



Guide d'évaluation

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

Sommaire

I - Généralités

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

II – L'épreuve Hors circulation (HC)

- 1- La chronologie
- 2- Tirage au sors de la piste
- 3- L'épreuve du « tout en un »
- 4- La notation

III- L'épreuve en circulation

- 1- Le véhicule suiveur
- 2- L'élaboration du parcours
- 3- La chronologie
- 4- La présentation de l'épreuve
- 5- L'épreuve
- 6- L'évaluation
- 7- Le bilan et transcription du résultat

I – Généralités

1- Les véhicules d'examen

- **Caractéristiques techniques :** (Arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire et Arrêté du 23 avril 2012 modifié fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A) :

« 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 d'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A doivent être à deux roues, de série courante et avoir été mis en circulation depuis 6 ans au plus, être équipés de deux rétroviseurs homologués et d'une selle biplace ;

Les véhicules utilisés pour l'examen doivent répondre aux caractéristiques techniques mentionnées sur le certificat d'immatriculation, dans le cas contraire, l'examen ne peut avoir lieu ;

Si le véhicule présente une ou plusieurs déficiences ne mettant pas en cause la sécurité, l'expert procède à l'examen du candidat ; il informe le délégué de circonscription, à charge pour ce dernier d'intervenir sans retard auprès de l'établissement d'enseignement et si nécessaire auprès du préfet ;

Si les véhicules utilisés sont équipés d'une boîte de vitesse automatique, les candidats, en cas de réussite, se voient délivrer un permis de conduire valable seulement pour la conduite de ce type de véhicules, la mention codifiée de cette restriction est portée sur le permis.

S'agissant des candidats dont le véhicule nécessite un aménagement spécifique, l'expert vérifie préalablement que les aménagements sont adaptés au handicap et permettent de réaliser l'ensemble des opérations de conduite. Ce véhicule doit être équipé de deux rétroviseurs homologués et avoir été mis en circulation depuis 10 ans au plus.

CATÉGORIE DE PERMIS	Définitions et âges minimums	Véhicules d'examens
A1	<ul style="list-style-type: none">– cylindrée maximale 125 cm³– puissance maximale 11 kW– rapport puissance/poids ≤ 0,1 kW/kg– âge minimum : 16 ans	<ul style="list-style-type: none">– puissance maximum 11 kW– rapport puissance/poids ≤ 0,1 kW/kg– vitesse minimum 90km/h– Si moteur à combustion interne, cylindrée comprise entre 115 et 125 cm³– Si moteur électrique, rapport puissance/poids ≥ 0,08 kW/kg
A2	<ul style="list-style-type: none">– puissance maximum 35 kW– rapport puissance/poids ≤ 0,2 kW/kg– âge minimum : 18 ans	<ul style="list-style-type: none">– puissance minimum 20 kW, maximum 35 kW– rapport puissance/poids ≤ 0,2 kW/kg– Si moteur à combustion interne, cylindrée minimum de 395 cm³– Si moteur électrique, rapport puissance/poids ≥ 0,15 kW/kg
A	Accès progressif : <ul style="list-style-type: none">– âge minimum 20 ans, sous réserve d'être titulaire de la catégorie A2 depuis au moins 2 ans et d'avoir suivi une formation obligatoire	En cas de régularisation : <ul style="list-style-type: none">– puissance minimum 50 kW– poids à vide minimum 175 kg– Si moteur à combustion interne, cylindrée minimum de 595 cm³– Si moteur électrique, rapport puissance/poids ≥ 0,25 kW/kg

- **Conditions générales : Assurance et état du véhicule** (Arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire) :

«.... 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 :

- 1- la raison sociale de la société d'assurance
- 2- les nom et prénom du candidat bénéficiant de la police d'assurance

- 3- le numéro d'immatriculation du véhicule couvert **et de sa remorque**, le cas échéant
- 4- une attestation d'assurance pour le véhicule suiveur

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 réaliser ou de poursuivre 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 ... »

2- 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. »

Il paraît utile de rajouter ce qui était précisé dans l'ancienne procédure concernant l'accompagnateur (voir ci-dessous)

« Tous les candidats doivent être accompagnés d'une personne titulaire du permis de conduire de la catégorie du véhicule concerné.

