



Guide d'évaluation

***Instructions fixant les modalités
d'évaluation de l'épreuve pratique de
l'examen du permis de conduire des
catégories A1, A2 et A.***

***Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières
Sous-direction de l'Éducation Routière et du Permis de Conduire
Version en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2014***

SOMMAIRE

I – Généralités

1. Les véhicules d'examen	3
2. L'accompagnateur.....	5
3. Autres personnes autorisées à assister aux épreuves	6
4. Passager.....	6
5. Organisation des épreuves, présentation des candidats.....	6
6. Intempéries.....	7
7. Interdictions diverses.....	7
8. Conditions psychologiques de l'examen.....	8
9. La vérification de l'identité.....	9
10. La vérification de l'équipement.....	9
11. Les régularisations.....	10

II - Les épreuves hors circulation (HC)

1. La notation.....	11
2. La chronologie.....	11
3. Tirage au sort de la piste.....	11
4. Le bloc allure réduite.....	12
➤ Le déplacement sans l'aide du moteur.....	13
➤ Le contrôle de l'état du véhicule.....	13
➤ Le déplacement de la moto à allure réduite.....	18
5. Le bloc allure élevée.....	23
➤ Piste 1, freinage et évitement.....	23
➤ Piste 2, freinage et évitement.....	25
➤ L'évaluation du freinage.....	26
➤ L'évaluation de l'évitement.....	29
6. L'interrogation orale (IO)	31
7. Le bilan final.....	32
Installation des pistes.....	33

III - Les épreuves en circulation

1. Le véhicule suiveur.....	35
2. Le test de la vue.....	35
3. Élaboration du parcours.....	35
4. La chronologie	36
5. La présentation de l'épreuve	37
6. L'épreuve.....	37
7. L'évaluation.....	38
➤ Évaluation de la compétence : « Savoir s'équiper et s'installer»	38
➤ Évaluation des compétences dynamiques du candidat.....	39
➤ Évaluation des compétences transversales.....	44
➤ Évaluation de la compétence : « Courtoisie »	45
8. Le bilan et la transcription du résultat.....	46

I - Généralités

1. Les véhicules d'examen

CATEGORIE DE PERMIS	Définitions et âges minimums	Véhicules d'examens
A1	<ul style="list-style-type: none">_ cylindrée maximale 125 cm³_ puissance maximale 11 kW_ rapport puissance/poids $\leq 0,1$ kW/kg_ âge minimum : 16 ans	<ul style="list-style-type: none">_ puissance maximum 11 kW_ rapport puissance/poids $\leq 0,1$ kW/kg_ vitesse minimum 90km/h_ Si moteur à combustion interne, cylindrée comprise entre 115 et 125 cm³_ Si moteur électrique, rapport puissance/poids $\geq 0,08$ kW/kg
A2	<ul style="list-style-type: none">_ puissance maximum 35 kW_ rapport puissance/poids $\leq 0,2$ kW/kg_ age minimum : 18 ans	<ul style="list-style-type: none">_ puissance minimum 20 kW, maximum 35 kW_ rapport puissance/poids $\leq 0,2$ kW/kg_ Si moteur à combustion interne, cylindrée minimum de 395 cm³_ Si moteur électrique, rapport puissance/poids $\geq 0,15$ kW/kg
A	<p>Accès direct :</p> <ul style="list-style-type: none">_ âge minimum : 24 ans <p style="text-align: center;"><i>ou</i></p> <p>Accès progressif :</p> <ul style="list-style-type: none">_ âge minimum 20 ans, sous réserve d'être titulaire de la catégorie A2 depuis au moins 2 ans et d'avoir suivi une formation obligatoire	<ul style="list-style-type: none">_ puissance minimum 50 kW (*)_ poids à vide minimum 175 kg (**)_ Si moteur à combustion interne, cylindrée minimum de 595 cm³_ Si moteur électrique, rapport puissance/poids $\geq 0,25$ kW/kg

(*) utilisation d'un véhicule d'une puissance minimum de 40 kW autorisé jusqu'au 31 décembre 2018

(**) pas de poids à vide minimum exigé jusqu'au 31 décembre 2018

Arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire :

« Les épreuves pratiques des examens du permis de conduire sont passées avec des véhicules d'examen dont les caractéristiques techniques sont définies par arrêtés du ministre chargé de la sécurité routière.

Les véhicules utilisés pour les examens doivent faire l'objet d'une police d'assurance couvrant sans limite les dommages pouvant résulter d'accidents causés aux tiers ainsi qu'aux personnes se trouvant à l'intérieur du véhicule, à l'occasion des épreuves pratiques.

L'attestation d'assurance n'est demandée qu'aux candidats individuels. Elle est présentée à l'expert.

Elle doit être un document original comportant obligatoirement :

- la raison sociale de la société d'assurance ;
- les nom et prénom du candidat bénéficiant de la police d'assurance ;
- le numéro d'immatriculation du véhicule couvert et de sa remorque, le cas échéant ;
- la date de l'examen, en référence à la convocation individuelle du candidat ;
- le type d'assurance (couverture de l'ensemble des dommages pouvant être causés aux tiers à l'occasion de l'examen) ;
- le cachet et la signature du représentant de la société d'assurance.

Les véhicules d'examen doivent être propres et en parfait état de fonctionnement. Si l'expert constate une défaillance du véhicule, il informe l'accompagnateur, en dehors de la présence des candidats, de l'impossibilité de réaliser ou de poursuivre l'examen en l'état.

Si l'expert constate que le véhicule ne répond pas à l'une des caractéristiques techniques définies par les arrêtés susvisés ou ne possède pas l'un des équipements spécifiques rendus obligatoires par ces mêmes arrêtés, il informe l'accompagnateur, en dehors de la présence des candidats, de l'impossibilité de procéder à l'examen en l'état.

Dans tous les cas, l'accompagnateur peut corriger le manquement ou fournir un véhicule de remplacement, étant entendu que le temps nécessaire à ces opérations est déduit du temps imparti à l'établissement pour la session d'examen en cours ... »

Arrêté du 23 avril 2012 modifié fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A :

- les véhicules d'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A doivent être à deux roues, de série courante et avoir été mis en circulation depuis 6 ans au plus, être équipés de deux rétroviseurs homologués et d'une selle biplace ;
- les véhicules utilisés pour l'examen doivent répondre aux caractéristiques techniques mentionnées sur le certificat d'immatriculation, dans le cas contraire, l'examen ne peut avoir lieu ;
- si le véhicule présente une ou plusieurs déficiences ne mettant pas en cause la sécurité, l'expert procède à l'examen du candidat ; il informe le délégué de circonscription, à charge pour ce dernier d'intervenir sans retard auprès de l'établissement d'enseignement et si nécessaire auprès du préfet ;
- si les véhicules utilisés sont équipés d'une boîte de vitesse automatique, les candidats, en cas de réussite, se voient délivrer un permis de conduire valable seulement pour la conduite de ce type de véhicules, la mention codifiée de cette restriction est portée sur le permis.

2. L'accompagnateur

Arrêté modifié du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire :

« Un représentant de l'établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière ou, dans le cas d'un candidat libre, une personne titulaire du permis de conduire de la catégorie du véhicule présentée et en cours de validité est obligatoirement présente durant l'épreuve pratique.

Lorsqu'il s'agit d'un représentant de l'établissement d'enseignement de la conduite, il doit être lié à l'établissement d'enseignement qui bénéficie des places d'examen.

Ce lien doit être de nature professionnelle, qu'il s'agisse d'un contrat de travail, d'une convention de stage ou de tout lien juridique ayant un rapport avec l'exploitation de l'établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière ou de l'entreprise.

La vérification de la qualité de l'accompagnateur ne constitue pas un contrôle préalable à l'examen de la part de l'expert.

Rôle de l'accompagnateur :

L'accompagnateur doit contribuer au bon déroulement des épreuves.

Il accompagne les candidats et établit leur ordre de passage.

Dans le cas où le temps imparti à l'établissement ne permettrait pas d'examiner l'ensemble des candidats (panne, intempéries...), il détermine le ou les candidats qu'il n'est pas possible d'examiner.

L'accompagnateur est présent à proximité du candidat pendant le déroulement des épreuves et lors de l'annonce du résultat, le cas échéant.

Il fait preuve d'une totale neutralité à l'égard de la prestation du candidat et des décisions de l'expert.

Le service en charge localement de l'organisation des examens du permis de conduire veille au maintien de cette neutralité et prend toutes mesures adaptées, au titre de la police des examens, pour faire cesser un éventuel manquement à ce principe.

Rôle juridique :

Au sens de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, l'établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière est réputé avoir confié la garde de son véhicule d'examen à cet accompagnateur.

Le cas échéant, l'accompagnateur remplit le constat amiable.

Rôle pédagogique :

La présence de l'accompagnateur pendant les épreuves a pour principal objectif d'établir un lien pédagogique avec la formation des candidats.

En cas d'échec, cette présence renforce la capacité du formateur à fixer les axes de travail.

L'accompagnateur et l'expert n'expriment aucun désaccord de nature pédagogique en présence des candidats. »

Tous les candidats doivent être accompagnés d'une personne titulaire du permis de conduire de la catégorie du véhicule concerné. Sans préjudice des dispositions citées ci-dessus de l'arrêté du 20 avril 2012 modifié, cette personne assiste au déroulement des diverses épreuves et peut tenir le rôle du passager lors de l'épreuve de maîtrise de la moto à allure réduite.

Son attitude doit être empreinte d'une totale neutralité. Il ne doit pas procéder à un chronométrage ou à un relevé de la vitesse lors de la réalisation des exercices.

L'accompagnateur apporte sa participation effective pour :

- positionner le véhicule au début de l'exercice de maniabilité sans l'aide du moteur ;
- remettre en place les cônes déplacés ou renversés lors du test de maîtrise de la moto à allure plus élevée ;
- suppléer le candidat, le cas échéant. Dans le cas où cette suppléance est consécutive à une incapacité du candidat, l'examen est interrompu.

3. Autres personnes autorisées à assister aux épreuves

Arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire :

« Outre l'expert et l'accompagnateur, peuvent assister aux épreuves après en avoir informé le candidat évalué :

- *un inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière, dans le cadre de la formation initiale ou continue des experts ;*
 - *un délégué à l'éducation routière, dans le cadre de la police des examens, du contrôle hiérarchique des experts ou de leur formation initiale ou continue ;*
 - *toute autre personne, désignée par le ministre en charge de la sécurité routière ou par le service en charge localement de l'organisation des examens du permis de conduire et pour laquelle la présence aux examens revêt un intérêt professionnel ;*
 - *un élève préparant le brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière (BEPECASER), sur présentation de son livret d'apprentissage.*
- Ces deux derniers et l'accompagnateur n'interviennent en aucune manière dans le déroulement de l'épreuve ou dans la détermination de son résultat.»*

4. Passager

Les exercices de l'épreuve hors circulation sont en partie réalisés avec passager. Le rôle du passager peut être assumé par toute personne présente sur le centre, âgée d'au moins dix-huit ans à l'exception de la catégorie A1 pour laquelle la personne doit être âgée d'au moins seize ans.

Dans ce cas le mineur devra présenter une autorisation de son représentant légal du type suivant :

« Je soussigné(e), né(e) le à, demeurant à, agissant en qualité de (rayer les mentions inutiles) père, mère, tuteur, représentant légal, autorité qui a la garde de (nom et prénom), déclare l'autoriser à tenir le rôle de passager dans le cadre de l'examen du permis de conduire les motocyclettes de la sous-catégorie A1. »

Les candidats individuels seront informés de cette particularité et devront se faire accompagner en conséquence.

5. Organisation des épreuves, présentation des candidats

Arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire :

« De manière générale, l'établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière se charge de la présentation des candidats devant l'inspecteur du permis de conduire.

S'agissant des candidats individuels, il leur appartient de s'inscrire auprès du service en charge localement de l'organisation des examens du permis de conduire.

L'ordre de passage des candidats présentés par un même établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière relève du choix de l'enseignant ou du représentant de l'école de conduite.

L'organisation et la répartition des épreuves hors et en circulation, quand plusieurs établissements sont convoqués à la même heure, relèvent du choix de l'expert. »

6. Intempéries

Arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire :

« Lorsque les conditions météorologiques sont de nature à mettre en cause la sécurité des usagers et des agents du service public des examens du permis de conduire ou à empêcher le déroulement normal des épreuves, les examens sont annulés.

La décision d'annulation peut être prise par le préfet ou à l'initiative de l'expert au regard des conditions locales particulières, après recueil de l'avis de l'accompagnateur.

Les examens peuvent être annulés pour tout ou partie du département ou de la session. »

La décision d'annulation pour intempéries relève des conditions de circulation.

