir la norme 2 pour connaître les exigences applicables)• Examen de la vue obligatoire• Durée minimum de 12 mois• Tolérance zéro pour l'alcool au volant• Restrictions quant aux passagers• L'accompagnateur doit détenir un permis de conduire valide pour le transport de passagers, sans restrictions, depuis au moins 2 ans• Régime de points d'inaptitude restrictif• Interdiction d'utiliser des appareils électroniques portatifs (téléphone cellulaire, tablette, etc.) au volant
Pratiques en vigueur	<p>La majorité des administrations canadiennes exigent le consentement parental pour les nouveaux conducteurs n'ayant pas atteint un âge donné.</p> <p>La plupart prévoient des sanctions additionnelles pour les nouveaux conducteurs pour favoriser l'adoption de bons comportements de conduite et sanctionnent plus sévèrement les conducteurs représentant un risque accru sur la route. Par exemple, les régimes de points d'inaptitude sont plus restrictifs pour les apprentis conducteurs (nombre de points moindre); des sanctions administratives peuvent être imposées; et le stade d'apprentissage peut être recommencé à zéro.</p> <p>Les accompagnateurs, sans être visés par la règle de la tolérance zéro pour l'alcool au volant, sont assujettis aux lois sur la conduite avec les facultés affaiblies et l'alcool au volant (lois provinciales et Code criminel). Comme pratique exemplaire, les administrations peuvent envisager d'imposer la règle de la tolérance zéro aux accompagnateurs.</p> <p>Parmi les exigences courantes figure aussi la restriction de la conduite à certaines heures de la journée (par exemple, interdiction de conduire de nuit). Cette restriction est surtout appliquée au stade 1 (apprenti conducteur), mais l'est parfois aussi au stade 2 (conducteur novice). Si les</p>

	<p>heures de restriction varient, leurs avantages peuvent aussi être variables, en fonction d'autres facteurs comme la présence d'un accompagnateur, la limitation du nombre de passagers ou l'interdiction de conduire là où la limite de vitesse dépasse 80 km/h.</p> <p>L'éducation et la formation des conducteurs peuvent être encouragées pour favoriser l'acquisition de compétences de conduite de base. De tels programmes permettent à l'apprenti conducteur de s'exercer à réaliser des manœuvres et d'acquérir de l'expérience dans des situations à faible risque, sous la supervision d'un instructeur compétent. Toutefois, tant que des recherches n'auront pas démontré qu'ils réduisent les accidents, ces programmes ne devraient pas recevoir de statut spécial (par exemple, pouvoir remplacer les durées d'apprentissage obligatoires).</p> <p>Dans certaines administrations, une plaque ou un autocollant marqué d'un L, pour <i>learner</i> (apprenti conducteur) est obligatoire. Cette mesure permet d'informer les autres usagers de la route du statut d'apprenti du conducteur et aide les autorités policières à faire respecter les conditions du programme DGPC.</p> <p>Certaines administrations imposent des restrictions relatives aux appareils électroniques portatifs et mains libres, reconnaissant que l'apprenti conducteur doit avoir toute son attention pour conduire prudemment tout en acquérant des compétences et de l'expérience.</p>
--	---

Stade 2 – Permis de conducteur novice (classes 5 et 6)

Norme	<ul style="list-style-type: none">• Réussite d'une épreuve sur route validant les compétences de conduite et les bons comportements au volant (après le stade 1)• Durée minimum de 12 mois• Tolérance zéro pour l'alcool au volant• Régime de points d'inaptitude restrictif
Pratiques en vigueur	<p>Restrictions relatives aux passagers : certaines administrations exigent que l'accompagnateur s'assoie dans le siège de passager avant, que l'accompagnateur soit le seul passager ou que les seuls passagers autorisés soient des membres de la famille immédiate.</p> <p>Dans certaines administrations, une plaque ou un autocollant marqué d'un N, pour novice, est obligatoire. Cette mesure permet d'informer les autres usagers de la route du statut de novice du conducteur et aide les autorités policières à faire respecter les conditions du programme DGPC.</p> <p>Certaines administrations imposent des restrictions relatives aux appareils électroniques portatifs et mains libres, reconnaissant que le conducteur novice doit avoir toute son attention pour conduire prudemment tout en acquérant des compétences et de l'expérience.</p>

Stade 3 – Permis de conduire (classes 5 et 6)

Norme	<ul style="list-style-type: none">• Réussite d'une deuxième épreuve sur route, plus poussée, ou achèvement du stade 2 avec un bon dossier de conduite, selon la définition qu'en donne l'administration.
Pratiques en vigueur	<p>Les administrations peuvent envisager d'ajouter ou de prolonger des restrictions liées au programme DGPC (au Manitoba, par exemple, la règle de la tolérance zéro pour l'alcool au volant reste valable 3 ans après le programme DGPC) ou d'interdire aux nouveaux conducteurs d'agir comme accompagnateurs pendant une période donnée (au Manitoba, par exemple, il faut détenir un permis de conduire depuis 3 ans pour pouvoir être accompagnateur).</p>