Sans préjudice des dispositions citées ci-dessus de l'arrêté du 20 avril 2012 modifié, cette personne assiste au déroulement des diverses épreuves et peut tenir le rôle du passager lors de l'épreuve de maîtrise de la moto à allure réduite. »

En effet sans ce paragraphe il n'est plus précisé que le représentant de l'EECSR qui accompagne les candidats doit être titulaire du PC de la catégorie du véhicule concerné, condition indispensable pour assurer son rôle pédagogique, notamment en cas de suppléance du candidat.

• Rôle général de l'accompagnateur :

- ✓ L'accompagnateur doit contribuer au bon déroulement des épreuves.
- ✓ Il accompagne les candidats et établit leur ordre de passage.
- ✓ L'accompagnateur est présent à proximité du candidat pendant le déroulement des épreuves et lors de l'annonce du résultat, le cas échéant.
- ✓ 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.
- ✓ 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 de l'accompagnateur :

- ✓ établir un lien pédagogique avec la formation des candidats.
- ✓ fixer les axes de travail en cas d'échec
- ✓ aucun désaccord de nature pédagogique ne doit être exprimé en présence des candidats
- ✓ aucun chronométrage ou relevé de la vitesse n'est autorisé lors de la réalisation des exercices.
- ✓ apporte sa participation effective pour positionner le véhicule au début de l'épreuve et remettre en place les cônes déplacés ou renversés le cas échéant
- ✓ suppléer le candidat, le cas échéant. Dans le cas où cette suppléance est consécutive à une incapacité du candidat, l'examen est interrompu.

3- Autres personnes autorisées à assister aux examens : (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 l'un des titres ou diplômes exigés pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière, justifiant sa qualité. Ces deux derniers et l'accompagnateur n'interviennent en aucune manière dans le déroulement de l'épreuve ou dans la détermination de son résultat.»

4- Le passager :

Les exercices de l'épreuve hors circulation sont en partie réalisées avec passager.

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

• Cas du passager mineur :

Le rôle du passager peut être assumé par toute personne présente sur le centre, âgée d'au moins dix-huit ans à l'exception de la catégorie A1 pour laquelle la personne doit être âgée d'au moins seize ans. Dans ce cas le mineur devra présenter une autorisation de son représentant légal du type suivant :

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

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

« Lorsque les conditions météorologiques sont de nature à mettre en cause la sécurité des usagers et des agents du service public des examens du permis de conduire ou à empêcher le déroulement normal des épreuves, les examens sont annulés. La décision d'annulation peut être prise par le préfet ou à l'initiative de l'expert au regard des conditions locales particulières, après recueil de l'avis de l'accompagnateur. Les examens peuvent être annulés pour tout ou partie du département ou de la session. »

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

L'annulation de l'épreuve qui relève du souhait du candidat au vu des conditions climatiques, mais qui n'est pas à l'initiative de l'expert, ne peut être considérée comme relevant des intempéries. Dans ce cas, le candidat est excusé, aucune place ne sera attribuée.

6- Interdictions diverses : (Arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire et Arrêté du 23 avril 2012 modifié fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A)

- ✓ Il est strictement interdit de fumer à l'intérieur du véhicule d'examen. Cette interdiction est également valable à ses abords immédiats lors des épreuves hors circulation. Les téléphones portables doivent être éteints ou mis en position « silencieux ».
- ✓ A l'exclusion des données relevées par les chronotachygraphes ou les dispositifs de géolocalisation équipant les véhicules du groupe lourd, qui ne peuvent être neutralisés, tout enregistrement de l'examen est interdit. »
- ✓ Lors des épreuves hors circulation, si le réglage du ralenti de la motocyclette est nécessaire, il ne peut être effectué que par le candidat et à sa seule initiative durant l'essai, les rétroviseurs équipant la motocyclette ne doivent pas être déréglés ou rentrés lors des exercices (Arrêté du 23 avril 2012 modifié).
- ✓ Les épreuves hors et en circulation pourront, éventuellement, se dérouler sur des machines différentes, étant entendu que le type de boîte de vitesse doit rester identique. A défaut l'examen ne peut avoir lieu (Arrêté du 23 avril 2012 modifié).
- ✓ Le test de l'épreuve hors circulation doit être réalisé sur la même machine. Le changement de machine n'est autorisé qu'au cas où la moto utilisée serait rendue inutilisable. (Arrêté du 23 avril 2012 modifié).