L'annulation de l'épreuve qui relève du souhait du candidat au vu des conditions climatiques, mais qui n'est pas à l'initiative de l'expert, ne peut être considérée comme relevant des intempéries.

Dans ce cas, le candidat est excusé, aucune place ne sera attribuée.

7. Interdictions diverses

Arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire :

« Il est strictement interdit de fumer à l'intérieur du véhicule d'examen. Cette interdiction est également valable à ses abords immédiats lors des épreuves hors circulation. Les téléphones portables doivent être éteints ou mis en position « silencieux ».

A l'exclusion des données relevées par les chronotachygraphes ou les dispositifs de géolocalisation équipant les véhicules du groupe lourd, qui ne peuvent être neutralisés, tout enregistrement de l'examen est interdit. »

- Lors des épreuves hors circulation, si le réglage du ralenti de la motocyclette est nécessaire, il ne peut être effectué que par le candidat et à sa seule initiative durant l'essai, les rétroviseurs équipant la motocyclette ne doivent pas être déréglés ou rentrés lors des exercices (Arrêté du 23 avril 2012 modifié).
- Les épreuves hors et en circulation pourront, éventuellement, se dérouler sur des machines différentes, étant entendu que le type de boîte de vitesse doit rester identique. A défaut l'examen ne peut avoir lieu (Arrêté du 23 avril 2012 modifié).
- Les trois tests de l'épreuve hors circulation doivent se dérouler sur la même motocyclette. Le changement de machine n'est autorisé qu'au cas où la moto utilisée serait rendue inutilisable au cours de l'un de ceux-ci (Arrêté du 23 avril 2012 modifié).

8. Conditions psychologiques de l'examen

Attitude générale de l'expert

Bien qu'il ne constitue qu'une fraction de son activité journalière, l'expert doit tenir compte de l'importance de cet examen pour le candidat.

L'expert doit considérer que chaque candidat :

- s'est préparé pour être au niveau de l'épreuve ;
- appréhende plus ou moins sereinement l'épreuve. Selon les individus, l'émotion peut se traduire différemment et être plus ou moins perceptible ;
- peut se trouver, au départ de l'épreuve, en-dessous de ses possibilités habituelles.

Si chaque candidat admet en général la nécessité de démontrer ses connaissances et aptitudes en matière de conduite, il entend légitimement avoir la possibilité d'effectuer son épreuve dans les meilleures conditions possibles.

Il appartient donc à l'expert :

- de faire preuve d'une politesse et d'une courtoisie constantes ;
- de veiller à la plus grande neutralité dans l'expression orale et l'observation du candidat ;
- de s'assurer que tout ce qui est demandé est bien compris ;
- d'éviter toute attitude dépréciative envers le candidat, qu'elle soit formulée ou non ;
- de s'interdire toute interprétation immédiate, tout jugement de valeur "a priori", qu'il soit favorable ou non ;
- de lever toute ambiguïté, notamment dans les consignes.

L'attitude générale de l'expert doit se fonder sur l'objectivité de son évaluation et le respect du principe d'égalité de traitement des candidats.

Pendant le premier contact

Le premier contact a une influence déterminante sur le déroulement de l'examen et le résultat final. S'il est vrai qu'en situation d'examen, un candidat perd habituellement une partie de ses moyens, la qualité de l'accueil peut, dans une large mesure, contribuer à compenser cette difficulté.

L'expert doit prendre l'initiative du premier contact, et ne pas se formaliser s'il n'obtient pas en retour la courtoisie escomptée.

Pendant l'examen

La qualité d'une évaluation dépend du niveau d'expertise technique de l'expert, mais également de sa capacité à instaurer un climat propice à la restitution des compétences réelles du candidat.

L'expert s'assure que le candidat a bien compris ce qui lui est demandé.

L'expert pourra instaurer un dialogue avec le candidat tant dans le cadre de l'évaluation que pour lui signaler des actions défailtantes.

Dans le même esprit, il pourra lui prodiguer des recommandations et des conseils, s'il estime qu'ils peuvent être de nature à favoriser la restitution des compétences.

En cas d'émotivité importante constatée en cours d'épreuve, il peut être utile de s'arrêter quelques instants pour permettre au candidat de retrouver son calme et ses moyens.

9. La vérification de l'identité

L'expert vérifie l'identité du candidat à l'aide de la liste des titres permettant aux candidats aux examens du permis de conduire de justifier de leur identité, fixée par l'arrêté du 19 janvier 2012.

10. La vérification de l'équipement

Le port d'un casque de type homologué (l'homologation emporte l'obligation de la présence des dispositifs réfléchissants), de gants adaptés à la pratique de la moto (soit possédant le marquage NF, CE ou EPI, soit renforcés et munis d'un dispositif de fermeture au poignet), d'un blouson ou d'une veste manches longues, d'un pantalon ou d'une combinaison et de bottes ou de chaussures montantes est obligatoire lors des épreuves hors et en circulation (les bottes en caoutchouc et les coupe-vents ne sont pas autorisés).

De plus, lors des seules épreuves en circulation, le candidat doit superposer au blouson, ou à la veste, un dossard tel qu'il est défini par l'arrêté du 8 janvier 2001 relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement à titre onéreux de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière.

En cas de non-présentation d'un tel équipement avant le début des épreuves, l'examen ne peut avoir lieu. Cette présentation est sommaire, une vérification plus approfondie intervient pour l'épreuve hors circulation à l'issue du contrôle de l'état du véhicule, et pour l'épreuve en circulation, avant le départ lors de l'installation.

Le passager qui apporte sa participation au test de déplacement à allure réduite lors de l'épreuve hors circulation doit porter un équipement aux caractéristiques identiques. Cette vérification a lieu à l'occasion du test de déplacement à allure réduite. Si un passager ne présente pas un équipement adéquat, il est invité à le modifier ou il est procédé à un changement de passager. En aucun cas le candidat ne pourra être excusé pour ce motif.

11. Les régularisations

Arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire :

Article 3 / I

« A. — Les candidats au permis de conduire peuvent passer l'épreuve pratique sur un véhicule muni d'un changement de vitesses automatique.

B. — La conduite d'un véhicule équipé d'un changement de vitesses manuel est subordonné à la réussite d'une épreuve pratique passée sur un véhicule équipé d'un changement de vitesses manuel.

Un véhicule équipé d'un changement de vitesses manuel est un véhicule dans lequel une pédale d'embrayage (ou une poignée d'embrayage pour les catégories A1, A2 et A) est présente et doit être actionnée par le conducteur au démarrage, à l'arrêt du véhicule et lors du changement de vitesses.

Les véhicules qui ne correspondent pas aux critères énoncés ci-dessus sont considérés comme des véhicules à changement de vitesses automatique.

Si l'examen est passé sur un véhicule muni d'un changement de vitesses automatique, après avoir satisfait à cette épreuve les candidats se voient délivrer un permis de conduire valable seulement pour la conduite des véhicules munis d'un changement de vitesses automatique.

C. — La personne qui souhaite faire supprimer ces restrictions doit régulariser son permis de conduire sur piste pour les véhicules des catégories A1, A2 et A et en circulation pour les véhicules des autres catégories. L'expert vérifie que le changement de vitesses manuel est utilisé de manière efficace par le candidat et le mentionne dans l'avis destiné au préfet. »

Article 3 / II

« Les candidats au permis de conduire les véhicules spécialement aménagés pour tenir compte de leur handicap physique passent l'examen défini à l'article 2-IV ci-dessus. Préalablement à l'épreuve, l'expert vérifie que les aménagements du véhicule proposés à l'issue du contrôle médical définis aux articles R. 226-1 à R. 226-4 sont adaptés.

Au cours de l'épreuve, l'expert vérifie que les aménagements du véhicule qu'il a définis sont utilisés de façon efficace et les mentionne dans l'avis destiné au préfet.

Un conducteur titulaire du permis de conduire d'une ou de plusieurs des catégories suivantes : A1, A2, A, B1, B, BE, C, D, CE, DE, C1, D1, C1E, D1E, et atteint postérieurement à la délivrance du permis de conduire d'une affection susceptible de rendre nécessaire l'aménagement du véhicule pour tenir compte de son handicap physique doit régulariser son permis de conduire.

L'expert vérifie que les aménagements du véhicule proposés à l'issue du contrôle médical prévu par les articles R. 226-1 à R. 226-4 sont adaptés.

Au cours d'un exercice de conduite, l'expert vérifie que les aménagements du véhicule qu'il a définis sont utilisés de façon efficace et les mentionne dans l'avis destiné au préfet.

La personne qui souhaite faire supprimer ces restrictions doit à nouveau régulariser son permis de conduire. L'expert vérifie que les commandes sont utilisées de manière efficace par le candidat et le mentionne dans l'avis destiné au préfet. »

II - Les épreuves hors circulation (HC)

Les convocations plateau et circulation sont communes, l'inspecteur effectue une recherche des candidats dans la base aurige. Tout candidat identifié dans le poste nomade est éligible aux épreuves.

La vérification des conditions administratives (délai, âge, réussite ou dispense ETG ...) a été automatiquement et préalablement effectuée dans l'application FAETON.

La mention du type de boîte de vitesse du véhicule d'examen utilisé est renseignée dans le dossier électronique du candidat par l'expert.

1. La notation

L'évaluation repose sur un système de notation à trois niveaux symbolisés par une lettre :

- note A : niveau satisfaisant ;
- note B : niveau moyen ;
- note C : niveau insuffisant.

Une note est applicable à chacun des tests de maniabilité et de sécurité ainsi qu'à l'interrogation orale.

Le résultat est communiqué au candidat après chaque exercice.

La notation C, attribuée aux deux essais accordés aux exercices de déplacement à allure réduite ou de freinage ou d'évitement, entraîne l'ajournement du candidat et l'interruption de l'examen.

La chute (lors des exercices) entraîne la notation C et l'arrêt immédiat de l'examen.

2. La chronologie


1. Vérification identité et équipement du candidat (voir les généralités ci-dessus).
2. Tirage au sort des tests de maniabilité.
3. Tests de maniabilité (groupe de huit candidats maximum).
4. Interrogation orale.
5. Bilan.
6. Transcription du résultat.

3. Tirage au sort de la piste

Les déplacements de la moto prévus dans les tests de maniabilité sont tirés au sort par un des premiers candidats convoqués de chaque demi-journée sur présentation par l'expert de l'ensemble des fiches.

Le numéro de la fiche est le même pour les tests de maniabilité et pour l'ensemble des candidats de la demi-journée. Toutefois, l'expert peut procéder à un nouveau tirage au sort en cours de séance. Le maximum de tirages au sort par jour est fixé à quatre. Seuls les cônes figurant sur les fiches d'examen (et les cônes délimitant le « U » du demi-tour) doivent être installés sur la piste lors des exercices.

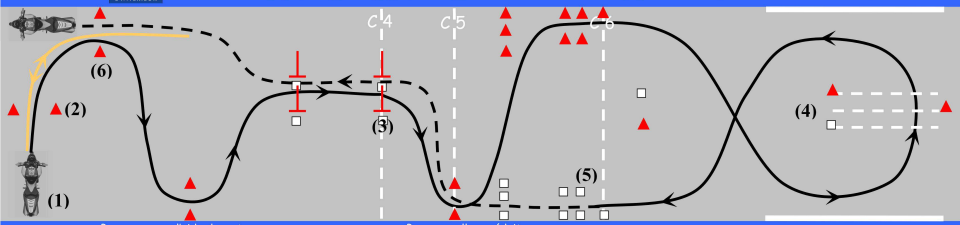
4. Le bloc allure réduite



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

MAITRISE DE LA MOTO A ALLURE REDUITE HORS CIRCULATION

1



19 cônes et 4 piquets

DEPLACEMENT SANS L'AIDE DU MOTEUR

- ✓ Départ moto en (1)
- ✓ Pousser la moto sens (1) vers (6)
- ✓ Arrêt après franchissement porte (6)
- ✓ Reculer sens (6) vers (1)
- ✓ Arrêt moto en (1)

VERIFICATIONS

- ✓ Commandes
 - Moteur *ou*
 - Commandes d'embrayage et d'accélération
- ✓ Éléments techniques
 - Niveau d'huile moteur *ou*
 - Transmission
- ✓ Éclairage et accessoires de sécurité
 - Éclairage avant *ou*
 - Indicateurs de changement de direction

DEPLACEMENT A ALLURE REDUITE

- ✓ Départ moto en (1)
- ✓ Parcours sens (1) vers (5) sans passager
- ✓ Allure au pas de la porte (2) à la porte (3) (*)
- ✓ Arrêt marqué en (4)
- ✓ Arrêt en (5) avec prise passager
- ✓ Parcours sens (5) vers (6) avec le passager
- ✓ Fin exercice en (6)