Classe 6 – Motocyclette

Stade 1 – Permis d'apprenti conducteur (motocyclette)

Norme	<ul style="list-style-type: none">• L'âge minimum pour demander ce permis est de 16 ans• Épreuve théorique obligatoire (voir la norme 2 pour connaître les exigences applicables)• Examen de la vue obligatoire• Durée minimum de 12 mois• Évaluation des compétences de conduite d'une motocyclette obligatoire• Tolérance zéro pour l'alcool au volant• Aucun passager• Régime de points d'inaptitude restrictif• Interdiction d'utiliser des appareils électroniques portatifs (téléphone cellulaire, tablette, etc.) au volant
Pratiques en vigueur	<p>Certaines administrations autorisent l'admission à un âge plus précoce si le demandeur suit une formation approuvée.</p> <p>Le consentement parental est obligatoire à un âge déterminé par l'administration.</p> <p>Plusieurs administrations exigent la présence d'un accompagnateur. La personne remplissant cette fonction peut être tenue de détenir un permis de conduire valide de la classe appropriée, sans restrictions et depuis une période minimum, et d'avoir un certain âge.</p> <p>Certaines administrations exigent la réussite des épreuves théorique et pratique avant la délivrance du permis d'apprenti conducteur.</p> <p>La supervision d'un nouveau motocycliste pose des défis du fait que ce dernier et l'accompagnateur ne peuvent pas partager le même véhicule. L'accompagnateur peut conduire une voiture ou une autre motocyclette et suivre le nouveau motocycliste. Il est recommandé que l'accompagnateur garde le nouveau motocycliste dans son champ de vision ou qu'il reste suffisamment proche de lui pour pouvoir lui prêter assistance.</p> <p>Comme dans le cas des véhicules de tourisme, certaines administrations imposent des restrictions relatives à l'heure du jour ou à la limite de vitesse.</p> <p>Certaines administrations imposent des restrictions relatives aux appareils électroniques portatifs et mains libres, reconnaissant que l'apprenti conducteur doit avoir toute son attention pour conduire prudemment tout en acquérant des compétences et de l'expérience.</p>

	<p>À l'Île-du-Prince-Édouard, les apprentis conducteurs doivent porter un autocollant « L » (pour <i>learner</i>, soit apprenti conducteur) sur leur casque. De plus, dans cette province, le permis n'est valide que pour 30 jours, après quoi une épreuve sur route doit être effectuée.</p>
--	--

Stade 2 – Permis de conducteur novice (motocyclette)

<p>Norme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réussite d'une épreuve sur route validant les compétences de conduite et les bons comportements au volant • Durée minimum de 12 mois • Tolérance zéro pour l'alcool au volant • Régime de points d'inaptitude restrictif • Interdiction d'utiliser des appareils électroniques portatifs (téléphone cellulaire, tablette, etc.) au volant
<p>Pratiques en vigueur</p>	<p>Dans certaines administrations, une plaque ou un autocollant marqué d'un N, pour novice, est obligatoire. Cette mesure permet d'informer les autres usagers de la route du statut de novice du conducteur et aide les autorités policières à faire respecter les conditions du programme DGPC.</p> <p>Parmi les autres conditions figurent l'interdiction de conduire une motocyclette entre minuit et 5 h et le port obligatoire de vêtements protecteurs.</p> <p>En Colombie-Britannique, certaines infractions à risque élevé (manœuvres périlleuses, excès de vitesse, etc.) peuvent entraîner la suspension du permis pour 12 mois. De plus, un nouveau motocycliste doit recommencer à zéro le stade en cours en cas de collision avec responsabilité ou d'infraction routière.</p> <p>Au Yukon, il est interdit aux motocyclistes à ce stade du DGPC de faire monter des passagers de moins de 13 ans. Le non-respect des conditions ou l'imposition d'une sanction entraîne le recommencement du stade de conducteur novice.</p> <p>Certaines administrations imposent des restrictions relatives aux appareils électroniques portatifs et mains libres, reconnaissant que l'apprenti conducteur doit avoir toute son attention pour conduire prudemment tout en acquérant des compétences et de l'expérience.</p> <p>À l'Île-du-Prince-Édouard, les conducteurs novices doivent porter un autocollant « G » (pour <i>graduated driver</i>) sur leur casque.</p>

Stade 3 – Permis de conduire (motocyclette)

Norme	<ul style="list-style-type: none">• Réussite d'une deuxième épreuve sur route, plus poussée• Validation de l'adoption de comportements de conduite sécuritaires
Pratiques en vigueur	Comme pour les véhicules de tourisme, certaines administrations n'imposent pas une épreuve sur route finale avant la délivrance du permis de conduire. Dans ces cas, la validation de comportements de conduite sécuritaires est l'indicateur qui confirme que le motocycliste est prêt à passer du permis de conducteur novice au permis de conduire.

