



Guide d'évaluation

***Instructions fixant les modalités
d'évaluation de l'épreuve pratique de
l'examen du permis de conduire des
catégories
BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE.***



***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 01 07 2014***

Sommaire

Généralités	Page 3
I. Les véhicules d'examen	Page 4
II. La durée des épreuves	Page 11
III. L'accompagnateur et les personnes autorisées en examen	Page 12
IV. Organisation des épreuves	Page 13
V. Les intempéries	Page 14
VI. Interdictions diverses	Page 14
VII. Changement de vitesses automatiques	Page 14
VIII. Les régularisations	Page 15
IX. Conditions psychologiques de l'examen	Page 16
L'épreuve hors circulation	Page 19
I. Chronologie	Page 19
II. Accueil du candidat	Page 20
III. Tirage au sort de la piste	Page 20
IV. L'interrogation écrite (IE)	Page 20
V. Vérifications	Page 21
VI. L'interrogation orale (IO)	Page 22
VII. Bilan partiel – Test de maniabilité	Page 23
VIII. Gestes et postures	Page 26
IX. Bilan final – Validité de l'épreuve hors circulation	Page 26
La catégorie C1	Page 27
La catégorie C	Page 39
La catégorie C1E	Page 51
La catégorie CE	Page 65
La catégorie D1	Page 81
La catégorie D	Page 93
La catégorie D1E	Page 105
La catégorie DE	Page 119
La catégorie BE	Page 133
L'épreuve en circulation	Page 145
I. Elaboration du parcours	Page 145
II. Conduite autonome	Page 146
III. Arrêt / départ en circulation	Page 146
IV. La chronologie	Page 147
V. L'évaluation	Page 148
VI. Le bilan et la transcription du résultat	Page 156

v09

Généralités

Préambule.

Les notions de masses exprimées dans ce guide le sont sur les bases suivantes :

- Masse en charge maximale admissible (MCMA) d'un véhicule isolé : code F2 sur le certificat d'immatriculation correspondant, sur la carte grise ou plaque de tare, au poids total autorisé en charge (PTAC) ;
- MCMA d'un ensemble : code F3 sur le certificat d'immatriculation correspondant, sur la carte grise ou plaque de tare, au poids total roulant autorisé (PTRA) ;
- Masse maximale autorisée (MMA) : elle est déterminée par la plus petite des deux valeurs entre MCMA de l'ensemble et la somme des MCMA de chaque véhicule ;
- La MCMA varie, pour les ensembles de véhicules, selon le nombre d'essieux :
 - Jusqu'à 4 : 38 tonnes.
 - 5 essieux et plus : 44 tonnes.

Dénomination	Abréviation	Code de la route	Code certificat d'immatriculation	Observations
Masse en charge maximale admissible du véhicule isolé	MCMA	PTAC	F2	Masse en charge maximale admissible du véhicule en service dans l'Etat membre d'immatriculation. Masse exprimée en kilogrammes.
Poids à vide	PV	PV	G1	Masse du véhicule à vide, pleins faits, prêt à rouler.
Charge utile	CU	CU	-	CU = MCMA - PV Charge maximale admissible dans le véhicule.
Poids réel	PR	PR	-	Masse sur bascule. Le PR doit toujours être < ou = MCMA.
Masse en charge maximale admissible de l'ensemble	MCMA	PTRA	F3	Masse en charge maximale admissible de l'ensemble en service dans l'Etat membre d'immatriculation. Masse exprimée en kilogrammes.
Poids maximal autorisé / Masse maximale autorisée*	PMA / MMA	-	-	MMA = plus petite des deux valeurs entre : - MCMA (PTRA) selon nombre d'essieux** et - Somme des MCMA (PTAC). Particularité : pour un ensemble articulé (avec semi-remorque), MMA = plus petite des deux valeurs entre : - MCMA (PTRA) et - PV tracteur + MCMA remorque.

* La masse maximale autorisée n'est pas définie réglementairement.

** Il de l'article R.312-4 du code de la route.

I. Les véhicules d'examen

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.

La double commande d'accélérateur doit être neutralisée au début de l'épreuve. En cas de nécessité et si l'équipement le permet, l'expert peut toutefois l'utiliser.

Les dispositifs d'aide à la conduite équipant les véhicules d'examen peuvent être mis en action à l'initiative du candidat.

L'expert peut néanmoins en demander la désactivation, si l'équipement le permet, pour les besoins de l'évaluation. »

Catégories	Caractéristiques
<p>Toutes catégories</p>	<p><u>Vitesses minimales, en pallier :</u> 80 km/h pour les catégories C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE. 100 km/h pour la catégorie BE.</p> <p><u>Places assises</u> (BE, C1, C, C1E et CE) : au moins 4 places assises (mention inscrite sur le certificat d'immatriculation), cabines profondes autorisées.</p> <p><u>Âges (hors remorque) :</u> - C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE : mis en circulation pour la première fois depuis quinze ans au plus. - BE : mis pour la première fois en circulation depuis dix ans au plus.</p> <p><u>Véhicules et type de transmission :</u> Les épreuves hors et en circulation peuvent se dérouler sur des véhicules différents. Pour l'épreuve hors circulation, tout type de changement de vitesses est autorisé. Si les véhicules utilisés lors de l'épreuve en circulation sont équipés d'une boîte de vitesses automatique → délivrance d'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.</p>

	<p><u>Equipements :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - doubles commandes : pédales d’embrayage et de frein pour les véhicules équipés d’un changement de vitesses manuel, seulement la pédale de frein pour ceux équipés d’une boîte de vitesses automatique ou assimilée ; - rétroviseurs bilatéraux dont deux supplémentaires pour l’inspecteur qui doivent permettre de voir une grande partie du coté, la roue située à l’extrémité arrière et au moins une portion de route située à gauche ou à droite, selon le rétroviseur concerné, du véhicule ; - ceintures de sécurité homologuées le cas échéant ; - un système antiblocage de roues (ABR), les remorques ne sont pas concernées par cette obligation ; - un chronotachygraphe homologué et en état de fonctionnement selon les dispositions du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle ; - une échelle d’accès au chargement si nécessaire pour les catégories C et CE ; - une cale pour la catégorie CE.
<p>Toutes catégories</p>	<p><u>Documents :</u> Porte-documents comprenant (originaux ou fac-similés) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • certificat(s) d'immatriculation ; • attestation(s) d'assurance ; • manuel(s) ou guide(s) d'utilisation ; • cartes routières détaillées (avec mention des restrictions – poids, hauteur, largeur...) de la région où est implanté le centre d'examen ; • un constat amiable ; • le récépissé de taxe à l'essieu pour les catégories C et CE ; • si nécessaire, des feuilles d'enregistrement (disques) en nombre suffisant, adaptées au chronotachygraphe du véhicule. <p>Ces documents ne doivent comporter aucune mention supplémentaire à l’original, surlignage ou autres annotations.</p>
	<p><u>Chargement :</u></p> <p>En présence de chargement, les dispositions prévues à l’article R.312-19 du code de la route doivent être respectées.</p> <p>« I. - Toutes précautions utiles doivent être prises pour que le chargement d'un véhicule ne puisse être une cause de dommage ou de danger.</p> <p>II. - Tout chargement débordant ou pouvant déborder le contour extérieur du véhicule du fait des oscillations du transport doit être solidement amarré. Les pièces de grande longueur doivent être solidement amarrées entre elles et au véhicule, de manière à ne pas déborder dans leurs oscillations le contour latéral extérieur de celui-ci... »</p>

BE

- Véhicule tracteur :

- o véhicule d'examen de la catégorie B ;
- o véhicules tracteurs de type 4x4 sont autorisés, de même que les véhicules utilitaires, dès lors qu'ils possèdent, à l'origine (lors de la réception par type par le service en charge des réceptions), 4 places assises minimum et des baies vitrées au niveau de toutes les places assises ;

et

- Remorque :

- o PTAC / MCMA égal ou supérieur à 1000 kg ;
- o aspect d'un fourgon tôle ou bâché ;
- o hauteur de caisse ne peut être inférieure à celle du véhicule tracteur ;
- o largeur de caisse peut être légèrement inférieure à celle du véhicule tracteur (5 cm de chaque côté) à la condition que la vue vers l'arrière ne soit possible qu'en utilisant les rétroviseurs extérieurs du véhicule tracteur ;
- o poids réel de la remorque ne doit, en aucun cas, être inférieur à 800 kg ;
- o vans et caravanes répondant à ces conditions sont admis.

L'ensemble ne doit pas relever de la catégorie B.

La réglementation prévue par le code de la route en ce qui concerne les PTAC et PTRM / MCMA doit être respectée.