(*) sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique

EVALUATION	A	B	C
Exercice correctement réalisé	X		
Une erreur		X	
Deux erreurs			X
Maîtrise de l'embrayage non acquise (de 2 en 3)			X
Obstacle ou porte non franchi			X
Sortie de terrain, erreur de parcours			X
Arrêt (**)			X
Exercice non réalisé			X
Chute de la machine			X

(**) en dehors de la prise du passager et de l'arrêt prévu en (4)

EVALUATION	A	B
Exercice correctement réalisé	X	
Une erreur		X
Chute de la moto		X
Casque manifestement inadapté		X

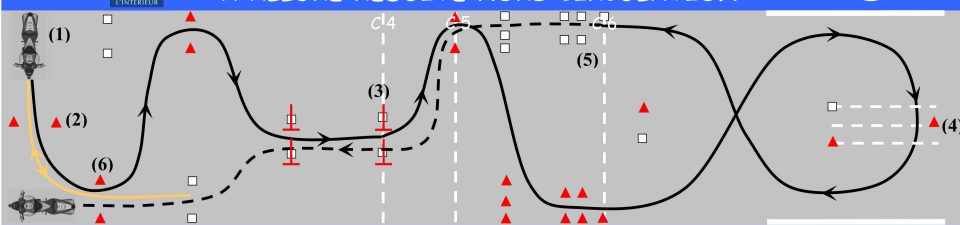
DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'ÉDUCATION ROUTIERE



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

MAITRISE DE LA MOTO A ALLURE REDUITE HORS CIRCULATION

2



19 cônes et 4 piquets

DEPLACEMENT SANS L'AIDE DU MOTEUR

- ✓ Départ moto en (1)
- ✓ Pousser la moto sens (1) vers (6)
- ✓ Arrêt après franchissement porte (6)
- ✓ Reculer sens (6) vers (1)
- ✓ Arrêt moto en (1)

VERIFICATIONS

- ✓ Commandes
 - Direction *ou*
 - Commandes de frein
- ✓ Éléments techniques
 - Pneumatiques, avant ou arrière *ou*
 - Suspension
- ✓ Éclairage et accessoires de sécurité
 - Éclairage arrière et feu stop *ou*
 - Avertisseur sonore et rétroviseurs

DEPLACEMENT A ALLURE REDUITE

- ✓ Départ moto en (1)
- ✓ Parcours sens (1) vers (5) sans passager
- ✓ Allure au pas de la porte (2) à la porte (3) (*)
- ✓ Arrêt marqué en (4)
- ✓ Arrêt en (5) avec prise passager
- ✓ Parcours sens (5) vers (6) avec le passager
- ✓ Fin exercice en (6)

(*) sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique

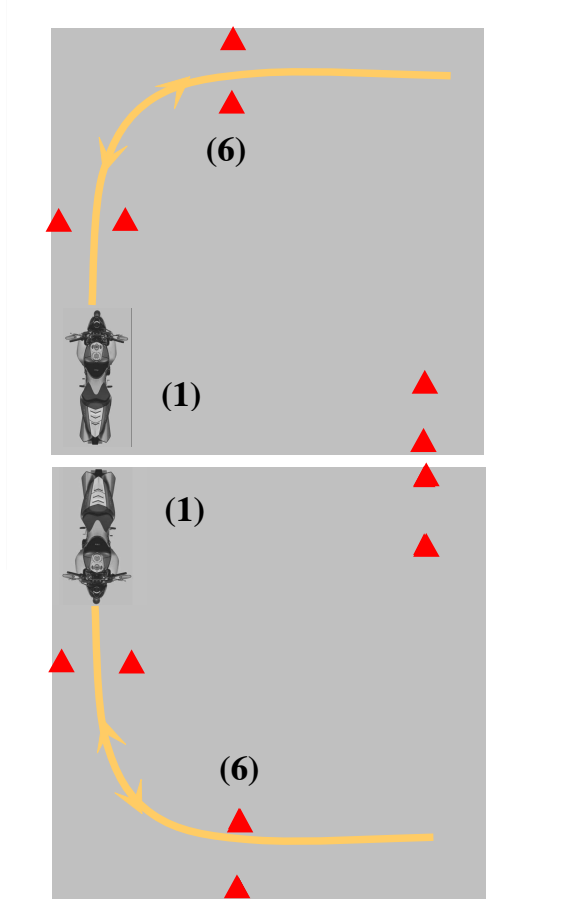
EVALUATION	A	B	C
Exercice correctement réalisé	X		
Une erreur		X	
Deux erreurs			X
Maîtrise de l'embrayage non acquise (de 2 en 3)			X
Obstacle ou porte non franchi			X
Sortie de terrain, erreur de parcours			X
Arrêt (**)			X
Exercice non réalisé			X
Chute de la machine			X

(**) en dehors de la prise du passager et de l'arrêt prévu en (4)

EVALUATION	A	B
Exercice correctement réalisé	X	
Une erreur		X
Chute de la moto		X
Casque manifestement inadapté		X

DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'ÉDUCATION ROUTIERE

➤ Le déplacement sans l'aide du moteur

	<p>La mise en place de la moto au point de départ est effectuée par l'accompagnateur.</p> <p>Au cours de la reconnaissance sur fiche, les explications ci-dessous sont fournies au(x) candidat(s) :</p> <ul style="list-style-type: none">— la position de la motocyclette est située au départ du test ;— le candidat doit, après avoir débéquillé (béquille centrale ou latérale), pousser la moto en marche avant de (1) vers (6). Lorsque la motocyclette a entièrement franchi la porte (6), il doit reculer de (6) vers (1) selon le parcours défini par la fiche d'examen ;— il doit la béquiller en (1) (béquille centrale ou latérale) ;— il doit déplacer sa moto en marchant à côté lors du parcours ;— il est admis, si la marche arrière ne peut être réalisée en une seule manœuvre, d'effectuer une marche avant et une seule, en direction de la porte précédente.
--	--

Pour cet exercice, ne peut être considérée comme une incapacité l'impossibilité pour le candidat de relever la moto suite à la chute de celle-ci.

➤ Le contrôle de l'état du véhicule

En cas de notation B obtenue dès le déplacement de la moto sans l'aide du moteur, il n'est pas procédé au contrôle de l'état du véhicule.

Le résultat est communiqué au candidat et celui-ci est invité à mettre en place ses équipements de protection pour la suite de l'épreuve.

La chute de la motocyclette à l'occasion des vérifications entraîne la notation B et l'interruption du contrôle de l'état du véhicule.

Le résultat est communiqué au candidat et celui-ci est invité à mettre en place ses équipements de protection pour la suite de l'épreuve.

A l'exclusion des deux cas précédemment cités, le candidat effectue l'ensemble des vérifications prévues.

L'expert interroge le candidat en choisissant un sujet de vérification pour chacun de ces thèmes : les commandes ; les éléments techniques ; l'éclairage et les accessoires de sécurité.

Pour la fiche n° 1, le candidat commente et effectue, au libre choix de l'expert, un sujet de vérification par thème dans la liste proposée ci-dessous (les points de contrôle et explications ne concernent que la moto utilisée) :

Les commandes

SUJETS	ATTITUDE DU CANDIDAT et points de contrôle à effectuer
1. Mise en marche du moteur	Le candidat met en marche le moteur, contrôle l'extinction des témoins d'alerte et arrête le moteur à l'aide du coupe-circuit (arrêt d'urgence).
2. Commandes d'embrayage (*) et d'accélération	Si la motocyclette utilisée est à embrayage mécanique : le candidat vérifie que le câble est non effiloché et que le réglage de la garde est correct (5 mm environ). Si la motocyclette utilisée est à embrayage hydraulique : il indique le point de contrôle du niveau. Accélérateur : le candidat vérifie la bonne rotation de la poignée y compris à la décélération.

(*) Sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique.

Les éléments techniques

SUJETS	ATTITUDE DU CANDIDAT et points de contrôle à effectuer
1. Niveau d'huile moteur	Le candidat explique la façon de procéder (<u>telle qu'elle est précisée ci-dessous</u>) et indique à l'expert le point de contrôle. Les explications sur la position de la moto ne seront pas exigées de la part d'un candidat qui a placé la moto sur béquille centrale ou droite pour effectuer la vérification. <u>Véhicule à carter humide</u> : La moto doit être droite ou sur la béquille centrale (ne pas exiger cette position). <u>Véhicule à carter sec</u> : Il faut faire tourner le moteur au ralenti 2 minutes environ et contrôler immédiatement dès l'arrêt du moteur.
2. Transmission	A chaîne : le candidat contrôle la tension de la chaîne en indiquant la flèche et la position de la moto préconisées par le guide d'utilisation. A cardan : il indique le point de contrôle du niveau d'huile. A courroie : il contrôle l'état de la courroie

L'éclairage et les accessoires de sécurité

SUJETS	ATTITUDE DU CANDIDAT et points de contrôle à effectuer
1. Eclairage avant	Le candidat vérifie le bon état du ou des optiques et le bon fonctionnement des feux de position, croisement, feux de route.
2. Indicateurs de changement de direction	Le candidat vérifie le bon état et le bon fonctionnement des indicateurs de changement de direction.

Pour la fiche n° 2, le candidat commente et effectue, au libre choix de l'expert, un sujet de vérification par thème dans la liste proposée ci-dessous (les points de contrôle et explications ne concernent que la moto utilisée) :

Les commandes

SUJETS	ATTITUDE DU CANDIDAT et points de contrôle à effectuer
1. Direction	Le candidat explique comment il contrôle l'absence de jeu dans la direction sans effectuer l'opération : il faut délester la roue avant et faire tourner le guidon de gauche à droite. Il ne doit pas y avoir de point de résistance.
2. Commandes de frein	<p><u>Avant</u> : Il contrôle le niveau. Pour effectuer ce contrôle, le réservoir de liquide de frein doit être à l'horizontale.</p> <p><u>Arrière</u> : Commande mécanique : il contrôle l'usure à l'aide du repère prévu à cet effet.</p> <p>Commande hydraulique : il contrôle le niveau (*).</p>

(*) Le niveau doit être accessible, dans le cas contraire le candidat explique sommairement la façon de procéder (l'obligation de soulever la selle ne constitue pas un motif d'inaccessibilité, l'aide éventuelle apportée par l'accompagnateur pour soulever ou refermer la selle n'entraîne pas une pénalisation du candidat).

Les éléments techniques

SUJETS	ATTITUDE DU CANDIDAT et points de contrôle à effectuer
1. Pneumatique, avant ou arrière	Le candidat contrôle le bon état des flancs (pas de déchirure ni de hernie), de la bande de roulement (sculptures apparentes) et si la pression de gonflage paraît visuellement correcte.
2. Suspensions	<p><u>A l'avant le candidat vérifie</u> :</p> <p>Hydraulique : l'absence de fuite au niveau des joints à lèvres (ou de leur protection) de la fourche télescopique.</p> <p>Avec pression d'air : l'absence de fuite au niveau des joints à lèvres (ou de leur protection) ; il indique la valve servant à l'évacuation ou au complément de pression d'air. Il doit indiquer la valeur de la pression admissible (voir guide d'utilisation).</p> <p><u>A l'arrière</u> : Il indique où s'effectue le réglage.</p>

L'éclairage et les accessoires de sécurité

SUJETS	ATTITUDE DU CANDIDAT et points de contrôle à effectuer
1. Eclairage arrière et feu stop	Il contrôle le bon état et fonctionnement de l'éclairage arrière (plaque comprise) et du feu stop, avec les commandes de frein avant et arrière.
2. Avertisseur sonore et rétroviseurs	Il vérifie le bon fonctionnement de l'avertisseur sonore, la présence, le bon état et la fixation correcte des deux rétroviseurs.

L'expert vérifie visuellement si l'équipement de protection est porté correctement et, en cas d'erreur ou d'oubli, invite le candidat à rectifier la ou les anomalies.

Le candidat présente un casque homologué à sa taille.

Le candidat coiffe son casque et l'attache.

S'il est non ou mal attaché, l'expert l'indique au candidat, en lui précisant qu'il devra être attaché correctement lors de la réalisation des exercices suivants.

S'il paraît manifestement de taille inadaptée, l'expert l'indique au candidat, applique la notation B à l'exercice de déplacement sans l'aide du moteur et de contrôle de l'état du véhicule et lui demande de trouver un casque conforme pour les exercices suivants.

DÉFINITION DES ERREURS	NOTATION DE L'EXERCICE
* Exercice non réalisé : Impossibilité de réaliser l'exercice.	* Exercice correctement réalisé : notation A
* Chute de la machine : Moto couchée, un point d'appui au sol, (autre que les pneumatiques).	* Une ou plusieurs erreurs : notation B
* Cône déplacé par la moto : Quelle que soit la partie de la moto qui a provoqué la chute ou le déplacement du cône. Le déplacement ou la chute du cône par le conducteur n'est pas pris en compte. L'expert doit attendre que le candidat ait vu son erreur avant de remettre le cône à sa place.	* Exercice non réalisé : notation B
* Erreur de parcours : Ce qui n'est pas en tout point conforme au parcours initialement reconnu.	* Casque manifestement inadapté : notation B
Vérifications	
* Point de contrôle inexact ou non réalisé.	
* Point de contrôle hors sujet : Ce qui n'est pas conforme au sujet prévu (point de contrôle autre sujet, par exemple).	