7- Conditions psychologiques de l'examen

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.

8- Organisation des épreuves, présentation des candidats : (Arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire)

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

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

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

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

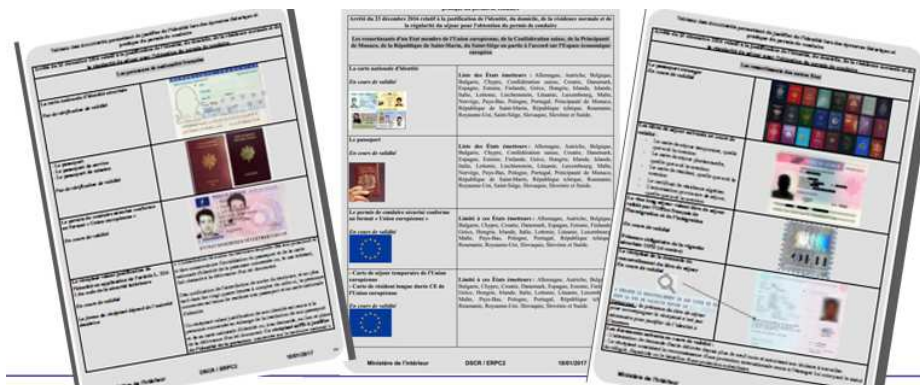
9- Vérification de l'identité

L'examen ne peut avoir lieu sans justificatif d'identité. Dans ce cas, le candidat est excusé et enregistré en « non examinable »

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 23 décembre 2016.

Nous proposons de préciser :

« La présentation du permis de conduire est exigée uniquement dans le cas où une dispense ETG doit être établie, les vérifications de rigueur étant réalisées par l'ANTS lors de l'édition du titre. »



10- Vérification de l'équipement

L'expert procédera à un contrôle visuel de l'équipement du candidat. En cas de doute sur la conformité de l'équipement, l'expert demandera au candidat de lui présenter le marquage indiquant la norme attendue.

Une simple vérification visuelle ne permet pas de vérifier véritablement l'équipement.

Si l'IPCSR a pour consigne de ne procéder qu'à un contrôle visuel, il conviendra d'écrire que la vérification des normes relève de la responsabilité de l'EECSR et donc que la responsabilité de l'IPCSR ne pourra être engagée.

Lors de l'épreuve hors circulation, le candidat devra être équipé a minima comme suit :

- ✓ d'un casque de type homologué avec présence des dispositifs réfléchissants conformément aux dispositions du code de la route
- ✓ de gants adaptés uniquement à la pratique du deux-roues et possédant le marquage CE et éventuellement le pictogramme associé
- ✓ d'un blouson adapté uniquement à la pratique du deux-roues et possédant le marquage CE et éventuellement le pictogramme associé
- ✓ d'une paire de chaussures adaptée uniquement à la pratique du deux-roues et possédant le marquage CE et éventuellement le pictogramme associé.

Lors de l'épreuve en circulation, le candidat devra, en plus de l'équipement attendu à l'épreuve hors circulation, être équipé :

- ✓ d'un dossard superposé sur le blouson conformément aux dispositions de *l'arrêté du 8 janvier 2001 relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement à titre onéreux de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière*.
- ✓ d'une dorsale possédant le marquage CE ou d'un gilet airbag adapté à la pratique du deux-roues

En cas de non-présentation d'un tel équipement avant le début des épreuves, l'examen ne peut avoir lieu. La vérification de l'équipement intervient avant le début des épreuves.

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

11- Les régularisations : (Arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire) :

Pour convenance personnelle : mention 78

Les candidats au permis de conduire peuvent passer l'épreuve pratique sur un véhicule muni d'un 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.

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.

Pour raison médicale :

Concerne les candidats au permis de conduire les véhicules spécialement aménagés pour tenir compte de leur handicap physique.

Préalablement à l'épreuve, l'expert vérifie que les aménagements du véhicule proposés à l'issue du contrôle médical définis aux articles R. 226-1 à R. 226-4 sont adaptés. Au cours de l'épreuve, l'expert vérifie que les aménagements du véhicule qu'il a définis sont utilisés de façon efficace et les mentionne dans l'avis destiné au préfet.