C1	<p><u>Véhicule C1 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - PTAC / MCMA est d'au moins 4000 kg ; - longueur minimale de 6 m ; - compartiment à marchandises doit avoir l'aspect d'un fourgon tôle, bâché ou d'une caisse savoyarde dont la hauteur et la largeur ne peuvent être inférieures à celles de la cabine ; - aucune charge imposée ; - bennes et porte-conteneurs ne sont pas admis ; - véhicules affectés au transport en commun de personnes ne sont pas autorisés ; - réglementation prévue par le code de la route en ce qui concerne le PTAC / MCMA doit être respectée.
C1E	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Véhicule tracteur :</u> <ul style="list-style-type: none"> o <u>véhicule d'examen de la catégorie C1.</u> <p><u>et</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Remorque :</u> <ul style="list-style-type: none"> o PTAC / MCMA d'au moins 1250 kg ; o compartiment à marchandises : caisse fermée au moins aussi large que la cabine du tracteur, peut également être légèrement moins large que le véhicule tracteur de 5 cm de chaque côté à la condition que la vue vers l'arrière ne soit possible qu'en utilisant les rétroviseurs extérieurs du véhicule tracteur ; o poids réel minimum de 800 kg ; o bennes et porte-conteneurs ne sont pas admis. <p>L'ensemble doit avoir une longueur minimale de 8 mètres.</p> <p>La réglementation prévue par le code de la route en ce qui concerne les PTAC et PTR / MCMA doit être respectée.</p>

<p style="text-align: center;">C</p>	<p>Véhicule automobile affecté exclusivement au transport de marchandises ou de matériel.</p> <ul style="list-style-type: none"> - PTAC / MCMA égal ou supérieur à 15 tonnes ; - longueur minimale de 8 mètres ; - largeur minimale de 2,50 mètres ; - boîte de vitesses comprenant au moins 8 rapports en marche avant (sauf changement de vitesses automatique) ; - compartiment à marchandises doit avoir l'aspect d'un fourgon tôle, bâché ou d'une caisse savoyarde dont la hauteur et la largeur ne peuvent être inférieures à celles de la cabine ; - poids réel du véhicule ne doit, en aucun cas, être inférieur à 12 tonnes, le chargement devant être au moins égal aux deux tiers de la charge utile ; - bennes et porte-conteneurs ne sont pas admis ; <p>véhicules affectés au transport en commun de personnes ne sont pas autorisés.</p> <p>La réglementation prévue par le code de la route en ce qui concerne le PTAC / MCMA doit être respectée.</p>
<p style="text-align: center;">CE</p>	<p>Véhicule articulé affecté au transport de marchandises ou de matériel.</p> <ul style="list-style-type: none"> - PTRA / MCMA égal ou supérieur à 32 tonnes ; - véhicule tracteur doit être muni d'une boîte de vitesses comprenant au moins 8 rapports en marche avant (sauf changement de vitesses automatique) ; - poids réel de l'ensemble articulé ne doit, en aucun cas, être inférieur à 26 tonnes ; - semi-remorque doit présenter l'aspect d'un fourgon tôle, bâché, d'une citerne ou d'une caisse savoyarde ayant une hauteur et une largeur au moins égales à celles de la cabine du véhicule ; - longueur minimale de 14 mètres ; - largeur minimale de 2,50 mètres pour l'un ou l'autre des deux éléments. <p>Camion + remorque autorisée, y compris pour l'épreuve HC :</p> <ul style="list-style-type: none"> - PTRA / MCMA égal ou supérieur à 32 tonnes ; - poids réel de l'ensemble ne doit, en aucun cas, être inférieur à 26 tonnes ; - remorque semi-portée à essieux centraux d'une longueur minimale de 7,50 mètres (hors dispositif d'attelage) ; - présenter pour ces deux éléments l'aspect d'un fourgon tôle, bâché, équipé de rideaux coulissants ou d'une caisse savoyarde ; - largeur minimale de 2,50 mètres ; - longueur minimale de 17 mètres ; <p>Bennes et porte-conteneurs ne sont pas admis.</p> <p>La réglementation prévue par le code de la route en ce qui concerne les PTAC et PTRA / MCMA doit être respectée.</p>

<p style="text-align: center;">D1</p>	<p><u>Véhicule de la catégorie D1 (16 places maxi outre le conducteur)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - PTAC / MCMA égal ou supérieur 4 000 kg ; - longueur minimale : 6 m. <p>Aucune charge imposée.</p> <p>Les véhicules de transport de marchandises employés exceptionnellement au transport en commun de personnes et aménagés en conséquence ne sont pas autorisés.</p>
<p style="text-align: center;">D1E</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Véhicule tracteur</u> : <ul style="list-style-type: none"> o véhicule d'examen de la catégorie D1 <p>et</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Remorque</u> : <ul style="list-style-type: none"> o PTAC / MCMA d'au moins 1250 kg ; o Caisse fermée d'une largeur et d'une hauteur de 2 m minimum ; o poids réel minimum de 800 kg ; <p>Les caravanes et les vans ne sont pas admis.</p> <p>La réglementation prévue par le code de la route en ce qui concerne les PTAC et PTR / MCMA doit être respectée.</p>

D	<p>Véhicule automobile affecté au transport en commun de personnes.</p> <ul style="list-style-type: none"> - longueur minimale : 11 mètres ; - largeur minimale : 2,50 mètres (une tolérance de 2 cm en moins est admise). <p>Aucune charge n'est imposée.</p> <p>Les véhicules de transport de marchandises employés exceptionnellement au transport en commun de personnes et aménagés en conséquence ne sont pas autorisés.</p>
DE	<ul style="list-style-type: none"> - Véhicule tracteur : <ul style="list-style-type: none"> o véhicule d'examen de la catégorie D <p>et</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remorque : <ul style="list-style-type: none"> o PTAC / MCMA d'au moins 1250 kg ; o Largeur minimale de 2,40 m ; o Caisse fermée d'une largeur et d'une hauteur de 2 m minimum ; o poids réel minimum de 800 kg. <p>Les caravanes et les vans ne sont pas admis.</p> <p>La réglementation prévue par le code de la route en ce qui concerne les PTAC et PTRM / MCMA doit être respectée.</p>

II. La durée des épreuves.

Hors catégorie BE :

- Hors-circulation.

Véhicule isolé (C1, C, D1, D) → 30 minutes.

Ensemble de véhicules (C1E, CE, D1E, DE) → 60 minutes.

- Circulation.

Tous véhicules (C1, C, D1, D, C1E, CE, D1E, DE) → 60 minutes.

Catégorie BE :

- Epreuve complète (HC + CIR) → 60 minutes.
- Circulation seule → 30 minutes.

III. L'accompagnateur

Arrêté 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. »

Attitude et chronométrage

Pour les épreuves du groupe lourd, l'attitude de l'accompagnateur doit être empreinte d'une totale neutralité. Il ne doit pas procéder à un chronométrage lors de la réalisation de l'exercice de maniabilité.

L'accompagnateur apporte sa participation effective pour :

- positionner le véhicule (et sa remorque le cas échéant) au début de l'épreuve ;
- à la demande du candidat, lors de l'épreuve hors-circulation de la catégorie CE camion-remorque, relever ou abaisser la barre anti-encastrement si sa mise en place se révèle difficile ;
- suppléer le candidat, le cas échéant ;
- en cas d'abandon du candidat, il replace le véhicule, ou ensemble de véhicules, dans sa position initiale.

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. »

IV. Organisation des épreuves

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

« Présentation des candidats.

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. »

V. Intempéries

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

« Les intempéries.

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.

VI. 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. »

VII. Changement de vitesses automatiques

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

« I. — Véhicule muni d'un changement de vitesses automatique.

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.

Sont dispensés de cette restriction les candidats au permis de conduire des catégories C, CE, D et DE s'ils sont titulaires d'au moins une de ces catégories du permis de conduire valable pour la conduite des véhicules munis d'un changement de vitesses manuel : B, BE, C, CE, C1, C1E, D, D1 ou D1E.»

Arrêté du 23 avril 2012 modifié fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE

« Pour l'épreuve hors circulation, tout type de changement de vitesses est autorisé. Si les véhicules utilisés lors de l'épreuve en circulation sont équipés d'une boîte de vitesses automatique, les candidats, en cas de réussite, se voient délivrer un permis de conduire valable seulement pour la conduite de ce type de véhicules sans préjudice des dispositions prévues à l'article 2-III de l'arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire ».

VIII. 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 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. »

IX. 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 pas ;
- 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.

L'épreuve 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 par un moteur de règles.