Précisions

Parcours :

- les départ et arrivée de l'exercice de maîtrise de la moto sans l'aide du moteur, matérialisés sur les fiches d'examen, doivent être respectés ;
- le parcours prévu par les fiches doit être respecté mais le candidat n'est pas tenu de respecter la trajectoire indiquée sur les fiches. Seul est à prendre en compte le passage à l'intérieur des portes matérialisées sur les fiches.

Les essais :

- pour cet exercice un seul essai est autorisé.

Notation :

- deux notations sont possibles pour cet exercice : A ou B.

Technique :

- le candidat reste libre quant à la méthode à employer pour avancer ou reculer la moto (position des mains, du corps et du regard). Seul le résultat est à prendre en compte ;
- l'arrêt est autorisé.

Marche arrière :

— lorsque la marche arrière ne peut être réalisée en une seule manœuvre, le fait pour le candidat d'effectuer une marche avant en ligne droite n'entraîne pas une sanction mais une intervention immédiate de l'expert pour que la marche avant soit effectuée en direction de la porte précédente ;

— lorsque la marche arrière ne peut être réalisée en une seule manœuvre, le fait pour le candidat d'effectuer plus d'une marche avant n'entraîne pas une sanction mais une intervention immédiate de l'expert pour interdire cette pratique.

Béquilles :

— le candidat utilise la béquille de son choix. En revanche, lors du déplacement de la moto, la béquille latérale doit être relevée. En cas d'oubli, l'expert l'indique au candidat et ne le sanctionne pas.

Équipement :

— le port du casque et des gants n'est pas obligatoire pour les exercices de maîtrise de la moto sans l'aide du moteur.

Expression orale et vocabulaire utilisé :

— le vocabulaire technique ou la façon de s'exprimer lors du contrôle du véhicule ne doivent pas être pris en compte dans l'évaluation.

Hors sujets :

— un point de contrôle de l'état du véhicule hors la liste proposée mais concernant le sujet de vérification choisi ne doit pas entraîner une pénalisation du candidat. Toutefois, pour ne pas allonger la durée de l'épreuve, l'expert peut inviter le candidat à limiter son contrôle aux seuls points exigés.

Bilan :

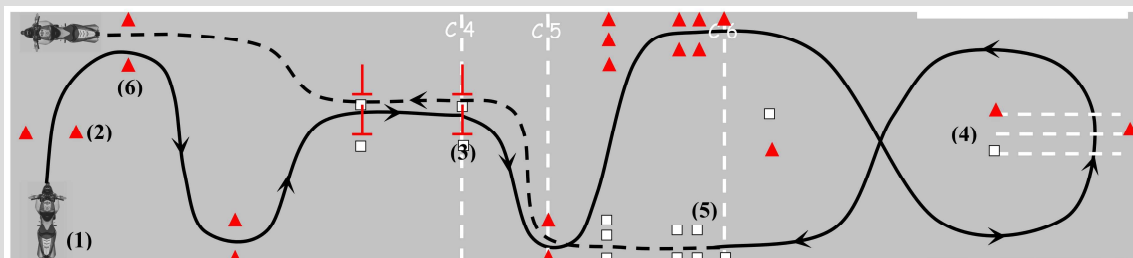
— le résultat de cet exercice est communiqué au candidat.

➤ Le déplacement de la moto à allure réduite

Installation : Seuls les cônes figurant sur les fiches d'examen doivent être installés sur la piste lors des exercices.

La mise en place de la moto au point de départ est effectuée par l'accompagnateur.

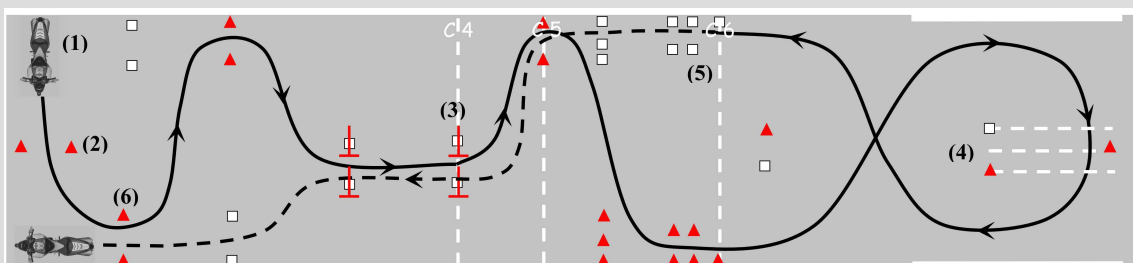
Le départ de l'exercice se fait la roue arrière au niveau du point (1).



Au cours de la reconnaissance sur fiche, les explications ci-dessous sont fournies au(x) candidat(s) :

- la position de la motocyclette se situe au départ du test ;
- le candidat doit effectuer sans passer le parcours sens (1-5) ;
- lorsque l'épreuve est passée sur un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel, il doit effectuer le parcours de (2) en (3) en roulant au pas, de façon à démontrer sa capacité à actionner l'embrayage, si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins ;
- le candidat doit marquer l'arrêt en (4) (pied[s]) au sol, moto immobilisée), avant de repartir ;
- il doit s'arrêter la roue avant approximativement au niveau de la ligne C6 (point 5) pour faire monter le passager ;
- il doit effectuer avec le passager, le parcours défini par la fiche d'examen, sens (5-6) ;
- l'exercice se termine au franchissement de la porte (6) ;
- le candidat doit obligatoirement effectuer le parcours retenu, aucune erreur n'étant admise ;
- il dispose de deux essais si nécessaire ;
- toute marche arrière est interdite ;
- la chute entraîne l'échec immédiat et l'interruption de l'examen.

L'expert doit s'assurer de la parfaite compréhension des consignes donnée.



DÉFINITION DES ERREURS	NOTATION DE L'EXERCICE
<p>* Chute de la machine : Moto couchée, un point d'appui au sol (autre que les pneumatiques).</p> <p>* Cône déplacé ou renversé : C'est un cône qui doit être remis en place. Un cône touché ne nécessitant pas une remise en place n'est pas considéré comme une erreur.</p> <p>* Piquet déplacé ou renversé : C'est un piquet qui doit être remis en place. Un piquet touché ne nécessitant pas une remise en place n'est pas considéré comme une erreur. Le déplacement ou le renversement d'un piquet par son embase n'est pas considéré comme une erreur.</p> <p>* Pied au sol : C'est un pied qui touche le sol. Plusieurs pieds au sol au même moment (même cause) ne comptent que pour une erreur. Un pied qui n'est plus sur le repose-pied et qui ne touche pas le sol n'est pas considéré comme une erreur.</p> <p>* Cône ou piquet déplacé ou renversé et pose d'un ou plusieurs pieds au sol de façon simultanée : lorsqu'à l'occasion du franchissement d'une porte un cône ou un piquet sont renversés obligeant le candidat ou le passager à mettre un ou plusieurs pieds au sol, il ne sera compté qu'une erreur. Les deux effets n'ayant qu'une seule et même cause.</p> <p>* Maîtrise de l'embrayage (si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins) en cours d'acquisition (utilisation partielle) sur le parcours de (2) en (3) (*).</p> <p>* Maîtrise de l'embrayage (si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins) non acquise sur le parcours de (2) en (3) (*).</p> <p>* Erreur de parcours : Ce qui n'est pas en tout point conforme au parcours initialement reconnu.</p> <p>* Obstacle ou porte non franchi : Correspond à l'impossibilité technique de négocier l'obstacle ou la porte. Une seule roue passant en dehors d'une porte est considérée comme un obstacle non franchi.</p> <p>* Arrêt incorrect en (4) : correspond à un arrêt hors zone en (4).</p> <p>* Sortie de terrain (à la hauteur du point [4]) : correspond à la sortie des limites du terrain matérialisées sur le sol par une bande de peinture de 10 cm de largeur. Lorsque les lignes sont peintes dans la limite des 6 mètres (largeur de la piste), il n'y a pas sortie de terrain si l'on roule sur la ligne sans la franchir.</p> <p>* Arrêt (en dehors de la prise du passager et de l'arrêt obligatoire prévu par la fiche en [4]) : le motocycle est à l'arrêt, le candidat a un ou les pieds au sol.</p> <p>* Exercice non réalisé : Impossibilité de réaliser l'exercice.</p>	<p>Cas général :</p> <p>* Exercice correctement réalisé : notation A</p> <p>* Une erreur : notation B</p> <p>* Deux erreurs : notation C</p> <p>Cas particuliers :</p> <p>* Maîtrise de l'embrayage non acquise sur le parcours de (2) en (3) (*) : notation C</p> <p>* Erreur de parcours : notation C</p> <p>* Obstacle ou porte non franchi : notation C</p> <p>* Arrêt incorrect en (4) : notation C</p> <p>* Arrêt (en dehors de la prise du passager et de l'arrêt obligatoire prévue par la fiche en [4]) : notation C</p> <p>L'arrêt en équilibre n'est pas considéré comme une erreur.</p> <p>* Sortie de terrain : notation C</p> <p>* Exercice non réalisé : notation C</p> <p>* Chute de la moto : notation C et interruption de l'examen</p>

(*) Sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique.

Précisions concernant l'évaluation de l'exercice de déplacement de la moto à allure réduite

Explications :

— les explications sur la façon de procéder pour réussir l'exercice ne doivent pas être indiquées au candidat.

Parcours :

— le point de départ de l'exercice de maîtrise de la moto à allure réduite matérialisé sur les fiches d'examen doit être impérativement respecté ;
— le parcours prévu par les fiches doit être respecté.

Les essais :

— pour cet exercice deux essais sont autorisés (sauf en cas de chute);
— la réalisation d'un essai est terminée après le franchissement de la dernière porte, motocyclette arrêtée, candidat(e) pied(s) au sol ;
— au cours d'un essai, le fait que le candidat ne poursuive pas l'exercice et revienne au point de départ, suite à une ou plusieurs erreurs (entraînant une notation C) ne signifie pas qu'il abandonne. Chaque candidat a la faculté de terminer son parcours ou de revenir au point de départ.

Notation :

— trois notations sont possibles pour cet exercice : A, B ou C.

La chute :

— une chute entraîne la notation C et l'arrêt immédiat de l'examen ;
— la chute est définie par la motocyclette couchée, un point d'appui au sol, autre que les pneumatiques ;
— la chute n'est prise en compte que lors de la réalisation de l'essai, et pas entre deux essais.

Les zones neutralisées :

— trois zones sont neutralisées :

- du point (1) jusqu'au franchissement par la bande de roulement arrière (point de contact au sol) de la première porte (cependant, pour ne pas allonger la durée de l'épreuve, le nombre d'essais accordés pour se repositionner est limité à trois. Au-delà, le candidat ne se repositionne pas et le parcours doit être réalisé) ;
- du départ en (4), jusqu'au franchissement par la bande de roulement de la roue avant (point de contact au sol) de la ligne située dans l'axe du cône. En cas de calage, le candidat ne se repositionnera pas. Un pied posé dans cette zone, même après le franchissement par la bande de roulement de la roue avant (point de contact au sol) de la ligne, ne sera pas pris en compte ;
- de la prise du passager jusqu'au franchissement par la bande de roulement avant (point de contact au sol) des marquages de la tête d'évitement (cependant, pour ne pas allonger la durée de l'épreuve, le candidat ne se repositionne pas) ;

— les éventuelles erreurs commises en zones neutralisées ne sont pas prises en compte lors de l'évaluation, à l'exception de la chute, qui reste éliminatoire quel qu'en soit l'endroit et la cause (exemple : chute provoquée par la montée ou la descente du passager).

Technique :

— le candidat, sauf sur le parcours de (2) en (3), s'il utilise un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel, reste libre quant à la méthode à employer pour faire évoluer la moto (utilisation des commandes, position du corps, du regard).

Calage du moteur : le calage du moteur n'est pas évalué en tant que tel.

Évaluation du parcours de (2) en (3), pour les véhicules équipés d'un changement de vitesse manuel :

— pour évaluer la capacité du candidat à rouler au pas en actionnant l'embrayage, si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins, sur le parcours de (2) en (3), l'expert peut utiliser un chronomètre. Dans ce cas il précise au candidat qu'il doit effectuer le parcours de (2) en (3) défini par la fiche d'examen dans un temps qui ne peut être inférieur à 20 s. Le chronométrage débute au franchissement par la bande de roulement arrière (point de contact au sol) de la 1ère porte et se termine au franchissement par la bande de roulement avant (point de contact au sol) de la porte en (3).