Classes de permis supérieures (1-4)

Classe 4

Norme	<ul style="list-style-type: none">• L'âge minimum pour demander ce permis est de 18 ans• Épreuve théorique• Le demandeur doit être titulaire d'un permis de conduire de classe 5• Conformité à la norme 6 du CCS• Ronde de sécurité• Épreuve sur route
Pratiques en vigueur	<p>L'émergence de nouvelles technologies et de moyens de transport novateurs comme le covoiturage a mené les administrations à revoir leurs exigences. Dans certains cas, les exigences applicables aux taxis sont alignées sur celles concernant le covoiturage.</p> <p>Des examens médicaux, dont les examens de la vue prévus par la norme 6, peuvent être effectués pendant le processus, selon l'administration.</p> <p>Dans la plupart des provinces et territoires, il faut avoir réglé toute amende ou créance à son dossier de conduite pour pouvoir demander un permis de classe supérieure.</p> <p>À des fins de réciprocité, la plupart des administrations exigent un examen médical quand une personne souhaite échanger son permis de classe 4 contre un permis de la même classe délivré par une autre administration.</p> <p>Un certain nombre d'administrations délivrent un permis d'apprenti conducteur pour cette classe. Toutefois, aucune n'impose de durée minimum aux apprentis conducteurs. Le demandeur peut passer une épreuve sur route en tout temps après avoir obtenu le statut d'apprenti conducteur.</p>

Classe 3

Norme	<ul style="list-style-type: none">• L'âge minimum pour demander ce permis est de 18 ans• Épreuve théorique• Le demandeur doit être titulaire d'un permis de conduire de classe 5 ou de classe supérieure• Conformité à la norme 6 du CCS• Ronde de sécurité• Épreuve sur route
Pratiques en vigueur	<p>Dans la plupart des provinces et territoires, il faut avoir réglé toute amende ou créance à son dossier de conduite pour pouvoir demander un permis de classe supérieure.</p> <p>Des examens médicaux, dont les examens de la vue prévus par la norme 6, peuvent être effectués pendant le processus, selon l'administration.</p> <p>Certaines administrations autorisent les titulaires d'un permis de classe 3 à conduire les véhicules visés par la classe 4.</p> <p>Certaines administrations exigent que l'accompagnateur ait un âge minimum ou possède un nombre minimum d'années d'expérience.</p> <p>À des fins de réciprocité, la plupart des administrations exigent un examen médical quand une personne souhaite échanger son permis de classe 3 contre un permis de la même classe délivré par une autre administration.</p>

Classe 2

Norme	<ul style="list-style-type: none">• L'âge minimum pour demander ce permis est de 18 ans• Épreuve théorique• Le demandeur doit être titulaire d'un permis de conduire de classe 5 ou de classe supérieure• Conformité à la norme 6 du CCS• Ronde de sécurité• Épreuve sur route
Pratiques en vigueur	<p>Certaines administrations exigent que l'accompagnateur ait un âge minimum ou possède un nombre minimum d'années d'expérience. De plus, une administration applique la règle de la tolérance zéro pour l'alcool au volant.</p> <p>Des examens médicaux, dont les examens de la vue prévus par la norme 6, peuvent être effectués pendant le processus, selon l'administration.</p> <p>Dans la plupart des provinces et territoires, il faut avoir réglé toute amende ou créance à son dossier de conduite pour pouvoir demander un permis de classe supérieure.</p> <p>La plupart des administrations traitent les autobus scolaires différemment des autocars ou autres types d'autobus (mention spéciale, âge plus élevé, sous-catégorie de permis distincte, vérification du casier judiciaire, formation obligatoire).</p> <p>Deux administrations interdisent la demande de cette classe de permis au-delà d'un nombre donné de points d'inaptitude.</p> <p>À des fins de réciprocité, la plupart des administrations exigent un examen médical quand une personne souhaite échanger son permis de classe 2 contre un permis de la même classe délivré par une autre administration.</p>

Classe 1

Norme	<ul style="list-style-type: none">• L'âge minimum pour demander ce permis est de 18 ans• Épreuve théorique• Le demandeur doit être titulaire d'un permis de conduire de classe 5 ou de classe supérieure• Conformité à la norme 6 du CCS• Ronde de sécurité• Épreuve sur route
Pratiques en vigueur	<p>Dans la plupart des provinces et territoires, il faut avoir réglé toute amende ou créance à son dossier de conduite pour pouvoir demander un permis de classe supérieure.</p> <p>À des fins de réciprocité, la plupart des administrations exigent un examen médical quand une personne souhaite échanger son permis de classe 1 contre un permis de la même classe délivré par une autre administration.</p> <p>En Ontario, une formation est obligatoire depuis le 1^{er} juillet 2017. L'Ontario prévoit aussi une classe A avec restrictions concernant les remorques pour chevaux.</p> <p>L'Alberta a adopté de nouvelles exigences de formation initiale le 1^{er} mars 2019, suivie de la Saskatchewan le 15 mars 2019.</p> <p>Des examens médicaux, dont les examens de la vue prévus par la norme 6, peuvent être effectués pendant le processus, selon l'administration.</p> <p>Certaines administrations autorisent la conduite de longs ensembles routiers par des mécanismes comme la délivrance de permis ou l'attribution de mentions.</p>