I. La chronologie :

Les véhicules isolés

C, C1	D, D1
Accueil candidats Tirage au sort piste Interrogation écrite Bilan IE Socle minimum 1 Thème tiré au sort (parmi 6) IO (sauf C1) Socle minimum 2 Bilan partiel Test de maniabilité Bilan final	Accueil candidats Tirage au sort piste Interrogation écrite Bilan IE Socle minimum 1 Thème tiré au sort (parmi 6) IO Socle minimum 2 Bilan partiel Test de maniabilité Bilan final

Les ensembles de véhicules

CE, C1E	DE, D1E
Accueil candidats Tirage au sort piste Interrogation écrite Bilan IE Socle minimum 1 Attelage Socle minimum 2 Thème tiré au sort (parmi 6) IO (sauf C1E) Socle minimum 3 Bilan partiel Test de maniabilité Dételage Bilan final	Accueil candidats Tirage au sort piste Interrogation écrite Bilan IE Socle minimum 1 Attelage Socle minimum 2 Thème tiré au sort (parmi 6) IO Socle minimum 3 Bilan partiel Test de maniabilité Dételage Bilan final

Le BE

Accueil candidats
Tirage au sort piste
Socle minimum 1
Attelage
Socle minimum 2
Thème tiré au sort (parmi 6)
IO
Bilan partiel
Test de maniabilité
Dételage
Bilan final

II. l'accueil du candidat

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.

III. Tirage au sort de la piste

L'exercice de maniabilité est tiré au sort par un des premiers candidats de chaque demi-journée sur présentation par l'expert d'un jeu de fiches. Toutefois, l'expert peut faire procéder à un nouveau tirage au sort en cours de séance. Le maximum de tirage au sort par jour est fixé à 4.

Pour les exercices, il existe 4 pistes par catégorie / longueur sauf DE, 2 pistes.

En cas de présentation de plusieurs catégories / longueurs différentes par demi-journée, nécessitant l'installation de plusieurs exercices, le numéro de l'exercice tiré au sort est repris pour l'ensemble des pistes.

Cas particulier du DE (uniquement deux pistes) : le candidat tirant un numéro impair, c'est l'exercice n°1 qui sera mis en place.

Dans le cas où il tire un numéro pair, c'est l'exercice n°2 qui sera installé.

L'accompagnateur positionne le véhicule.

IV. l'interrogation écrite –IE-

La catégorie BE n'est pas concernée.

Elle peut être éliminatoire et son résultat est immédiatement annoncé au candidat après correction. En cas de note éliminatoire, l'épreuve est interrompue et le candidat ajourné.

Le candidat dispose de 6 minutes maxima pour répondre aux 10 questions posées. Il peut demander la correction de ses réponses avant la fin du temps imparti.

L'IE s'effectue soit dans un local lorsqu'il existe, soit à bord du véhicule ou à l'extérieur.

Lorsqu'elle se déroule à bord du véhicule, l'IE ne peut débuter avant la mise en place de celui-ci par l'accompagnateur.

Elle est individuelle, mais peut être organisée collectivement selon le matériel à disposition.

Le barème est le suivant :

- 9 ou 10 réponses conformes : notation 3 ;
- 7 ou 8 réponses conformes : notation 2 ;
- 6 réponses conformes : notation 1 ;
- 5 réponses conformes : notation 0 ;
- Moins de 5 réponses conformes : éliminatoire.

V. Les vérifications courantes de sécurité

Opérations et contrôles :

Le candidat annonce et effectue, lorsque les modalités spécifiques le prévoient, les opérations et contrôles selon la catégorie et l'équipement du véhicule.

Chacune des phases est détaillée à la présente annexe selon les catégories concernées.

Anomalies :

Le candidat vérifie l'absence d'anomalie, c'est-à-dire d'éléments défectueux, cassés, manquant...

Une anomalie, comme son absence, non signalée sera sanctionnée. Les points de contrôle doivent être annoncés.

Annonces :

Les vérifications ou annonces ne peuvent être évaluées par l'expert comme effectuées correctement que si le candidat a énoncé clairement la ou les vérification(s) et annonce(s) prévues par les modalités. A défaut, elles sont considérées « non réalisées ».

La qualité d'expression du candidat n'est pas évaluée.

Thème tiré au sort : le hors sujet.

Dans la pratique, le hors sujet ne s'applique qu'au thème tiré au sort.

Un hors sujet est constitué dès lors que le candidat fait une vérification ou une annonce qui ne présente pas de relation directe avec le thème.

Dès l'amorce d'un hors sujet, l'expert invite le candidat à corriger son erreur.

Un deuxième hors sujet sera pénalisé par la note 0.

La citation d'un point de contrôle non prévu mais en relation directe avec le sujet ne doit pas entraîner une sanction 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.

Intervention de sécurité :

D'une manière générale, toute intervention de sécurité, afin d'éviter un endommagement du matériel, est **éliminatoire**. En tel cas, l'expert coche la case prévue, l'intervention est justifiée dans la partie « observations » de la fiche de recueil, l'épreuve est interrompue et le candidat ajourné.

Gestion du temps :

Dans certains cas, la réalisation des vérifications courantes de sécurité et notamment de la phase d'attelage pour les ensembles de véhicules ou pour les véhicules articulés peut être anormalement longue. Il appartient à l'expert de déterminer si cet excès est principalement dû à une insuffisance manifeste de formation ou de préparation, caractérisée soit par des erreurs, oublis, hésitations durables et répétées, soit par la nécessité de demander l'assistance de l'accompagnateur pour suppléer le candidat. En tels cas, l'expert interrompt l'épreuve. L'intervention est inscrite dans la partie « observations » de la fiche de recueil et le candidat est ajourné.

Phases :

Les phases sont obligatoirement réalisées dans l'ordre. A défaut la notation 0 est appliquée aux phases concernées.

A l'intérieur de chaque phase, le candidat n'est pas tenu de respecter un ordre particulier à l'exception des opérations suivantes :

- installation au poste de conduite, il règle son siège avant les rétroviseurs ;
- vérification des systèmes de freinage pneumatique : le candidat procède aux opérations suivantes : mise en pression, essai pratique du frein de parc, essai pratique du frein de service et vérification de la pression à l'issue de chaque essai pratique ;
- dételage : toutes les opérations sont réalisées dans l'ordre indiqué sauf, l'immobilisation, la stabilisation, le débranchement des flexibles et la mise en position route de la suspension pneumatique.
- attelage : toutes les opérations sont réalisées dans l'ordre indiqué sauf, le branchement des flexibles, la remise en place des béquille et la suppression des dispositifs d'immobilisation.

Dans le cas contraire, les opérations non effectuées dans l'ordre seront considérées comme non réalisées et évaluées comme telles.

VI. L'interrogation orale (IO).

Les catégories C1 et C1E ne sont pas concernées.

Elle repose sur un seul thème relatif à la sécurité.

L'IO est composée de 12 fiches, le numéro de fiche étant tiré au sort.

- Conduite dans des conditions atmosphériques difficiles, route de nuit ;
- Comportement en présence d'un accident ;
- Conduite en montagne ou zones accidentées ;
- Gestes et postures - accident du travail ;
- Chargement - surcharge ;
- Le dépassement ;
- Dynamique du véhicule ;
- Alcool, stupéfiants, médicaments ;
- Eco-conduite et conduite citoyenne ;
- Angles morts - porte-à-faux ;
- Comportement en tunnels et aux passages à niveau ;
- Systèmes de sécurité et d'aides à la conduite.

La qualité d'expression du candidat n'est pas évaluée.

VII. Bilan partiel - Le test de maniabilité

Préalablement au test de maniabilité, un bilan partiel des opérations déjà effectuées est communiqué au candidat.

Quel que soit le résultat de ce bilan, chaque candidat a la faculté de poursuivre ou d'abandonner l'épreuve en cours.

Conséquences :

1 – Si, au moment du bilan partiel, le candidat n'a pas atteint un nombre de points suffisant pour pouvoir réussir son épreuve hors circulation ou s'il possède une erreur éliminatoire, il ne pourra bénéficier que **d'un seul essai** au test de maniabilité s'il décide de poursuivre.

2 - En cas d'abandon, l'accompagnateur replace le véhicule, ou ensemble de véhicule, dans sa position initiale si nécessaire (autre candidat).

Sans préjudice des réserves émises ci-dessus, le nombre de points acquis au moment du bilan partiel doit être strictement supérieur à :

Catégorie	Nombre de points
C1	12, c'est à dire que le candidat doit avoir atteint la barre des 13 points
C	15, c'est à dire que le candidat doit avoir atteint la barre des 16 points
C1E	19, c'est à dire que le candidat doit avoir atteint la barre des 20 points
CE	21, c'est à dire que le candidat doit avoir atteint la barre des 22 points
D1	15, c'est à dire que le candidat doit avoir atteint la barre des 16 points
D1E	21, c'est à dire que le candidat doit avoir atteint la barre des 22 points
D	15, c'est à dire que le candidat doit avoir atteint la barre des 16 points
DE	21, c'est à dire que le candidat doit avoir atteint la barre des 22 points
BE	15, c'est à dire que le candidat doit avoir atteint la barre des 16 points

Ce bilan est clairement communiqué au candidat.