- Maîtrise de l'embrayage non acquise : notation $C < 17$ s.
- Maîtrise de l'embrayage en cours d'acquisition : $17 \text{ s} \leq$ notation B (en l'absence d'autre[s] erreur[s]) < 20 s.
- Maîtrise de l'embrayage acquise : notation $A \geq 20$ s (en l'absence d'autre[s] erreur[s]).

— pour évaluer la capacité du candidat à rouler au pas en actionnant l'embrayage, si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins, sur le parcours de (2) en (3), l'expert qui n'utilise pas de chronomètre procédera à l'évaluation dans le respect des critères suivants :

- L'évaluation a lieu lors du franchissement des 3 portes situées entre les portes (2) et (3) ;
- Le franchissement d'une porte débute au passage de la bande de roulement de la roue avant (point de contact au sol) de la porte et se termine par le passage de la bande de roulement de la roue arrière (point de contact au sol) de la même porte.
- Maîtrise de l'embrayage non acquise : utilisation combinée accélérateur et embrayage (éventuellement frein[s]) lors du franchissement de moins de 2 portes : notation C.
- Maîtrise de l'embrayage en cours d'acquisition : utilisation combinée accélérateur et embrayage (éventuellement frein[s]) lors du franchissement de 2 portes : notation B (en l'absence d'autre[s] erreur[s]).
- Maîtrise de l'embrayage acquise : utilisation combinée accélérateur et embrayage (éventuellement frein[s]) lors du franchissement des 3 portes : notation A (en l'absence d'autre[s] erreur[s]).

Une utilisation combinée accélérateur et embrayage implique que le conducteur associe la manipulation des deux commandes conjointement.

L'arrêt :

— l'arrêt n'est autorisé que lorsqu'il est prévu par la fiche, à savoir en (4) et (5) ;

— l'arrêt en zone (4) : le candidat doit marquer l'arrêt, point de contact au sol de la roue avant, entre la 1ère ligne et celle située sur l'axe médian. Les 2 lignes font partie de la zone d'arrêt ;

— l'arrêt étant progressif, et non instantané, le ou les pieds posés à cette occasion ne doivent pas être considérés comme des erreurs ;

— le fait pour le candidat d'effectuer une marche arrière lors d'un arrêt n'entraîne pas de sanction mais une intervention immédiate de l'expert pour interrompre cette pratique. S'il l'estime nécessaire, l'expert peut demander au candidat de se replacer dans la position qu'il occupait avant d'entamer cette action.

Le passager :

— le passager doit se tenir des deux mains, le plus près possible du conducteur, les pieds sur les repose-pieds et les genoux serrés. Toute autre attitude ne peut être acceptée. Le passager ne doit pas communiquer avec le candidat. Dans le cas contraire, appliquer la notation C.

Bilan :

— le résultat de cet exercice doit être clairement communiqué au candidat.

5. Le bloc allure élevée

➤ Piste 1, freinage et évitement

MAITRISE DE LA MOTO 1

A ALLURE PLUS ELEVEE : FREINAGE

17 cônes

EXERCICE A REALISER

- ✓ Aller en 3^{ème} minimum (*)
- ✓ Demi-tour à droite
- ✓ Retour en 3^{ème} minimum (*)
- ✓ Passage en (1) à 50 km/h minimum
- ✓ Arrêt avant la ligne C5 piste sèche
- ✓ Arrêt avant la ligne C4 piste humide
- ✓ Fin exercice moto arrêtée

(*) sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique

EVALUATION	A	B	C
Exercice correctement réalisé	X		
Une erreur		X	
Deux erreurs ou plus			X
Sortie de terrain, erreur de parcours			X
Anticipation du freinage d'urgence			X
Non respect vitesse minimum			X
Distance d'arrêt trop longue			X
Exercice non réalisé			X
Chute de la machine			X

DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'EDUCATION ROUTIERE

MAITRISE DE LA MOTO 1

A ALLURE PLUS ELEVEE : EVITEMENT

17 cônes

EXERCICE A REALISER

- ✓ Slalom en 3^{ème} minimum, entrée par la droite (*)
- ✓ Passage en (1) à 40 km/h minimum
 - ✓ Demi-tour à gauche
 - ✓ Retour en 3^{ème} minimum (*)
- ✓ Passage en (2) à 50 km/h minimum
- ✓ Évitement en en 3^{ème} minimum (*)
 - ✓ Arrêt de précision en (3)
- ✓ Fin exercice moto arrêtée

(*) sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique

EVALUATION	A	B	C
Exercice correctement réalisé	X		
Une erreur		X	
Deux erreurs ou plus			X
Sortie de terrain, erreur de parcours			X
Non respect vitesse minimum			X
Cône(s) d'évitement renversé(s) ou déplacé(s)			X
Arrêt hors zone (3)			X
Exercice non réalisé			X
Chute de la machine			X

DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'EDUCATION ROUTIERE

Les explications concernant les exercices de freinage et d'évitement sont fournies simultanément. L'expert doit s'assurer de la parfaite compréhension des consignes données. La mise en place de la moto au point de départ est effectuée par le candidat. Chaque candidat réalise successivement les épreuves de freinage et d'évitement à allure plus élevée, sauf en cas d'échec, de chute ou d'abandon. Si, par étourderie, un candidat débute par l'exercice d'évitement, l'expert interrompt l'essai en cours et ne l'évalue pas, à l'exception de la chute qui reste éliminatoire.

Au cours de la reconnaissance sur fiche, les explications ci-dessous sont à fournir au candidat :

concernant les deux exercices (freinage et évitement) :

— le candidat doit démarrer de l'extrémité de la piste, monter les trois premiers rapports de vitesse au minimum à l'aller avant la ligne C6 (*) ;

concernant l'exercice de freinage :

— le candidat doit, après avoir fait un demi-tour, effectuer le retour en ligne droite, avoir engagé le troisième rapport de vitesse minimum avant le freinage (*) et avoir atteint la vitesse minimum de 50 km/h au point (1) [ligne C6] ;

— il doit au passage en (1) effectuer un freinage d'urgence et immobiliser sa moto :

— avant la ligne C5 si la piste est sèche ;

— avant la ligne C4 si la piste est humide ;

concernant l'exercice d'évitement :

— le candidat doit au point (1) [ligne C7] avoir atteint la vitesse minimum de 40 km/h ;

— il doit, après avoir fait un demi tour, effectuer le retour en ligne droite, avoir engagé le troisième rapport de vitesse minimum avant l'évitement (*) et avoir atteint la vitesse minimum de 50 km/h au point (2) [ligne C6] ;

— il doit au passage en (2) effectuer un évitement et aller immobiliser sa moto en zone (3) ;

concernant les deux exercices (freinage et évitement) :

— le candidat effectue les deux exercices, l'un à la suite de l'autre ;

— un essai est terminé véhicule arrêté ;

— il doit obligatoirement effectuer le parcours fixé par les fiches d'examen ;

— il dispose de deux essais pour chaque exercice, si nécessaire ;

— la chute entraîne l'échec immédiat et l'interruption de l'examen.

(*) Sauf véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique

➤ Piste 2, freinage et évitement

MAITRISE DE LA MOTO 2

A ALLURE PLUS ELEVEE : FREINAGE

17 cônes

EXERCICE A REALISER

- ✓ Aller en 3^{ème} minimum (*)
- ✓ Demi-tour à gauche
- ✓ Retour en 3^{ème} minimum (*)
- ✓ Passage en (1) à 50 km/h minimum
- ✓ Arrêt avant la ligne C5 piste sèche
- ✓ Arrêt avant la ligne C4 piste humide
- ✓ Fin exercice moto arrêtée

(*) sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique

EVALUATION	A	B	C
Exercice correctement réalisé	X		
Une erreur		X	
Deux erreurs ou plus			X
Sortie de terrain, erreur de parcours			X
Anticipation du freinage d'urgence			X
Non respect vitesse minimum			X
Distance d'arrêt trop longue			X
Exercice non réalisé			X
Chute de la machine			X

DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'EDUCATION ROUTIERE

MAITRISE DE LA MOTO 2

A ALLURE PLUS ELEVEE : EVITEMENT

17 cônes

EXERCICE A REALISER

- ✓ Slalom en 3^{ème} minimum, entrée par la gauche (*)
- ✓ Passage en (1) à 40 km/h minimum
 - ✓ Demi-tour à droite
- ✓ Retour en 3^{ème} minimum (*)
- ✓ Passage en (2) à 50 km/h minimum
- ✓ Évitement en en 3^{ème} minimum (*)
 - ✓ Arrêt de précision en (3)
- ✓ Fin exercice moto arrêtée

(*) sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique

EVALUATION	A	B	C
Exercice correctement réalisé	X		
Une erreur		X	
Deux erreurs ou plus			X
Sortie de terrain, erreur de parcours			X
Non respect vitesse minimum			X
Cône(s) d'évitement renversé(s) ou déplacé(s)			X
Arrêt hors zone (3)			X
Exercice non réalisé			X
Chute de la machine			X

DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'EDUCATION ROUTIERE

➤ **L'évaluation du freinage**

DÉFINITION DES ERREURS	NOTATION DE L'EXERCICE
<p>* Chute de la machine : moto couchée, un point d'appui au sol, (autre que les pneumatiques).</p> <p>* Cône déplacé ou renversé : c'est un cône qui doit être remis en place. Un cône touché ne nécessitant pas une remise en place n'est pas considéré comme une erreur.</p> <p>* Pied au sol : C'est un pied qui touche le sol. Un pied qui n'est plus sur le repose-pied et qui ne touche pas le sol n'est pas considéré comme une erreur. Un pied posé au sol à l'occasion du ½ tour n'est pas considéré comme une erreur.</p> <p>* Troisième rapport de vitesse non engagé à l'aller avant la ligne C6 (*)</p> <p>* Troisième rapport de vitesse non engagé au retour avant le freinage (*)</p> <p>* Erreur de parcours : ce qui n'est pas en tout point conforme au parcours initialement reconnu.</p> <p>* Non-respect de la vitesse minimale : vitesse de référence (50 km/h) non atteinte au point de contrôle.</p> <p>* Distance d'arrêt trop longue : arrêt, avec contact au sol de la bande de roulement de la roue avant au delà de la ligne C4 ou C5 en fonction des circonstances (piste sèche ou humide).</p> <p>* Arrêt complet avant le freinage : le motocycle est à l'arrêt, le candidat a le ou les pieds au sol.</p> <p>* Anticipation du freinage d'urgence : freinage d'urgence déclenché avant la ligne C6.</p> <p>* Sortie de terrain : correspond à la sortie des limites du « U » matérialisé sur le sol par une bande de peinture de 10 cm de largeur. Lorsque le « U » est peint dans la limite des 6 mètres (largeur de la piste), il n'y a pas sortie de terrain si l'on roule sur la ligne sans la franchir.</p> <p>* Exercice non réalisé : Impossibilité de réaliser l'exercice.</p>	<p>Cas général :</p> <p>* Exercice correctement réalisé : notation A</p> <p>* Une erreur : notation B</p> <p>* Deux erreurs ou plus : notation C</p> <p>Cas particuliers :</p> <p>* Sortie de terrain : notation C</p> <p>* Erreur de parcours : notation C <i>N'est pas considéré comme une erreur de parcours le fait lors du départ, de passer d'un côté ou de l'autre de la zone d'arrêt de l'exercice d'évitement.</i></p> <p>* Arrêt complet avant le freinage : notation C</p> <p>* Anticipation du freinage d'urgence : notation C</p> <p>* Non-respect de la vitesse minimale : notation C</p> <p>* Distance d'arrêt trop longue : notation C</p> <p>* Exercice non réalisé : notation C</p> <p>* Chute de la moto : notation C et interruption de l'examen</p>

(*) Sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique.

Précisions concernant l'évaluation de l'exercice de freinage

Explications :

— les explications sur la façon de procéder pour réussir l'exercice ne doivent pas être indiquées au candidat.

Parcours :

— le départ des exercices de freinage à allure plus élevée doit se situer approximativement en bout de piste (premiers marquages des exercices à allure réduite, par exemple).

Les essais :

— pour cet exercice deux essais sont autorisés (sauf en cas de chute) ;
— la réalisation d'un essai est terminée après le freinage d'urgence, motocyclette arrêtée, candidat(e) pied(s) au sol ;
— au cours d'un essai, le fait que le candidat ne poursuive pas l'exercice et revienne au point de départ, suite à une ou plusieurs erreurs (entraînant une notation C), ne signifie pas qu'il abandonne. Chaque candidat a la faculté de terminer son parcours ou de revenir au point de départ.

Notation :

— trois notations sont possibles pour cet exercice : A, B ou C.