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

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

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

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

II – L'épreuve Hors Circulation « Tout en un » (HC)

Avant le début de l'épreuve, l'expert vérifie que le candidat:

	A1	A2
Age	16 ans	18 ans
ETM ou dispense ETM	ETM	ETM ou dispense au regard du A1
Délais	48H	48H

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

1- Chronologie

1. Vérification identité et équipement du candidat (voir les généralités ci-dessus).
2. Tirage au sort du test de maniabilité :
3. Réalisation / évaluation du test de maniabilité (groupe **de six** candidats maximum à définir).
4. Bilan.
5. Transcription du résultat

- **Tirage au sort du test de maniabilité :**

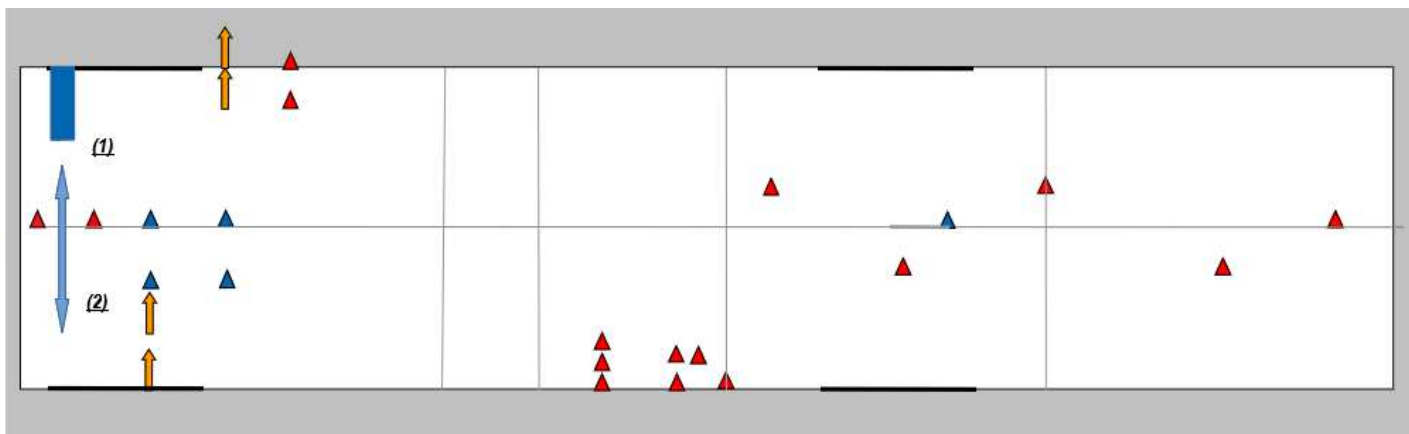
Le test de maniabilité est tiré au sort par un des premiers candidats convoqués de chaque demi-journée sur présentation par l'expert des 2 fiches et s'appliquera à l'ensemble des candidats de la demi-journée. **Toutefois, l'expert peut procéder à un nouveau tirage au sort en cours de séance. Le maximum de tirages au sort par jour est fixé à quatre.**

- **Précision complémentaire :**

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

Les exercices doivent être réalisés dans la limite des dimensions de la piste (130 x 6 mètres).

Déplacement de la moto sans l'aide du moteur :



Consignes de réalisation :

Indiquer que ces consignes, précisées avant chaque exercice de l'épreuve HC, sont destinées uniquement à l'IPCSR. Ce dernier n'a pas vocation à présenter l'épreuve « tout en un » mais il peut être amené à répondre à des questions.