Exercice de maniabilité :

Le tirage au sort de l'exercice a été réalisé au début de la matinée et de l'après-midi par le premier candidat.

Le point B indique la position du véhicule au départ de l'exercice. Le point A indique la position du véhicule en fin d'exercice.

L'expert placé dans le véhicule, aux doubles-commandes :

- indique au candidat le parcours à effectuer, à l'aide de la fiche ;
- accompagne le candidat qui réalise une marche avant du point A vers le point B (non évaluée) ;
- demande si nécessaire au candidat de rectifier la position au point B, à savoir l'axe de l'essieu avant sur la zone blanche matérialisée ;
- donne au candidat les explications de l'exercice.

Explications à donner au candidat :

Les explications de l'exercice peuvent indifféremment être données au point A ou B.

Pour réaliser l'exercice de maniabilité, l'expert précise au candidat qu'il :

- ne doit pas dépasser 5 minutes ;
- ne doit pas déplacer, renverser ou incliner un obstacle tant en marche avant qu'en marche arrière ;
- ne doit pas sortir de l'aire de manœuvre, c'est-à-dire franchir la ou les lignes de rives avec la bande de roulement d'un pneumatique du véhicule tracteur ou de la remorque. Dans le cas de roues jumelées, c'est la bande de roulement de la roue extérieure qui est à prendre en compte ;
- ne doit pas franchir la zone matérialisant l'arrêt de précision, la place de stationnement ou la mise à quai ;
- doit immobiliser son véhicule ou ensemble au point A ;

Si l'un de ces objectifs n'est pas réalisé, l'exercice est interrompu. Le résultat est défavorable et le motif indiqué au candidat.

Utilisation du chronomètre :

L'expert descend du véhicule au point B après avoir indiqué au candidat qu'il peut débiter l'exercice de sa propre initiative.

Le chronomètre sera déclenché dès l'entrée en mouvement du véhicule. L'arrêt se fera sur indication du candidat. Ces explications sont données au candidat.

Lors de la maniabilité

Les déplacements du véhicule sont réalisés à allures réduites, portières fermées.

Le déroulement de l'exercice est à l'initiative du candidat qui peut, à sa convenance, s'arrêter, descendre du véhicule (après immobilisation), regarder en vision directe et rectifier la trajectoire par une ou plusieurs marches avant.

Cependant, toute marche avant doit s'inscrire dans le tracé prévu par la fiche et s'effectuer en direction du ou des obstacles précédents.

Toutefois, pour effectuer l'arrêt de précision ou la mise à quai, le candidat est autorisé à avancer et à placer son véhicule dans la position la plus favorable, sous réserve que l'aplomb avant du véhicule ait franchi correctement le ou les derniers obstacles du slalom.

Les piquets ne doivent pas être déplacés, renversés ou inclinés, tant en marche avant qu'en marche arrière, ce critère n'étant pas pris en compte si les actions précédemment décrites interviennent, véhicule ou ensemble de véhicules à l'arrêt, à l'occasion de l'ouverture d'une portière.

En fin d'exercice.

Le véhicule ou ensemble de véhicules doit être placé :

- pour l'arrêt de précision : axe de l'essieu arrière du véhicule ou de la remorque sur la zone blanche matérialisée ;
- pour le stationnement en créneau : intégralité du véhicule, hors rétroviseurs, dans la zone dédiée (aplomb des 2 piquets coté intérieur de la piste, ligne de rive coté extérieur de la piste, les pneumatiques ne devant pas être en contact avec celle-ci) ;
- pour la mise à quai : aplomb arrière du véhicule ou de la remorque dans la zone comprise entre les 6 derniers piquets représentant la zone de mise à quai.

Les tampons arrière équipant certains véhicules ou remorques font partie intégrante du véhicule ou de la remorque.

Pour l'aplomb arrière, c'est la largeur totale du véhicule ou de la remorque qu'il faut prendre en considération. Par exemple, pour la mise à quai, les deux angles arrière doivent être dans la zone déterminée.

Le résultat est annoncé clairement au candidat.

Incidents

En présence de tout incident, l'expert arrête le chronomètre et interrompt la manœuvre, il remédie ou fait remédier à la cause de l'incident.

S'il s'agit d'une erreur de parcours due à une mauvaise interprétation de la part du candidat, l'expert interrompt la manœuvre au moment précis où l'aplomb avant du véhicule atteint le ou les obstacles délimitant la porte non franchie. Il arrête le chronomètre et donne de nouvelles explications. Il précise au candidat qu'avant de reprendre la marche arrière, il doit avancer son véhicule suivant le tracé prévu par la fiche de maniabilité.

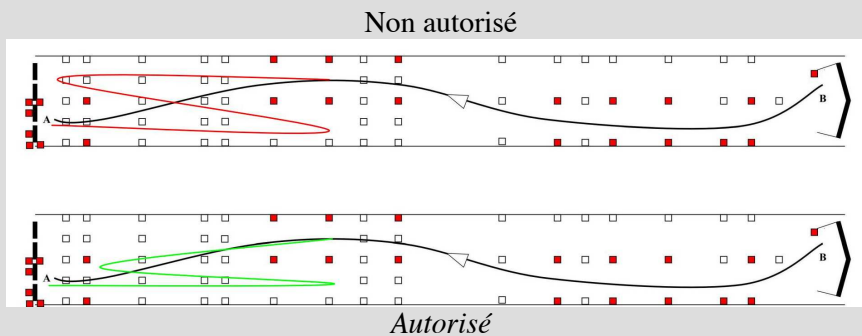
L'expert informe le candidat du temps écoulé et l'exercice est repris à l'initiative du candidat.

L'expert déclenche le chronomètre dès que le véhicule reprend son mouvement.

La marche arrière vers l'arrêt de précision ou la mise à quai doit se faire en direction de la zone. Dans le cas contraire, l'expert interrompt la manœuvre, arrête le chronomètre et précise au candidat qu'avant de reprendre la marche arrière dans la direction prévue, il doit replacer son véhicule en marche avant suivant le tracé prévu par la fiche de maniabilité.

L'expert informe le candidat du temps écoulé et l'exercice est repris à l'initiative du candidat.

L'expert déclenche le chronomètre dès que le véhicule reprend son mouvement.



Le 2^{ème} essai

En cas d'échec au test de maniabilité, il est proposé au candidat de réaliser immédiatement un deuxième essai si le nombre de points est suffisant et qu'il n'a pas d'erreur éliminatoire. Si nécessaire, l'accompagnateur replace le véhicule ou ensemble de véhicules au point A.

VIII. Gestes et postures

Arrêté du 23 avril 2012 modifié fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE :

« III.-8. L'expert note et signale les gestes et postures comportant un danger pour le conducteur ou les autres usagers.

Pour le transport de marchandises, les attitudes de sécurité élémentaires attendues sont : le port d'un vêtement de haute visibilité ; le port des gants (si les circonstances l'exigent) ; la position lors de la montée ou descente de la cabine et du compartiment marchandises ; l'ouverture des portes.

Pour le transport de voyageurs, les attitudes de sécurité élémentaires attendues sont : le port d'un vêtement de haute visibilité ; le port des gants (si les circonstances l'exigent) ; la descente des marches ou du poste de conduite ; la position et les précautions prises lors de l'ouverture d'une soute ou de la porte conducteur si elle existe.

Le candidat se voit attribuer un point s'il a adopté les attitudes de sécurité élémentaires durant toute la durée de l'épreuve.

Dans le cas contraire, la notation 0 lui est attribuée ».

L'évaluation des gestes et postures s'effectue tout au long de l'épreuve, y compris l'exercice de maniabilité. Son appréciation doit être globale. L'expert prend en compte tant les actions bien réalisées que celles qui ne l'ont pas été.

Toutefois, un candidat ayant commis plusieurs erreurs relatives aux gestes et postures peut se voir attribuer la notation « 0 » dès le bilan partiel.

IX. Bilan final – Validité de l'épreuve HC

En fin d'épreuve HC, un bilan final est communiqué au candidat.

L'expert procède à un commentaire du résultat.

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

« Sous réserve du respect des autres dispositions du présent article 2, les candidats ayant obtenu un résultat favorable à l'épreuve hors circulation des catégories C1, C, CE, C1E, D1, D, DE, D1E en conservent le bénéfice pour trois épreuves en circulation et à condition qu'un délai d'un an au maximum ne se soit pas écoulé depuis la réussite à l'épreuve hors circulation.