La chute :

— la chute est définie par la motocyclette couchée, un point d'appui au sol, autre que les pneumatiques ;
— la chute n'est prise en compte que lors de la réalisation des essais, et pas entre deux essais ;
— une chute entraîne la notation C et l'arrêt immédiat de l'examen.

Zone neutralisée :

— du départ jusqu'au franchissement par la bande de roulement avant (point de contact au sol) de la ligne C4 (un seul essai est accordé pour se repositionner. Au-delà, le candidat ne se repositionne pas et le parcours doit être réalisé) ;
— les éventuelles erreurs commises en zone neutralisée ne sont pas prises en compte lors de l'évaluation, à l'exception de la chute, qui reste éliminatoire quel qu'en soit l'endroit et la cause.

Technique :

— à l'aller, le troisième rapport de vitesse (minimum) doit être engagé au plus tard avant la ligne C6. Dans le cas contraire, la notation B serait attribuée (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesse automatique) ;
— lors du demi-tour, le rapport de vitesse utilisé et l'allure ne doivent pas être évalués ;
— au retour, le troisième rapport de vitesse (minimum) doit être engagé au plus tard avant le début du freinage. Dans le cas contraire, la notation B serait attribuée (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesse automatique).

Calage du moteur : le calage du moteur n'est pas évalué en tant que tel.

Anticipation du freinage d'urgence : la notation C n'est appliquée que lorsque le freinage d'urgence est déclenché sans ambiguïté possible avant la ligne C6.

En effet, il ne saurait être reproché au candidat (la vitesse de retour étant de 50 km/h pour un repère [ligne C6] mesurant 10 cm de large) une anticipation de quelques centimètres.

Le radar :

— l'utilisation du radar doit respecter les principes suivants :

— l'expert doit impérativement se placer selon les prescriptions d'utilisation du radar afin d'être en mesure de relever précisément la vitesse au moment défini par la fiche d'examen ;

_ l'examineur doit certifier la pertinence de la mesure. En cas de mesure manifestement erronée (le radar ne peut saisir et analyser dans sa zone de saisie qu'une seule vitesse, d'autres déplacements que celui du véhicule à mesurer dans cette zone peuvent engendrer des mesures erronées au point de contrôle) il reste à son expertise de valider ou invalider l'essai en cours s'il dispose de mesures fiables avant ou après le point de contrôle ;

— en cas de panne du radar en cours d'essai ou d'absence de mesures fiables, celui-ci est annulé et il est procédé à un nouvel essai ; en l'absence de radar opérationnel, les examens ne peuvent avoir lieu ;

— il a été fixé une marge d'erreur de 5 km/h qui doit être ajoutée à la vitesse lue sur le radar, ainsi l'expert ne prend pas en compte la vitesse enregistrée mais la vitesse retenue après application de la marge d'erreur (exemple : vitesse lue sur le radar 46 km/h, vitesse retenue 51 km/h) ;

— la vitesse relevée n'a pas vocation à être présentée au candidat.

Bilan :

— le résultat de cet exercice doit être clairement communiqué au candidat.

➤ **L'évaluation de l'évitement**

DÉFINITION DES ERREURS	NOTATION DES ERREURS
<p>* Chute de la machine : moto couchée, un point d'appui au sol (autre que les pneumatiques).</p> <p>* Cône déplacé ou renversé : C'est un cône qui doit être remis en place. Un cône touché ne nécessitant pas une remise en place n'est pas considéré comme une erreur.</p> <p>* Pied au sol : C'est un pied qui touche le sol. Un pied qui n'est plus sur le repose-pied et qui ne touche pas le sol n'est pas considéré comme une erreur. Un pied posé au sol à l'occasion du ½ tour n'est pas considéré comme une erreur.</p> <p>* Troisième rapport de vitesse non engagé à l'aller avant la ligne C6 (*)</p> <p>* Troisième rapport de vitesse non engagé au retour avant l'entrée de l'évitement (*)</p> <p>* Erreur de parcours : ce qui n'est pas en tout point conforme au parcours initialement reconnu.</p> <p>* Non-respect de la vitesse minimale : — vitesse de référence (40 km/h) non atteinte au point de contrôle (1) ; — vitesse de référence (50 km/h) non atteinte au point de contrôle (2).</p> <p>* Arrêt hors zone (3) : l'arrêt est considéré hors zone (3) dès qu'un point de contact au sol de la motocyclette se trouve hors des limites définies par les fiches d'examen (matérialisées par 4 cônes sur la piste).</p> <p>* Arrêt complet avant la zone (3) : la motocyclette est à l'arrêt, le candidat a le ou les pieds au sol.</p> <p>* Renversement ou déplacement d'un ou plusieurs cônes de l'évitement : quel que soit la partie de la moto ou du conducteur ayant provoqué la chute du cône.</p> <p>* Sortie de terrain : correspond à la sortie des limites du « U » matérialisé sur le sol par une bande de peinture de 10 cm de largeur. Lorsque le « U » est peint dans la limite des 6 mètres (largeur de la piste), il n'y a pas sortie de terrain si l'on roule sur la ligne sans la franchir</p> <p>* Exercice non réalisé : Impossibilité de réaliser l'exercice.</p>	<p>Cas général :</p> <p>* Exercice correctement réalisé : notation A</p> <p>* une erreur : notation B</p> <p>* Deux erreurs ou plus : notation C</p> <p>Cas particuliers :</p> <p>* Sortie de terrain : notation C</p> <p>* Erreur de parcours : notation C <i>N'est pas considéré comme une erreur de parcours le fait lors du départ, de passer d'un côté ou de l'autre de la zone d'arrêt de l'exercice d'évitement.</i></p> <p>* Arrêt complet avant la zone (3) : notation C</p> <p>* Arrêt hors zone (3) : notation C</p> <p>* Non-respect de la vitesse minimale : notation C</p> <p>* Renversement ou déplacement d'un ou plusieurs cônes de l'évitement : notation C</p> <p>* Exercice non réalisé : notation C</p> <p>* Chute de la moto : notation C et interruption de l'examen</p>

(*) Sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique.

Précisions concernant l'évaluation de l'exercice d'évitement

Explications :

— les explications sur la façon de procéder pour réussir l'exercice ne doivent pas être indiquées au candidat.

Parcours :

— le départ des exercices d'évitement à allure plus élevée doit se situer approximativement en bout de piste (premiers marquages des exercices à allure réduite par exemple).

Les essais :

— pour cet exercice deux essais sont autorisés (sauf en cas de chute) ;
— la réalisation d'un essai se termine en zone (3), comme prévu sur la fiche, motocyclette arrêtée, candidat(e) pied(s) au sol ;
— au cours d'un essai, le fait que le candidat ne poursuive pas l'exercice et revienne au point de départ, suite à une ou plusieurs erreurs (entraînant une notation C), ne signifie pas qu'il abandonne. Chaque candidat a la faculté de terminer son parcours ou de revenir au point de départ.

Notation :

— trois notations sont possibles pour cet exercice : A, B ou C.

La chute :

— la chute est définie par la motocyclette couchée, un point d'appui au sol, autre que les pneumatiques ;
— la chute n'est prise en compte que lors de la réalisation des essais, et pas entre deux essais ;
— une chute entraîne la notation C et l'arrêt immédiat de l'examen.

Zone neutralisée :

— du départ jusqu'au franchissement par la bande de roulement avant (point de contact au sol) de la ligne C4 (un seul essai est accordé pour se repositionner. Au-delà, le candidat ne se repositionne pas et le parcours doit être réalisé) ;
— les éventuelles erreurs commises en zone neutralisée ne sont pas prises en compte lors de l'évaluation, à l'exception de la chute, qui reste éliminatoire quel qu'en soit l'endroit et la cause.

Technique :

— à l'aller, le troisième rapport de vitesse (minimum) doit être engagé au plus tard avant la ligne C6. Dans le cas contraire, la notation B serait attribuée (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesses automatique) ;
— lors du demi-tour, le rapport de vitesse utilisé et l'allure ne doivent pas être évalués et considérés comme une erreur ;
— au retour, le troisième rapport de vitesse minimum doit être engagé au plus tard avant l'entrée dans l'évitement. Dans le cas contraire, la notation B serait attribuée (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesse automatique).

Calage du moteur : le calage du moteur n'est pas évalué en tant que tel.

Le radar :

- l'utilisation du radar doit respecter les principes suivants :
- l'expert doit impérativement se placer selon les prescriptions d'utilisation du radar afin d'être en mesure de relever précisément la vitesse au moment défini par la fiche d'examen :
 - _ l'examineur doit certifier la pertinence de la mesure. En cas de mesure manifestement erronée (le radar ne peut saisir et analyser dans sa zone de saisie qu'une seule vitesse, d'autres déplacements que celui du véhicule à mesurer dans cette zone peuvent engendrer des mesures erronées au point de contrôle) il reste à son expertise de valider ou invalider l'essai en cours s'il dispose de mesures fiables avant ou après le point de contrôle ;
- en cas de panne du radar en cours d'essai ou d'absence de mesures fiables, celui-ci est annulé et il est procédé à un nouvel essai ; en l'absence de radar opérationnel, les examens ne peuvent avoir lieu ;
- il a été fixé une marge d'erreur de 5 km/h qui doit être ajoutée à la vitesse lue sur le radar, ainsi l'expert ne prend pas en compte la vitesse enregistrée mais la vitesse retenue après application de la marge d'erreur (exemple : vitesse lue sur le radar 46 km/h, vitesse retenue 51 km/h) ;
- la vitesse relevée n'a pas vocation à être présentée au candidat.

Bilan :

- le résultat de cet exercice doit être clairement communiqué au candidat.

6. L'interrogation orale (IO)**12 FICHES, 6 THEMES :**

Pour accéder à l'interrogation orale, il faut obtenir soit 4 A, soit 3 A et un B, soit 2 A et 2 B, soit 1 A et 3 B. Pratiquée à l'issue des tests plateau, l'interrogation orale a une durée de trois à quatre minutes.

Tous les candidats d'un même établissement d'enseignement peuvent être examinés successivement en interrogation orale à la suite des tests de maniabilité.

En l'absence de local disponible, elle pourra se dérouler dans le véhicule de l'accompagnateur.

La fiche tirée au sort sert de support au candidat.

Il doit pouvoir s'exprimer librement et il convient que l'évaluation des connaissances soit indépendante de la qualité d'expression.

En cas de difficultés de compréhension relatives à la question ou d'imprécisions concernant la réponse, l'expert doit orienter le candidat, sans pénalisation de ce dernier.

Il appartient à l'expert de relancer un dialogue inexistant ou mal orienté.

La notation s'établit selon un système à trois niveaux symbolisés par une lettre :

- Connaissances acquises : A ;
- Connaissances en cours d'acquisition : B ;
- Connaissances non acquises : C.

Compte tenu de la densité des informations, il ne doit pas être exigé des candidats de restituer « par cœur » le contenu de chaque fiche.

7. Le bilan final

L'expert communique le bilan final au candidat et renseigne la fiche de recueil s'il le souhaite.

Pour être admis à l'épreuve hors circulation il faut avoir obtenu lors des tests de maniabilité et de sécurité et à l'interrogation orale :

- 5 A ;
- Ou 4 A et 1 B ;
- Ou 3 A et 2 B ;
- Ou 2 A et 3 B.

La fiche de recueil facultative :

Bilan des compétences	Candidats											
Niveaux d'appréciation	Maîtriser la moto à allure réduite hors circulation											
Sans moteur Vérifications	A	B										
Allure réduite	A	B	C									
Niveaux d'appréciation	Maîtriser la moto à allure plus élevée hors circulation											
Freinage	A	B	C									
Évitement	A	B	C									
Niveaux d'appréciation	Interrogation orale											
Interrogation orale	A	B	C									
Résultat												

Chute : notation C et interruption de l'examen

Installation des pistes

PIQUETS
CONES

INSTALLATION CONES ET PIQUETS
PISTE ALLURE REDUITE 1

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

PIQUETS
CONES

INSTALLATION CONES ET PIQUETS
PISTE ALLURE REDUITE 2

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Installation des pistes

■ CONES

**INSTALLATION CONES
PISTE FREINAGE / EVITEMENT 1**

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

■ CONES

**INSTALLATION CONES
PISTE FREINAGE / EVITEMENT 2**

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

III - Les épreuves en circulation

1. Le véhicule suiveur

Le véhicule suiveur n'est pas considéré comme un véhicule d'examen, il ne doit donc pas être obligatoirement équipé de doubles-commandes et de panneaux de toit portant la mention « Auto-école ».

Il doit répondre aux conditions ci-après :

- être un véhicule de série, réceptionné sous le genre voiture particulière (VP) ou camionnette (CTTE), dont le poids total autorisé en charge (PTAC) n'excède pas 3 500 kg ;
- comporter au moins quatre places assises ;
- être équipé de vitres latérales au niveau de toutes les places assises et d'une vitre arrière ;
- atteindre une vitesse suffisante permettant de suivre la moto dans des conditions normales de circulation en agglomération, sur route et autoroute.