Dans la zone de départ :

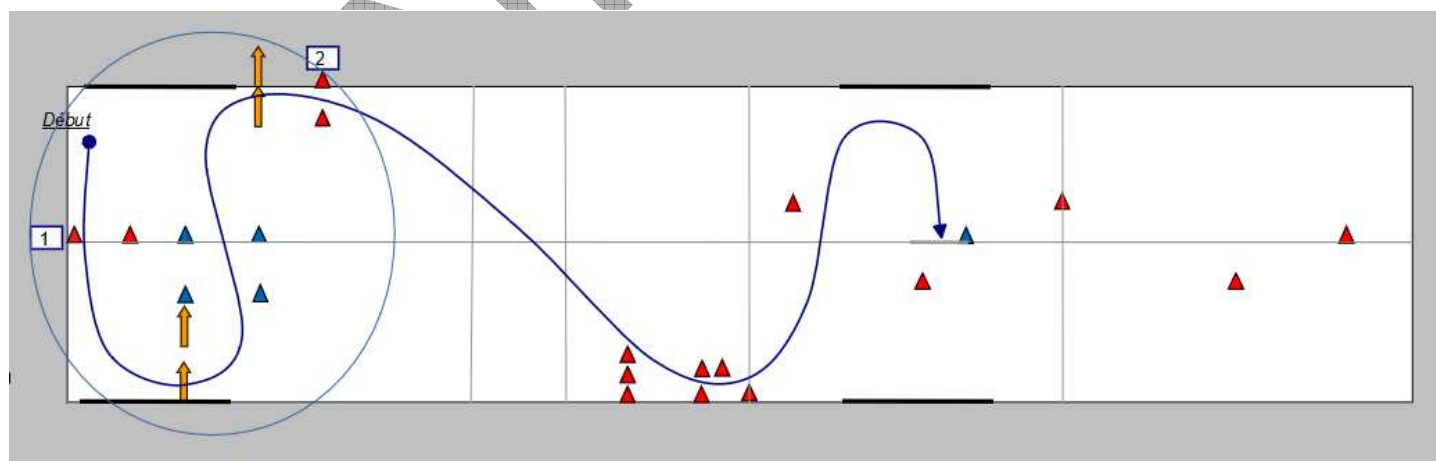
- ✓ la moto, immobilisée et béquillée, est positionnée point de contact de la roue arrière sur la ligne de rive
- ✓ le candidat la débéquille et la pousse en marche avant vers (2) jusqu'au franchissement par la roue arrière, point de contact au sol, de la porte matérialisée par les 2 cônes rouges.
- ✓ puis la recule de (2) vers (1) jusqu'au franchissement par la roue avant, point de contact au sol, de la porte matérialisée par les 2 cônes rouges.
- ✓ Il immobilise la moto, en zone de départ, et remet la béquille.

Particularité de notation :

Le candidat a la possibilité de réaliser 2 essais sauf en cas de chute dès le 1^{er} essai.

- ✓ Exercice correctement réalisé : notation A
- ✓ Exercice non réalisé et/ou chute de la machine : retrait d'un pied autorisé (le candidat bénéficie plus que de 2 pieds autorisés au lieu de 3).

L'allure réduite sans passager :



Consignes de réalisation :

Même remarque que précédemment

Moto immobilisée dans la zone de départ :

- ✓ En roulant au pas, le candidat effectue le parcours de (1) vers (2) comme indiqué sur le schéma
- ✓ L'épreuve peut être passée soit sur un véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique soit manuel.
- ✓ Le candidat doit marquer l'arrêt, pied au sol, moto immobilisée, en (4) point de contact au sol de la roue avant entre la première et la deuxième ligne matérialisant de la zone d'arrêt.
- ✓ ~~Le demi-tour au point 4 doit être impérativement être effectué dans la limite du 1^{er} cône du slalom~~ Cette précision doit apparaître dans l'exercice suivant de freinage, mais manifestement la modification a été faite sur la dernière fiche plateau que nous avons reçue.
- ✓ Toute marche arrière est interdite.
- ✓ La chute entraîne l'échec immédiat et l'interruption de l'examen.

Particularité de notation :

Si l'épreuve est passée sur un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel, le candidat doit démontrer sa capacité à actionner l'embrayage, si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins.

Le chronomètre sera déclenché au passage de la roue arrière point de contact au sol des 2 cônes rouge situé en zone de départ et arrêté lors du passage de la roue arrière point de contact au sol des 2 cônes rouge situé à la fin de l'exercice.