Sous réserve du respect des autres dispositions du présent article 2, les candidats ayant obtenu un résultat favorable à l'épreuve hors circulation des catégories A1, A2, A et BE en conservent le bénéfice à condition qu'un délai de trois ans au maximum ne se soit pas écoulé depuis la réussite à l'épreuve hors circulation. »

Ensemble de véhicules

Catégorie BE

Rappel :

Accueil candidats
Tirage au sort piste
Socle minimum 1
Attelage
Socle minimum 2
Thème tiré au sort (parmi 6)
IO
Bilan partiel
Test de maniabilité
Dételage
Bilan final

Socle 1	Attelage	Socle 2	Dételage (après le bilan partiel et la maniabilité)
<u>1. Contrôle immobilisation</u> <u>2. Documents de bord</u> <u>3. Contrôles véhicule tracteur</u> Carrosserie/vitrage Roues Taches <u>4. Contrôles remorque</u> Caisse Roues Chargement - marchandises <u>5. Mise marche du moteur</u> <u>6. Positionnement Véhicule</u> <u>7. Compatibilités</u>	- Accouplement - Vérification verrouillage - Branchements flexibles - Suppression stabilisation et immobilisation	<u>9. Annonces dimensions et poids</u> <u>10. Feux</u>	- Moteur arrêté et immobilisation véhicule - Stabilité du sol - Immobilisation et stabilisation de la remorque - Débranchements flexibles - Déverrouillage - Mise en marche - Dégagement - Remise en position initiale

Concernant la catégorie BE, le terme « remorque » englobe la caravane.
Les vérifications ou contrôles spécifiques à cette dernière sont indiquées dans le présent guide.



FICHE DE RECUEIL ÉPREUVE HORS CIRCULATION

Catégorie BE

Candidat

Nom :

Prénom :

NEPH :

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

PHASES				
1- Contrôle de l'immobilisation 2- Vérification des documents de bord		0	1	
3- Contrôles véhicule				
• État carrosserie / vitrage		0	1	
• Roues		0	1	
• Taches (sous l'ensemble du véhicule)		0	1	
4- Contrôles remorque				
• État général de la caisse		0	1	
• Roues		0	1	
• Chargement		0	1	
5- Mise en marche moteur				
6- Positionnement du véhicule tracteur (non évalué)				
7- Compatibilité		0	1	2
8- Attelage	E	0	1	2
9- Annonce dimensions et poids				
10- Feux				
11- Thème		0	1	2
12- Interrogation orale	E		1	2
13- Dételage				
Gestes et postures				
Total général				

Catégorie BE	BON si total > à 18 Pts
--------------	-------------------------

MANOEUVRE(S) – N° :		
M1	ECHEC	BON
M2	ECHEC	BON

BILAN FINAL	INSUFFISANT	FAVORABLE
--------------------	--------------------	------------------

Observations :

Cocher case si abandon du candidat en cours d'épreuve ou intervention de sécurité

TEST DE CONNAISSANCES – Catégorie BE

	POINTS	
1. Contrôle de l'immobilisation (position de la commande et/ou voyant allumé) réglage siège, volant, rétroviseurs	0	1
2. Vérification des documents de bord (présence du porte-documents)		
3. Contrôles du véhicule tracteur		
<ul style="list-style-type: none"> État général carrosserie et vitrage Absence d'anomalie sur l'avant, les côtés et l'arrière	0	1
<ul style="list-style-type: none"> Roues Absence d'anomalie	0	1
<ul style="list-style-type: none"> Taches Absence de tache sous le véhicule	0	1
4. Contrôles remorque		
<ul style="list-style-type: none"> État général de la caisse Absence d'anomalie sur l'avant, les côtés et l'arrière	0	1
<ul style="list-style-type: none"> Roues Absence d'anomalie	0	1
<ul style="list-style-type: none"> Chargement Absence d'anomalie	0	1
5. Mise en marche du moteur annonce voyant(s) et anomalie(s)	0	1
6. Positionnement du véhicule tracteur		
7. Compatibilité des systèmes d'attelage, des connexions électriques, des connexions pneumatiques, des poids	0, 1 ou 2	
8. Attelage accouplement, vérification verrouillage, branchement flexibles, suppression des dispositifs de stabilisation et d'immobilisation	E, 0, 1 ou 2	
9. Annonce dimensions et poids longueur, largeur, hauteur, masse maximale	0	1
10. Feux Absence d'anomalie des feux de stop, de détresse, de croisement, de gabarit	0	1

	POINTS	
11. Thème tiré au sort	0, 1, 2 ou 3	
I Documents de bord, triangles		
Présentation :		
1) certificats d'immatriculation (tracteur et remorque) 2) certificats d'assurance (tracteur et remorque) 3) carte routière détaillée 4) constat amiable 5) manuel d'utilisation		
Présence		
6) triangles de présignalisation, éthylotest 7) vêtement de haute visibilité		
II Feux, dispositifs de contrôles et accessoires		
1. 2. 3. Vérification état et fonctionnement de 3 feux 4. 5. 6. Emplacement, rôle et fonctionnement : - de deux dispositifs de contrôles ; - d'un accessoire.		
III Niveaux, glaces, rétroviseurs, essuie-glaces		
1) huile moteur, liquide de refroidissement, lave-glace 2) assistance de direction, d'embrayage et liquide de frein 3) rétroviseurs (état et fixation) 4) glaces et pare-brise (état et propreté) 5) essuie-glaces (état)		
IV Pneumatiques, roues, suspension, direction		
1) pneumatiques tracteur et remorque (bande de roulement, pression et flanc) 2) roue et suspension (corps étranger, écrous et suspension), garde-boue 3) assistance de direction (niveau et explications)		
V Caractéristiques de l'ensemble		
Présentation :		
1) marque, type, puissance du véhicule tracteur 2) porte-à-faux avant (tracteur) et arrière (remorque)		
Vérification :		
3) plaques de tare et immatriculation 4) dispositifs réfléchissants		
VI Transport de marchandises		
Remorque :		
1) ouverture compartiment marchandises 2) état et étanchéité 3) poids, nature, répartition, arrimage du chargement 4) fermeture compartiment marchandises		
Caravane :		
1) ouverture accès 2) état intérieur 3) présence objet, fermeture placards 4) fermetures portes, coffres, fenêtres		
12. Interrogation orale Questions de sécurité	E, 1, 2 ou 3	

Bilan partiel (seuil pour 2 essais : 16 points)

Mancœuvre(s), essai 1 et/ou 2 OUI NON

13. Dételage immobilisation véhicule tracteur, immobilisation et stabilisation remorque, débranchement flexibles, ouverture système attelage, dégagement	0, 1 ou 2	
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------	--

Gestes et postures

0	1
---	---

Bilan final (seuil pour être reçu : 19 points)

1- Contrôle de l'immobilisation

Le candidat s'assure, au besoin en mettant le contact, que le véhicule est bien immobilisé (position de la commande et / ou voyant allumé).

Il règle au besoin son siège, son volant, ses rétroviseurs.

2 - Vérification des documents de bord

Le candidat s'assure de la présence des porte-documents contenant les pièces obligatoires pour le véhicule tracteur et la remorque.

Évaluation : des phases 1, 2.

Ces 2 phases sont regroupées pour l'évaluation.

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérification(s) erronée(s) ou non réalisée(s).

3 - Contrôles du véhicule tracteur

État général de la carrosserie et du vitrage : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie concernant la carrosserie et le vitrage pour la face avant, les cotés, l'arrière du véhicule.

Pour la vérification du vitrage, les glaces des rétroviseurs sont à prendre en compte.

Évaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérification(s) erronée(s) ou non réalisée(s).

Roues : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie relative aux roues du véhicule.

Évaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérification(s) erronée(s) ou non réalisée(s).

Taches : le candidat vérifie sous l'ensemble du véhicule l'absence de tache.

Évaluation :

Notation 1 : vérification réalisée.

Notation 0 : vérification erronée ou non réalisée.

4 – Contrôles remorque

État général de la caisse : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie extérieure concernant la caisse ou la bâche de la remorque (+ le vitrage pour la caravane) pour la face avant, les cotés, l'arrière.

Évaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérification(s) erronée(s) ou non réalisée(s).

Roues : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie relative aux roues de la remorque.

Évaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérification(s) erronée(s) ou non réalisée(s).

Chargement : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie liée au chargement en ouvrant une porte, le hayon, le rideau ou la bâche donnant accès au compartiment destiné aux marchandises ou à l'intérieur de la caravane.

Un chargement n'étant pas imposé en BE, le candidat doit toutefois procéder à l'ouverture de l'accès au compartiment marchandises et annoncer l'absence réelle de chargement pour obtenir la notation 1.

Évaluation :

Notation 1 : vérification réalisée.

Notation 0 : vérification non réalisée.

5 – Mise en marche du moteur

Le candidat met le moteur en marche. Il annonce les voyants restés allumés et signale immédiatement toute anomalie.

Évaluation :

Notation 1 : actions et annonces réalisées.

Notation 0 : une action ou annonce non réalisée.

6 – Positionnement du véhicule tracteur

Le candidat positionne son véhicule dans l'alignement de la remorque.