2. Le test de la vue

Il est réalisé à chaque examen, avant le départ en circulation ou à l'occasion d'un arrêt (en sont dispensés les candidats qui ont satisfait à une visite médicale préalable en vue de l'obtention du permis de conduire). Si le test n'est pas concluant, l'expert en signale le résultat au préfet.

3. Elaboration du parcours

L'épreuve en circulation s'effectue avec un ou plusieurs candidats.

La possibilité d'emmener simultanément deux ou trois candidats, voire davantage, favorise en allongeant les distances, la diversification des zones d'évaluation. Cette opportunité doit être exploitée chaque fois que le nombre de candidats le permet, et que le véhicule suiveur la rend possible.

L'épreuve pratique se déroule sur des itinéraires variés empruntant des parcours urbains, routiers et, si possible, autoroutiers ou assimilés.

L'expert s'attache, en fonction des possibilités du secteur d'examen, à placer le candidat dans le maximum de situations de conduite qu'un conducteur est susceptible de rencontrer en et hors agglomération. Il privilégie le passage successif d'une zone à l'autre et veille autant que possible à ménager une progressivité du niveau de difficulté.

Pendant le parcours, l'expert dirige le candidat au moyen de la liaison radio en s'assurant qu'il est bien compris.

L'expert utilise notamment les panneaux de signalisation.

Pendant la phase de conduite effective, le candidat est placé en situation d'autonomie pendant environ 5 minutes.

Principes d'élaboration du parcours :

La phase de conduite effective du candidat doit avoir une durée de 25 minutes.

Le parcours doit comporter globalement un tiers de circulation en agglomération et deux tiers hors agglomération.

Le candidat doit être évalué dans des infrastructures routières et des situations de circulation suffisamment variées.

L'objectif est d'évaluer la capacité du candidat à déceler les changements de contextes de circulation et à adapter sa conduite en conséquence.

La construction du parcours ne doit pas être figée mais elle doit correspondre aux besoins d'évaluation des compétences du candidat, au fur et à mesure de leur restitution.

Il comporte une phase guidée et une phase de conduite autonome.

Phase de conduite autonome :

Cette phase est mise en œuvre à l'initiative de l'expert et consiste à demander au candidat de suivre un itinéraire balisé par des panneaux visibles.

Pendant l'exercice, qui peut être fractionné, l'expert n'indique plus les directions et laisse le candidat en situation d'autonomie pendant environ 5 minutes. Toutefois, en fonction des difficultés éventuelles (embouteillage, erreur de parcours, absence ponctuelle de signalisation), l'expert pourra en ajuster le déroulement. En cas de besoin, il peut alors reprendre provisoirement un guidage plus directif du candidat, ou fractionner la phase de conduite autonome.

La situation arrêt-départ en circulation :

L'expert indique au candidat qu'il va devoir effectuer un arrêt pour quitter la circulation, soit sur un emplacement de stationnement, soit sur une aire de stationnement. Il ne s'agit pas d'une manœuvre, il ne peut être exigé de déplacer la moto sans l'aide du moteur en marche arrière ou avant. N'est pas évaluée la capacité du candidat à trouver l'emplacement adéquat. Il est interdit de demander un stationnement en double file. Afin de permettre un séquençage pertinent de l'épreuve, il est recommandé de provoquer cette situation approximativement à mi-parcours. L'arrêt lors d'un changement de candidat n'est pas pris en compte.

4. La chronologie

1. Vérification identité et équipement du candidat (voir les généralités ci-dessus).
2. Présentation de l'épreuve
3. Essai équipement radio
4. Epreuve
5. Bilan et transcription du résultat.

5. La présentation de l'épreuve

L'expert précise aux candidats qu'ils devront en toute sécurité et avec les précautions requises :

- réaliser un parcours empruntant des voies à caractère urbain, routier et/ou autoroutier ;
- quitter un stationnement et s'insérer dans le flot de circulation ;
- suivre un itinéraire ou se rendre vers une destination préalablement établie, en se guidant de manière autonome, pendant une durée globale d'environ 5 minutes ;
- appliquer les règles du code de la route ;
- adopter une allure adaptée dans les limites autorisées par la réglementation ;
- faire preuve de courtoisie envers les autres usagers, notamment les plus vulnérables ;
- suivant les circonstances, ralentir, s'arrêter ou repartir sur ses indications.

Avant le départ, l'expert précise aux candidats qu'ils doivent confirmer par un hochement de tête affirmatif qu'ils ont bien compris chaque indication donnée. Les indications incomprises se traduisant par un hochement de tête négatif.

Les indications sont formulées avec précision, éventuellement à plusieurs reprises et suffisamment tôt, pour laisser le temps aux candidats de mettre en œuvre les savoir-faire requis.

6. L'épreuve

Elle est individuelle et se déroule sur des itinéraires variés en utilisant la procédure du véhicule suiveur.

Le candidat doit notamment :

- quitter un emplacement de stationnement, repartir après un arrêt (arrêt-départ en circulation) ;
- emprunter des routes droites, négocier des virages ;
- changer de direction, franchir des intersections, utiliser des voies d'accélération et de décélération ;
- réaliser un parcours empruntant des voies à caractère urbain, routier et/ou autoroutier ;
- dépasser et croiser des véhicules ;
- prendre les précautions nécessaires avant de descendre du véhicule.

7. L'évaluation

Elle repose sur l'analyse et le bilan des compétences du candidat.

Cette évaluation repose sur un inventaire des points tant positifs que négatifs de l'aptitude à la conduite du candidat.

Pour chaque compétence, l'expert prend en compte tant les actions bien réalisées que celles qui ne l'ont pas été.

A l'exception des compétences transversales, chacune est évaluée indépendamment des autres.

Pour évaluer les actions du candidat, il sera tenu compte du contexte de réalisation et de son manque d'expérience.

Il sera également pris en compte dans l'évaluation effectuée du fait que certaines erreurs du candidat découlent de situations particulièrement complexes.

Dans les derniers instants de l'examen, il convient d'éviter que le candidat qui a largement démontré ses compétences ne soit ajourné. Un conseil ou une remarque formulée en temps voulu, peuvent faire naître la bonne réaction et confirmer les aptitudes du candidat.

Les écarts de conduite importants constatés sont signalés au candidat dans le but de lui permettre de les corriger et de déterminer le niveau réel d'acquisition de la compétence en cause.

Cette annonce doit être effectuée sur un ton neutre, de manière à ce quelle ne soit pas perçue comme une remontrance par le candidat.

Évaluation de la compétence : « Savoir s'équiper et s'installer »

Cette compétence comprend la présentation de l'équipement et l'installation sur le motocycle.

- Si le candidat présente son équipement et s'installe correctement sur le motocycle, la notation 2 est attribuée ;
- Si le candidat ne réalise que partiellement ces opérations, la notation 1 est attribuée ;
- Si le candidat oublie un ou plusieurs éléments importants, la notation 0 est attribuée.

Le candidat présente ses équipements de protection (*) : les gants, les bottes, vêtements *couvrants* et casque. Il indique que le casque est homologué et à la bonne taille.

L'installation consiste à régler les rétroviseurs (si nécessaire), à mettre en fonction le feu de croisement (le cas échéant) et à vérifier l'absence de témoin d'alerte au tableau de bord avant le départ (cette vérification peut être visuelle et l'expert, à défaut de pouvoir constater que cette vérification a bien eu lieu, fera bénéficier le candidat du doute) .

L'expert s'attache à vérifier le résultat de l'installation et non pas la manière par laquelle le candidat a procédé pour y parvenir.

S'il l'estime nécessaire pour les besoins de l'évaluation, l'expert pourra questionner le candidat.

Un casque non ou mal attaché, des rétroviseurs non réglés et ne permettant pas une rétrovision correcte ou une chute de la machine entraînent la notation 0.

(*) Un candidat qui ne sera pas en mesure de présenter l'équipement prévu (cet équipement peut lui être prêté) sera excusé.

Évaluation des compétences dynamiques du candidat

- « Savoir se positionner sur le véhicule en circulation, connaître et utiliser les commandes » ;
- « Prendre l'information » ;
- « Adapter son allure aux circonstances » ;
- « Appliquer la réglementation » ;
- « Communiquer avec les autres usagers » ;
- « Partager la chaussée » ;
- « Maintenir des espaces de sécurité ».

Pour chacune de ces compétences, l'expert attribue une notation comprise entre 0 et 3 en s'appuyant sur les définitions ci-après :

Niveau 0 : au moins une composante de la compétence n'est pas acquise et le candidat est incapable de la restituer. Pour autant, la sécurité n'a pas dépendu des tiers ;

Niveau 1 : la compétence est en cours d'acquisition mais mal maîtrisée. Elle a été mise en œuvre pendant l'examen de manière incomplète ;

Niveau 2 : la compétence est acquise. Elle a été mise en œuvre pendant l'examen à des niveaux de qualité variable ;

Niveau 3 : la compétence est correctement et régulièrement restituée. Le candidat a su la mettre en œuvre à chaque fois que cela était utile.

Le niveau 3 ne correspond pas nécessairement à une prestation parfaite et l'évaluation doit tenir compte tant du contexte de réalisation des actions de conduite que de l'expérience limitée du candidat.

Erreur éliminatoire : toute action, non-action ou tout comportement dangereux du candidat le plaçant, lui ou les autres usagers, dans une situation où la sécurité dépendrait essentiellement des réactions des tiers constitue une erreur éliminatoire.

Sans préjudice de cette définition, l'erreur éliminatoire est également constituée si le candidat commet l'une des infractions suivantes :

- _ Circulation à gauche sur chaussée à double sens (art. R. 412-9) ;
- _ Franchissement d'une ligne continue (art. R. 412-19) ;
- _ Circulation sur bande d'arrêt d'urgence (art. R. 412-8) ou les voies réservées (art. R. 412-7) ;
- _ Non-respect d'un signal prescrivant l'arrêt (art. R. 412-30, R. 415-6) ;
- _ Circulation en sens interdit (art. R. 412-28).

L'erreur éliminatoire entraîne obligatoirement l'échec à l'examen, qu'elle ait ou non nécessité une intervention de l'expert.

L'erreur éliminatoire, qu'elle nécessite ou non de la part de l'expert une intervention, doit correspondre à une action susceptible d'entraîner une réelle mise en cause de la sécurité.

Dans tous les cas, sans en préciser le caractère éliminatoire, l'expert doit signaler clairement cette erreur au candidat.

Examen non mené à son terme :

En cas d'incapacité manifeste du candidat à assurer la sécurité, l'expert peut décider de ne pas mener l'examen à son terme. Cette incapacité entraîne l'échec à l'examen.

Le fait pour le candidat de commettre une erreur éliminatoire, y compris si elle a nécessité l'intervention de l'expert, ne constitue pas nécessairement une incapacité manifeste à assurer la sécurité et l'épreuve doit être menée à son terme.

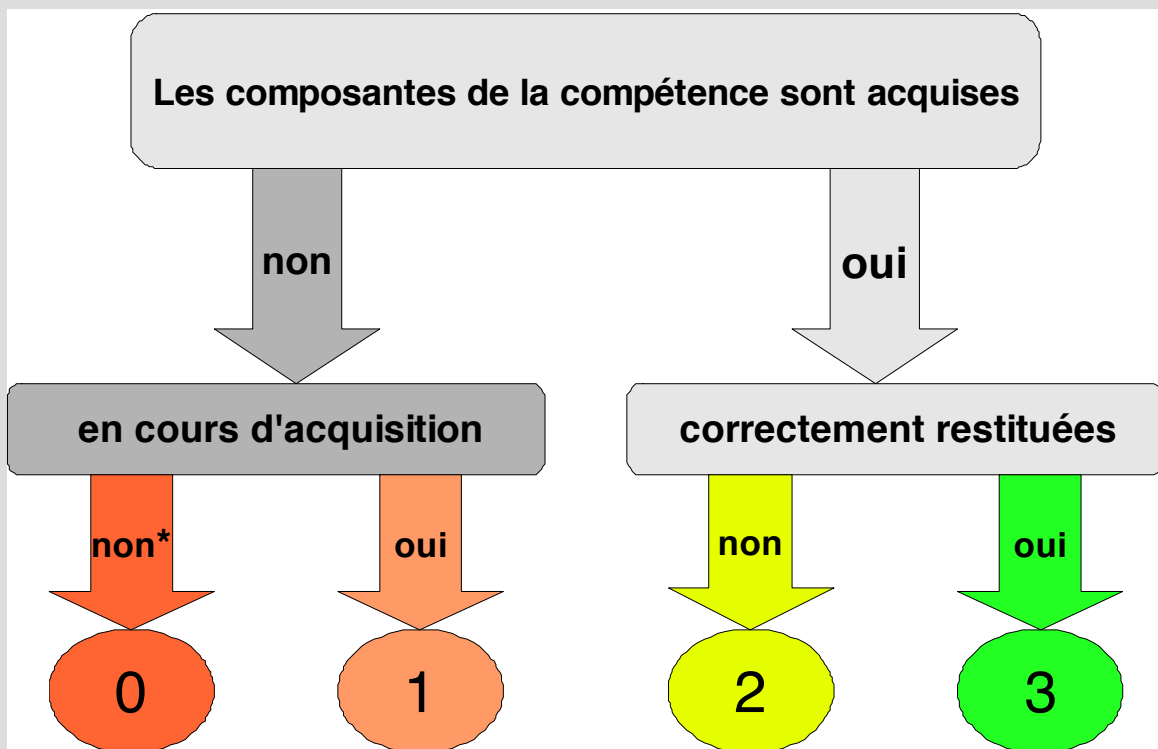
En revanche, si la conduite du candidat présente un danger manifeste, il est mis un terme à l'épreuve, notamment lorsque l'accumulation d'erreurs contraint l'expert à intervenir régulièrement.

Dans ce cas, l'expert dirige le candidat vers le centre d'examen par le chemin le plus court, ou procède au changement de candidat.

Lorsque l'examen a été arrêté dans ces conditions, l'expert le précise en cochant la case dédiée du bilan de compétences : « examen non mené à son terme ».

Illustration du processus de raisonnement

Pour chaque compétence dynamique, l'expert devra procéder au raisonnement suivant :



() Il suffit qu'une seule composante ne soit pas en phase d'acquisition (incapacité du candidat à la restituer) pour que la notation 0 soit attribuée à la compétence concernée.*

Savoir se positionner sur le véhicule en circulation, connaître et utiliser les commandes

5 composantes :

1. La position de conduite

L'expert vérifie la capacité du candidat à conserver tout au long de l'épreuve une bonne position de conduite : les pieds doivent être parallèles au motorcycle et non saillants ; les genoux sont serrés au motorcycle ; le bassin est centré.

2. Boite de vitesses

L'expert vérifie si le candidat sait utiliser la boite de vitesses et en sélectionner les rapports de manière rationnelle.

3. Guidon

Le candidat sait manipuler le guidon de façon à maîtriser la trajectoire de son véhicule. Elle doit permettre d'obtenir une bonne trajectoire et de prévenir ou de corriger les éventuels écarts de direction.

4. Commandes de freinage, d'embrayage (le cas échéant) et d'accélération

L'expert vérifie si le candidat sait utiliser de manière appropriée et chaque fois que cela est nécessaire le frein, l'embrayage et l'accélérateur.

5. Accessoires, tableau de bord et témoins

Pour cette composante l'expert s'attache à vérifier si :

- le candidat met correctement en service dès que nécessaire les accessoires indispensables au maintien de la sécurité ;
- le candidat connaît les informations du tableau de bord et prend les décisions qui s'imposent.

Prendre l'information

3 composantes :

1. Le candidat sait prendre l'information vers l'avant et latéralement

Le candidat recherche les indices proches et lointains situés dans le sens de la marche ou susceptibles de rencontrer sa trajectoire.

L'expert vérifie si, de manière générale, le candidat est en capacité de regarder assez loin, assez large, assez vite pour détecter les indices lui permettant de conduire en sécurité.

2. Le candidat sait prendre l'information à l'aide des rétroviseurs

Le candidat sait vérifier à l'aide de ses rétroviseurs qu'il ne surprendra pas ou ne gênera pas un autre usager.

L'expert vérifie, sur toute la durée de l'examen, si les contrôles effectués par le candidat permettent de s'arrêter, de changer de direction, de modifier son allure et de s'insérer dans la circulation en sécurité.

3. Le candidat sait prendre en compte les angles morts quand la situation l'exige

Lorsque la configuration des lieux l'exige le candidat sait compléter sa prise d'information par un contrôle en vision directe.

L'expert vérifie, sur l'ensemble de la prestation, si les contrôles et la mobilité du regard permettent de tenir compte des angles morts dans les situations le nécessitant.

Adapter son allure aux circonstances

2 composantes :

1. Adaptation de l'allure en fonction de la configuration des lieux et des conditions météorologiques
2. Adaptation de l'allure en fonction des situations de conduite et de la densité de circulation

Pour ces 2 composantes, l'expert vérifie notamment, et tout au long de l'examen, si :

- le candidat sait adapter son allure à la largeur de la voie, lors des franchissements d'intersection, lors des changements de direction... ;
- le candidat sait ralentir progressivement avant l'arrêt ;
- le candidat est capable de mettre en œuvre les capacités d'accélération du véhicule quand la situation l'exige (dépassements, voies d'insertion, changements de file ...) ;
- le candidat est capable de participer à la fluidité du trafic sans commettre de ralentissements excessifs ou d'arrêts injustifiés (l'expert s'attachera à déceler si une allure trop basse est le reflet d'une attitude préventive ou d'une insuffisance de préparation).

Remarque : Les éventuels écarts liés à une vitesse excessive au regard des situations rencontrées sont à prendre en compte dans l'évaluation de cette compétence.

Appliquer la réglementation

3 composantes :

1. Respecter les limitations de vitesse

Remarque : Le non-respect des limitations de vitesse est à prendre en compte dans l'évaluation de cette composante.

Les excès de vitesse doivent s'apprécier globalement, en fonction des situations tout au long de l'examen.

2. Respect de la signalisation (horizontale/verticale)

3. Respect des règles de circulation

L'expert s'attache à vérifier si, les éventuels écarts à la réglementation sont dus à une nécessaire adaptation aux situations rencontrées, à une méconnaissance des règles de circulation ou à de l'inattention.

Communiquer avec les autres usagers

3 composantes :

1. Utilisation des feux indicateurs de direction

L'expert prend en compte les avertissements correctement effectués en regard de ceux absents ou effectués de façon prématurée, inversée ou tardive.

2. Utilisation des autres moyens : feux de détresse, avertisseurs sonore et lumineux, la gestuelle.

L'expert vérifie, lorsque la situation l'exige, si le candidat est capable d'avertir les autres usagers de situations particulières ou de dangers éventuels.

3. Comprendre les signaux des autres

L'expert vérifie la capacité du candidat à prendre en compte les avertissements des autres usagers.

Partager la chaussée

2 composantes :

1. Choisir sa voie :

L'expert vérifie dans le cadre de la démarche du bilan de compétence si :

Le candidat sait sélectionner la voie de circulation en fonction de la direction à suivre et de la réglementation :

- en marche normale
- en virage
- en franchissant les intersections
- en changeant de direction
- en démarrant, s'arrêtant, manœuvrant ou stationnant

2. Se placer dans sa voie :

L'expert vérifie dans le cadre de la démarche du bilan de compétence si :

Le candidat sait positionner sa motocyclette dans la voie empruntée en tenant compte de la réglementation et du contexte de circulation :

- en marche normale
- en virage
- en franchissant les intersections
- en changeant de direction
- en démarrant, s'arrêtant, manœuvrant ou stationnant

Maintenir des espaces de sécurité

2 composantes :

1. Espacements latéraux

L'expert vérifie dans le cadre de la démarche du bilan de compétence si :

Le candidat est capable de :

- maintenir des espaces latéraux suffisants avec le maintien de la sécurité ;
- maintenir des espaces de sécurité adaptés lors des dépassements, notamment au moment de se rabattre ;
- prendre en compte dans le maintien des espaces de sécurité les écarts éventuels des autres usagers, en particulier les plus vulnérables.

2. Espacements longitudinaux

L'expert vérifie dans le cadre de la démarche du bilan de compétence si le candidat est capable de moduler la distance de sécurité, devant et derrière sa motocyclette, en fonction de sa vitesse et des conditions de circulation.

Évaluation des compétences transversales

L'expert évalue l'autonomie et la conscience du risque du candidat au travers des compétences suivantes :

- analyse des situations ;
- adaptation aux situations ;
- conduite autonome.

S'agissant de l'analyse et de l'adaptation aux situations, l'évaluation intègre :

- l'observation du comportement du candidat ;
- la pertinence des réponses fournies par le candidat au questionnaire éventuel de l'expert.

a) Analyse des situations

Remarques :

L'expert fondera son évaluation sur la base de faits et de comportements observés.

Toutefois, il pourra questionner le candidat en cours d'épreuve, à l'occasion d'un arrêt, sur sa perception et son interprétation d'une situation de conduite rencontrée.

Dans tous les cas l'expert devra se poser les questions suivantes :

L'analyse est-elle assez rapide et juste pour permettre des décisions adaptées ?

Le candidat a-t-il des difficultés à traiter l'ensemble des informations dans certaines situations ?

Les éventuelles erreurs de conduite sont-elles dues à une mauvaise interprétation de la situation.

b) Adaptation aux situations

Remarques :

La qualité de la décision est évaluée à partir des comportements observés.

Le cas échéant, le candidat doit expliquer les raisons de ses choix. Il pourra être questionné en cours d'épreuve, à l'occasion d'un arrêt, par l'expert sur les conditions de réalisation d'une action de conduite rencontrée.

Dans tous les cas l'expert devra se poser les questions suivantes :

Le candidat fait-il preuve d'anticipation dans les décisions ?
Ses décisions sont-elles adaptées aux situations rencontrées ?

c) Conduite autonome

Pendant la phase de conduite effective, le candidat est placé en situation d'autonomie pendant environ 5 minutes. Cet exercice, qui peut être fractionné, consiste pour le candidat à suivre un itinéraire ou à se rendre vers un endroit préalablement défini par l'expert, balisés par des panneaux visibles.

L'évaluation porte sur :

- la capacité du candidat à suivre seul un itinéraire, à se diriger vers un lieu précis en utilisant la signalisation.

L'expert évalue chacune de ces compétences selon une approche à trois niveaux :

- Une compétence correctement restituée entraîne la notation 1 ;
- Une compétence restituée partiellement et/ou de façon irrégulière entraîne la notation 0,5 ;
- Une compétence non restituée ou restituée de façon insuffisante entraîne la notation 0.

L'évaluation doit tenir compte du niveau de difficulté des situations rencontrées.

Évaluation de la compétence : « Courtoisie »

Le candidat se voit attribuer un point s'il a fait preuve pendant l'examen d'une attitude préventive et courtoise envers les autres usagers, et plus particulièrement les plus vulnérables

Le candidat se voit attribuer un point si :

- Il a démontré une attitude préventive à l'égard des usagers les plus vulnérables (piétons, deux roues, enfants, personnes âgées, etc.);
- Il a démontré sa capacité à interagir avec les autres usagers dans le but de résoudre favorablement des situations particulières.

8. Le bilan et la transcription du résultat

Le résultat de l'épreuve pratique découle du bilan chiffré de l'évaluation du niveau d'acquisition des compétences.

A l'issue de chaque examen, l'expert établit le recueil du bilan des compétences restituées par le candidat.

Pour être reçu à l'épreuve en circulation, le candidat doit obtenir un minimum de dix-sept points et ne pas commettre d'erreur éliminatoire.

Le résultat de ce bilan est communiqué au candidat. L'expert procède à un commentaire de ce résultat.

Il est également précisé au candidat si des constatations faites par l'expert à l'occasion de l'examen entraînent des réserves d'ordre médical ou administratif.

L'expert renseigne le niveau d'appréciation de chaque compétence à l'endroit prévu sur le recueil du bilan des compétences.

Les sous-totaux par compétence et le total chiffré du bilan des compétences sont renseignés, sauf si une erreur éliminatoire a été commise.

Par ailleurs, le bilan des compétences n'est établi que si l'examen a été mené à son terme.

La transcription a pour but de communiquer au candidat et à son formateur le bilan des compétences dressé à l'issue de l'épreuve pratique et de mettre en évidence les points nécessitant un complément de formation.

Le bilan des compétences catégories A1, A2 et A :

Bilan des compétences	Niveaux d'appréciation					Autonomie conscience du risque		
	E	0	1	2	3	Analyse des situations	Adaptation aux situations	Conduite autonome
Connaitre et maîtriser son véhicule								
Savoir s'équiper et s'installer								
Savoir se positionner sur le véhicule, connaître et utiliser les commandes								
Appréhender la route								
Prendre l'information								
Adapter son allure aux circonstances								
Appliquer la réglementation								
Partager la route avec les autres usagers								
Communiquer avec les autres usagers						0	0	0
Partager la chaussée						0,5	0,5	0,5
Maintenir les espaces de sécurité						1	1	1
Sous-totaux								
Courtoisie					+1			
Total général								

Notes personnelles :



***Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières
Sous-direction de l'Éducation Routière et du Permis de Conduire
Bureau du permis de conduire
Tour Pascal B – 92055 La Défense Cedex
tél. : 01 40 81 21 22
fax : 01 40 81 81 61***