Il immobilise le véhicule tracteur lorsque l'extrémité arrière arrive à proximité de l'aplomb avant de la flèche.

Le candidat veille à conserver une distance suffisante lui permettant de circuler aisément entre la flèche de la remorque et l'extrémité arrière du véhicule tracteur.

Il arrête le moteur.

Le positionnement du véhicule tracteur n'est pas évalué.

7 - Compatibilité

Le candidat vérifie la compatibilité :

- des systèmes d'attelage ;
- des connexions électriques ;
- des poids.

Compatibilité des poids :

Le candidat vérifie, en annonçant les chiffres :

- que le PTAC / MCMA de la remorque, en cas de chargement, est respecté ;
- que le poids réel de la remorque est compatible avec le PTR/MCMA du véhicule tracteur.

Particularité : le crochet d'attelage monté sur le véhicule tracteur de la catégorie B peut avoir une valeur tractable inférieure à la valeur déterminée par le PTR / MCMA de l'ensemble. Dans ce cas, pour s'en assurer, une plaque rivetée sur l'attelage (à proximité de la prise électrique) est présente.

Évaluation :

Notation 2 : ensemble des éléments de compatibilité correctement restitués.

Notation 1 : un élément oublié ou erroné (sauf poids).

Notation 0 : compatibilité des poids erronée ou oubliée ; plus d'un autre élément erroné ou oublié.

8 - Attelage

Le candidat procède à l'accouplement en déplaçant au choix, la remorque ou le véhicule tracteur.

Cette vérification doit comprendre impérativement les opérations indiquées ci-après.

- Le candidat s'assure du bon verrouillage du système d'attelage (position de la poignée ou de la cheville ou du témoin et/ou procède à un test sur la flèche d'attelage. Ce test consiste à relever la flèche d'attelage, soit à l'aide de la roue jockey soit manuellement).
- Il branche ses divers flexibles (frein/électriques/filin de sécurité suivant l'équipement de l'ensemble de véhicules).
- Il remet en place la roue jockey ou la béquille.
- Il supprime le dispositif d'immobilisation.

Notation 2 : ensemble correctement restitué.

Notation 1 : une opération erronée ou non réalisée.

Notation 0 : - plus d'une opération erronée ou non réalisée.
- non vérification du verrouillage.

Éliminatoire : impossibilité d'accoupler par mauvaise manipulation du candidat (en cas d'avarie du matériel, le candidat est excusé).

9 - Annonce dimensions et poids

Le candidat annonce les longueur / largeur / hauteur / PTR/MCMA de l'ensemble attelé.

Évaluation :

Notation 1 : annonces réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs annonce(s) erronée(s) ou non réalisée(s).

10 - Feux

Le candidat vérifie l'absence d'anomalie sur les **feux stop**, de **détresse**, **croisement**, **gabarit**.

Les feux arrière du véhicule tracteur ne sont pas à prendre en compte pour ces vérifications.

Pour la vérification des feux stop, le candidat peut demander l'assistance de l'expert.

Pour la vérification des feux de détresse, les répétiteurs latéraux sont à prendre en compte.

Pour la vérification des feux de croisement, les feux de position latéraux de l'ensemble (le cas échéant) et les feux rouges arrière de la remorque sont à prendre en compte.

Si le véhicule en est équipé, le candidat peut utiliser la fonction « autotest » des feux.

Évaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérification(s) erronée(s) ou non réalisée(s).

11 - Thème tiré au sort

Les thèmes comportent des items à traiter.

Thème 1 : documents de bord, triangles (7 items)

Le candidat présente le contenu des porte-documents présent dans le véhicule :

- 1 - certificat d'immatriculation (concordance et validité de la visite technique) pour le véhicule tracteur et la remorque ;
- 2 - certificat d'assurance (concordance et validité) pour le véhicule tracteur et la remorque ;
- 3 - carte routière détaillée du secteur d'examen ;
- 4 - constat amiable ;
- 5 - manuel d'utilisation.

Rappel : les documents ne doivent comporter aucune mention supplémentaire à l'original, surlignage ou autres annotations (art. 1^{er} de l'arrêté du 23 avril 2012 modifié).

Il s'assure de la présence :

- 6 - des 2 triangles de présignalisation et de l'éthylotest obligatoire ;
- 7 - du vêtement de haute visibilité. Il n'est pas fait référence au vêtement de haute visibilité lorsqu'il est porté par le candidat.

Thème 2 : feux, dispositifs de contrôle et accessoires (6 items)

Le candidat vérifie l'état et le fonctionnement de :

- **3** feux, choisis par l'expert dans la liste suivante : feux de position, feux de croisement, feux de route, feux de brouillard avant, feux de brouillard arrière, feux de marche arrière, feux stop, feux d'encombrement, feux indicateurs de changement de direction, feux de détresse, feux de plaques d'immatriculation, feux diurnes, feux d'angle, feux de stationnement ...

L'expert veille à ne pas demander un contrôle déjà effectué lors des vérifications courantes de sécurité.

Le candidat doit connaître l'emplacement, le rôle et le fonctionnement des dispositifs de contrôle et des accessoires.

L'expert interroge le candidat sur :

- **2** dispositifs de contrôle (voyants, témoins, ordinateur de bord, cadrans de contrôle..., à l'exclusion du chronotachygraphe) ;
- **1** accessoire (essuie-glaces, ventilation, avertisseur sonore, commandes..., à l'exclusion de l'autoradio et du système de navigation par satellite).

Thème 3 : niveaux, glaces, rétroviseurs, essuie-glaces (5 items)

Le candidat annonce et montre les orifices de remplissage des différents niveaux :

- 1 - huile moteur, liquide de refroidissement, lave-glace ;
- 2 - assistance de direction, assistance d'embrayage, liquide de frein.

Il annonce les contrôles à effectuer concernant :

- 3 - les rétroviseurs (état et fixation) ;
- 4 - les glaces et pare-brise (état et propreté) ;
- 5 - les essuie-glaces (état).

Thème 4 : pneumatiques, roues, suspension, direction (3 items)

Le candidat contrôle une roue du véhicule tracteur et une roue de la remorque.

- 1 - pneumatique : état de la bande de roulement, des flancs, pression visuelle.
- 2 - roue et suspension : si le carrossage et/ou l'enjoliveur le permettent :
 - o il vérifie la présence et le serrage apparent des écrous de roues ;
 - o il contrôle visuellement l'état de la suspension (état des lames, absence de fuite hydraulique sur amortisseur...) et du garde-boue.
- 3 - assistance de direction :

Le contrôle consiste à vérifier le niveau du bocal d'assistance de direction ou à indiquer à l'expert qu'il s'agit d'une assistance électrique.

Thème 5 : caractéristiques de l'ensemble, plaques, dispositifs réfléchissants / catadioptrés (4 items)

Le candidat présente son ensemble de véhicules :

- 1 - marque, type, puissance du véhicule tracteur ;
- 2 - il annonce les porte-à-faux avant du véhicule tracteur et arrière de la remorque.

Il vérifie la présence et l'état :

- 3 - des plaques du véhicule tracteur et de la remorque (tare et immatriculation) ;
- 4 - des dispositifs réfléchissants (catadioptrés) arrières et latéraux de l'ensemble ;

Thème 6 : transport de marchandises (4 items)

Pour la remorque, le candidat :

- 1 - contrôle l'ouverture de l'accès au compartiment marchandises en ouvrant les portes, le hayon, le rideau ou la bâche. En présence de portes, le candidat doit les fixer en position ouverte à l'aide des dispositifs prévus.
- 2 - contrôle l'état et l'étanchéité du compartiment marchandises, en montant dans le compartiment si nécessaire.
- 3 - le cas échéant, annonce le poids et la nature du chargement, vérifie sa répartition et son arrimage.
- 4 - ferme l'accès au compartiment marchandises et s'assure qu'il est correctement fermé.

Pour la caravane, le candidat :

- 1 - contrôle l'ouverture de l'accès à la cellule habitable en ouvrant la porte et la fixe en position ouverte à l'aide du dispositif prévu.
- 2 - contrôle état intérieur de la cellule habitable.
- 3 - s'assure visuellement qu'aucun objet ne peut se déplacer à l'intérieur, que les portes (armoires, placard...) sont bien fermées.
- 4 - contrôle la fermeture de la porte d'accès et de tous les ouvrants (fenêtres et coffres).

Évaluation du thème tiré au sort :

La notation s'établit selon une attribution de points modulable : 0, 1, 2 ou 3.

Le thème comprend plusieurs items à traiter.

Notation 3 : le candidat traite correctement le thème tiré au sort, tous les items sont correctement traités.

Notation 2 : un item comporte au moins une erreur ou oubli, les autres sont correctement traités.

Notation 1 : plus d'un item comporte au moins une erreur ou oubli.

Notation 0 : le candidat ignore le thème (réponse pratiquement inexistante ou totalement erronée).

12 - Interrogation orale

Le numéro de la fiche est tiré au sort par le poste nomade de l'expert.

En cas de panne, il est procédé au tirage au sort par un jeu de plaquettes.

Le candidat est interrogé par l'expert sur ses connaissances.

Le barème de l'interrogation orale est le suivant :

Notation 3 : ensemble des connaissances acquises.

Notation 2 : 2/3 des connaissances acquises.

Notation 1 : 1/3 des connaissances acquises.

Notation éliminatoire : moins d'1/3 des connaissances acquises.

Bilan partiel.

A l'issue de cette opération, l'expert communique au candidat son bilan partiel.

Le candidat effectue l'exercice de **maniabilité**.

Il dispose d'un seul essai si :

- son nombre de points est inférieur ou égal à **15** ;
- il possède une erreur éliminatoire ;
- son nombre de points est égal à **16** et la notation 0 aux « gestes et postures » est déjà acquise.

13 - Dételage

Le dételage doit comprendre impérativement les opérations indiquées ci-après.

- Moteur arrêté, le candidat s'assure de l'immobilisation du véhicule (position de la commande ou voyant). Le frein de parc est serré.
- Le candidat immobilise la remorque (frein de remorque).
- Le candidat la stabilise avec la roue jockey ou avec la béquille.
- Il débranche les flexibles (électrique, filin de sécurité, frein selon équipement).
- Il déverrouille le système d'attelage.
- Il dégage la remorque ou le véhicule tracteur.
- Le candidat replace le véhicule tracteur dans sa position initiale et l'immobilise.

Évaluation :

Notation 2 : ensemble correctement restitué.

Notation 1 : une opération erronée ou non réalisée.

Notation 0 : plus d'une opération erronée ou non réalisée.

Bilan final.

En fin d'épreuve hors circulation, l'expert communique le bilan final au candidat et renseigne la fiche de recueil.

Il indique clairement au candidat les résultats suivants :

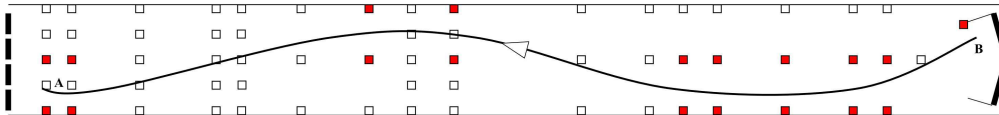
- Test de connaissances.
- Maniabilité.


Pour être admis à l'épreuve hors circulation, il faut avoir obtenu un résultat favorable, soit un total de points strictement supérieur à **18** sous réserve de ne pas posséder de note éliminatoire et avoir obtenu un résultat favorable à l'exercice de maniabilité.

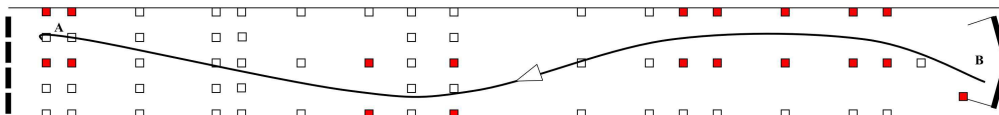
En cas de résultat défavorable, l'expert procède à un commentaire du résultat en mettant en avant les points clés où le candidat n'a pas atteint les objectifs.

Exercices de maniabilité catégorie BE

	ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIERE	Catégorie : BE	Type d'exercice : arrêt de précision Nombre d'obstacle nécessaire : 19 Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC - fin de l'épreuve en marche arrière
		Fiche n° 1	Point B : départ de l'épreuve en marche arrière Implantation des Obstacles : ■

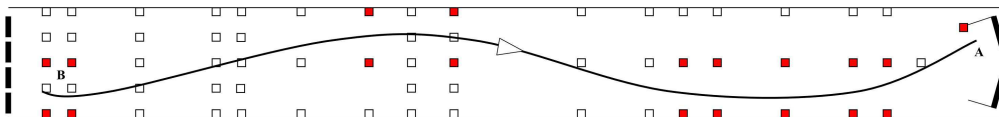



	ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIERE	Catégorie : BE	Type d'exercice : arrêt de précision Nombre d'obstacle nécessaire : 19 Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC - fin de l'épreuve en marche arrière
		Fiche n° 2	Point B : départ de l'épreuve en marche arrière Implantation des Obstacles : ■

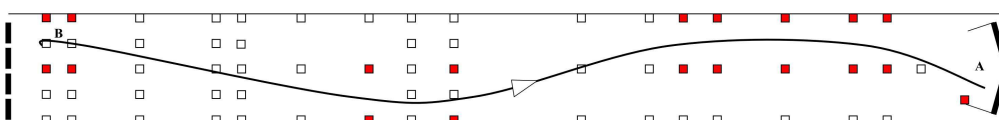


Annexe 3

	ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIERE	Catégorie : BE	Type d'exercice : arrêt de précision Nombre d'obstacle nécessaire : 19 Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC - fin de l'épreuve en marche arrière
		Fiche n° 3	Point B : départ de l'épreuve en marche arrière Implantation des Obstacles : ■



	ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIERE	Catégorie : BE	Type d'exercice : arrêt de précision Nombre d'obstacle nécessaire : 19 Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC - fin de l'épreuve en marche arrière
		Fiche n° 4	Point B : départ de l'épreuve en marche arrière Implantation des Obstacles : ■



Annexe 3

Épreuve en circulation

I. 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 (pour les catégories transport de voyageurs par exemple), 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 la rend possible.

Avant le départ, le candidat procédera à différentes opérations :

- Présentation du chronotachygraphe.
 - Analogique : le candidat vérifie la compatibilité entre le disque et l'appareil de contrôle. Il renseigne le disque et le place correctement dans le chronotachygraphe.
 - Numérique : le candidat indique à l'expert que, conformément à la réglementation, il est dispensé de carte conducteur. Il vérifie le jour indiqué sur l'appareil.
 - Pour ces deux chronotachygraphes, le candidat vérifie l'heure indiquée, il s'assure que l'appareil est sur la position « autres tâches » et indique qu'il est automatique et qu'il enregistrera les déplacements du véhicule dès les premiers tours de roues (position conduite).
- Documents de bord : le candidat s'assure de la présence du ou des porte-documents contenant les papiers de bord.
- Moteur et témoin de sécurité : le candidat démarre son véhicule, s'assure de l'absence d'anomalie, annonce les voyants restés allumés.
- Freinage :
 - Pneumatique : le candidat s'assure que la pression du système de freinage est suffisante ;
 - Hydraulique : le candidat s'assure de l'extinction des voyants d'alerte liés au système de freinage, au besoin après avoir ôté le frein de parc.

Ces vérifications « avant le départ » ne sont pas prises en compte pour l'évaluation de l'épreuve en circulation.

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.

Le parcours doit comporter une proportion globale **d'un tiers 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 qu'elles sont restituées.

Le parcours comporte une phase guidée et une phase de conduite autonome.

Durant la phase guidée, l'expert dirige le candidat en s'assurant qu'il est bien compris et utilise autant que possible les panneaux de signalisation.

La phase de conduite effective du candidat doit avoir une durée de 25 minutes en BE, 45 minutes pour les autres catégories.

II. 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.

L'expert annonce le début et la fin de cette phase au candidat.

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** pour la catégorie BE, **10 minutes** pour les autres. 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.

III. 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 capable de recevoir un véhicule lourd.

N'est pas évaluée la capacité du candidat à trouver l'emplacement adéquat. Il est interdit de demander un stationnement en double file ou bordure de chaussée.

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.

IV. La chronologie :

1. Vérification identité
2. Présentation de l'épreuve
3. Epreuve
4. Bilan et transcription du résultat.

La présentation de l'épreuve :

Pour les catégories C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E et DE, le temps consacré au candidat est de 60 minutes et comprend :

- l'accueil du candidat et la vérification de son identité ;
- la présentation de l'épreuve par l'expert, individuellement ou collectivement selon le nombre de candidat présent dans le véhicule, en précisant que chacun devra en sécurité et avec les précautions requises :
 - ✓ réaliser un parcours empruntant des voies à caractère urbain, routier, autoroutier ou assimilé ;
 - ✓ quitter un emplacement de stationnement, repartir après un arrêt et s'insérer dans le flot de circulation (arrêt – départ en circulation) ;
 - ✓ utiliser opportunément les rapports de la boîte de vitesses manuelle (selon équipement) ;
 - ✓ utiliser opportunément les possibilités de la boîte de vitesses automatique ou assimilée (selon équipement) ;
 - ✓ utiliser le ou les ralentisseurs dans des conditions normales (selon équipement) ;
 - ✓ suivre un itinéraire ou se rendre vers une destination préalablement établie, en se guidant de manière autonome, pendant la durée indiquée ;
 - ✓ appliquer les règles du code de la route, notamment les règles spécifiques aux gabarits et aux vitesses réglementées des véhicules lourds ;
 - ✓ adapter son allure aux conditions de circulation, de gabarit et de signalisation ;
 - ✓ adopter une allure normale avec le respect permanent de la sécurité du véhicule et des autres usagers ;
 - ✓ adapter sa conduite dans un souci d'économie de carburant et de limitation de rejet de gaz à effet de serre ;
 - ✓ faire preuve de courtoisie envers les autres usagers, et notamment les plus vulnérables.
- les vérifications et dispositions préalables à la conduite du véhicule ;
- une phase de conduite effective d'une durée minimale de 45 minutes, dont environ dix minutes de conduite autonome ;
- l'établissement du bilan des compétences.

Pour la catégorie BE, deux cas :

- l'épreuve hors et en circulation sont consécutives : le temps consacré à ces deux épreuves est de à 60 minutes dont 25 minutes de conduite effective ;

- lorsque le candidat se présente pour la seule épreuve en circulation, le temps consacré au candidat est de 30 minutes.

L'épreuve en circulation comprend :

- l'accueil du candidat et la vérification de son identité ;
- la présentation de l'épreuve par l'expert, individuellement ou collectivement selon le nombre de candidat présent dans le véhicule, en précisant que chacun devra en toute sécurité et avec les précautions requises :
 - ✓ réaliser un parcours empruntant des voies à caractère urbain, routier, autoroutier ou assimilé ;
 - ✓ quitter un emplacement de stationnement, repartir après un arrêt et s'insérer dans le flot de circulation ;
 - ✓ utiliser opportunément les rapports de la boîte de vitesses mécanique (selon équipement) ;
 - ✓ utiliser opportunément les possibilités de la boîte de vitesses automatique ou assimilée (selon équipement) ;
 - ✓ suivre un itinéraire ou se rendre vers une destination préalablement établie, en se guidant de manière autonome, pendant la durée indiquée ;
 - ✓ appliquer les règles du code de la route ;
 - ✓ adapter son allure aux conditions de circulation, de gabarit et de signalisation ;
 - ✓ adopter une allure normale avec le respect permanent de la sécurité du véhicule et des autres usagers ;
 - ✓ adapter sa conduite dans un souci d'économie de carburant et de limitation de rejet de gaz à effet de serre ;
 - ✓ faire preuve de courtoisie envers les autres usagers, et notamment les plus vulnérables.
- une phase de conduite effective d'une durée minimale de 25 minutes, dont cinq minutes de conduite autonome ;
- l'établissement du bilan des compétences.

V. 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, de son manque d'expérience et du gabarit du véhicule ou de l'ensemble.

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'installer et assurer la sécurité à bord »

Cette compétence comprend d'une part l'installation au poste de conduite, et d'autre part, la vérification par le candidat de la sécurité à bord du véhicule.

Avant le départ, et à chaque fois que cela est nécessaire, le candidat procède aux différents réglages lui permettant d'avoir une bonne visibilité et d'atteindre toutes les commandes pour agir efficacement. Si nécessaire, il règle son siège, ses rétroviseurs, l'appui-tête et, lorsque l'installation le permet, le volant et la ceinture de sécurité. Il s'assure de la sécurité à bord en vérifiant notamment que tous les ouvrants sont bien fermés et que tous les passagers sont correctement ceinturés.

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.

- Si le candidat s'installe correctement au poste de conduite et s'assure valablement de la sécurité à bord, la notation 2 est attribuée ;
- Si le candidat ne réalise que partiellement ces opérations, la notation 1 est attribuée ;
- Si le candidat oublie plusieurs éléments démontrant son incapacité à s'installer et à se préparer à conduire, la notation 0 est attribuée.

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

Évaluation des compétences dynamiques du candidat

- « 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) ;
- Non-respect d'un panneau d'accès interdit (arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, art. R. 411-25) ;
- Circulation en sens interdit (art. R. 412-28).

Dans l'évaluation, il conviendra de prendre en compte la particularité de la conduite d'un véhicule ou ensemble de véhicules du groupe lourd. Leur encombrement et certains aménagements routiers peuvent en effet conduire le candidat à, par exemple, franchir une ligne continue sans que cela n'entraîne l'attribution de la note éliminatoire.

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.

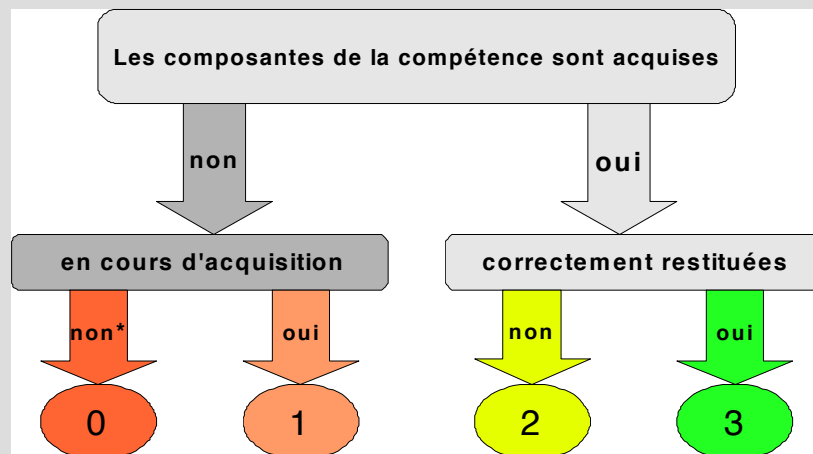
En revanche, si la conduite du candidat présente un danger manifeste, il est mis un terme à l'épreuve, notamment lorsque l'accumulation d'erreurs contraint l'expert à intervenir régulièrement.

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.*

Connaître et utiliser les commandes

4 composantes :

1. Boîte de vitesses (le cas échéant)

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

2. Volant

Le candidat sait manipuler le volant 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.

3. Commandes de freinage, de ralentisseur, 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, le ralentisseur, l'embrayage et l'accélérateur.

4. 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 prendre en compte les porte-à-faux, de modifier son allure et de s'insérer dans la circulation en sécurité.

Lorsque la situation ou 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, à la déclivité, lors des franchissements d'intersection, lors des changements de direction... ;
- le candidat sait ralentir progressivement avant l'arrêt ;
- le candidat est capable de prendre en compte les capacités 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 son véhicule ou ensemble de véhicules en tenant compte de la réglementation, de l'environnement 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, en fonction de sa vitesse et des conditions de circulation.

Évaluation des compétences transversales

Autonomie et conscience du risque

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 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 sait expliquer les raisons de ses choix. Il pourra être questionné en cours d'épreuve 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 (BE) ou 10 minutes (autres catégories).

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.

La conduite économique et respectueuse de l'environnement

Le candidat se voit attribuer un point s'il démontre des capacités à adapter sa conduite dans un souci d'économie de carburant et de limitation de rejet de gaz à effet de serre, tout en conciliant cette conduite avec le maintien de la sécurité et les contraintes du trafic.

Courtoisie

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.

VI. 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 du résultat.

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.

Bilan des compétences spécifique « groupe lourd ».

ÉPREUVE EN CIRCULATION – FICHE DE RECUEIL DU BILAN DES COMPÉTENCES GL



Candidat
Nom :
Prénom(s) :
NEPH :
Catégorie :

Bilan des compétences	Niveaux d'appréciation					Autonomie conscience du risque		
	E	0	1	2	3	Analyse des situations	Adaptation aux situations	Conduite autonome
Connaître et maîtriser son véhicule								
Savoir s'installer et assurer la sécurité à bord								
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								
Conduite économique et respectueuse de l'environnement					+1			
Courtoisie					+1			
Total général								

Observations

Examen non mené à son terme

BILAN	INSUFFISANT	FAVORABLE
-------	-------------	-----------

Bilan des compétences « unifié » (toutes catégories).

ÉPREUVE EN CIRCULATION – FICHE DE RECUEIL DU BILAN DES COMPÉTENCES



Candidat
Nom :
Prénom(s) :
NEPH :
Catégorie :

Bilan des compétences	Niveaux d'appréciation					Autonomie conscience du risque		
	E	0	1	2	3	Analyse des situations	Adaptation aux situations	Conduite autonome
Connaître et maîtriser son véhicule								
Savoir s'installer et assurer la sécurité à bord (*) (***)								
Savoir s'équiper et s'installer (**)								
Effectuer des vérifications du véhicule (*)								
Savoir se positionner sur le véhicule, connaître et utiliser les commandes (**)								
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								
Conduite économique et respectueuse de l'environnement (*) (***)				+1				
Courtoisie				+1				
Total général								

(*) catégories B et B1

(**) catégories A1, A2 et A

(***) catégories BE, C1, C1E, D1, D1E, C, CE, D et DE

Observations

Examen non mené à son terme

Notes :



***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***