Le temps entre (1) et (2) se prend à l'aide d'un chronomètre et la notation varie en fonction du temps réalisé :

- ✓ Temps supérieur ou égal à 16 secondes : notation A
- ✓ Temps compris entre 14 et 16 secondes : notation B
- ✓ Temps inférieur à 14 secondes : notation C

Tableau indicatif des vitesses pour les exercices de freinage, de slalom et d'évitement selon la catégorie de permis sollicitée

	Freinage	Slalom	Evitement
A1-A2	50 km/h avec marge de 5 km/h	40 km/h avec marge de 5 km/h	50 km/h avec marge de 5 km/h
A2	50 km/h sans marge	40 km/h sans marge	50 km/h avec marge de 5 km/h

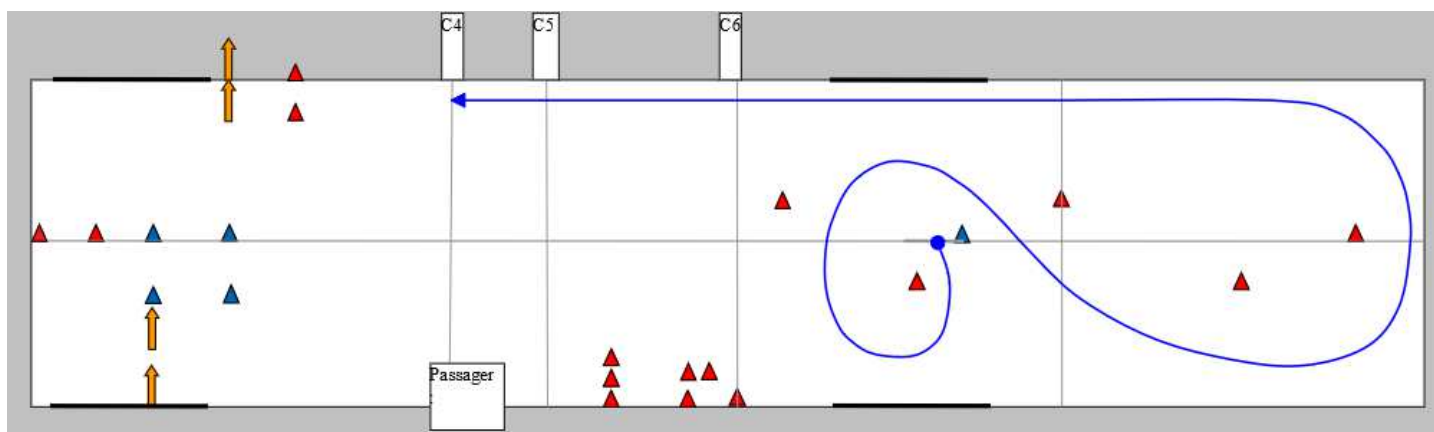
Avec marge : application à la vitesse lue au radar d'une marge d'erreur de 5 km/h maximum

Sans marge : seule la vitesse lue au radar sera en compte prise

Il est nécessaire d'appliquer la marge d'erreur à l'identique pour les 2 catégories pour plusieurs raisons :

- La directive européenne ne fait pas de distinction sur les vitesses imposées entre A1 et A2
- la mesure effectuée n'est jamais totalement exacte (marge d'erreur du radar notamment)
- Enfin, trop complexe à évaluer (différence entre A1 et A2 mais aussi entre freinage et évitement A2), risque d'erreurs préjudiciables aux 2 parties.

Le freinage :



Consignes de réalisation :

Après l'arrêt au point (4) :

- ✓ le candidat effectue le parcours comme indiqué sur le schéma
- ✓ **Pour la catégorie A2 : la vitesse lue au radar sans application de marge**, doit être de 50 km/h minimum au passage de la roue avant en ligne C6.
- ✓ **Pour la catégorie A1 : la vitesse lue au radar avec application de marge d'erreur de 5 km/h**, au passage de la roue avant en ligne C6, doit être de 50 km/h minimum.
- ✓ Au passage en ligne C6 il doit effectuer un freinage et immobiliser sa moto, point de contact au sol de la roue avant, au maximum :
 - sur la ligne C5 sur piste sèche
 - sur la ligne C4 sur piste humide.

Proposition de rédaction ci-dessous en concordance avec notre amendement concernant l'application homogène de la marge d'erreur.

« Au démarrage en 4 faire un ½ tour dans la limite du 1^{er} cône du slalom »

Freinage (vitesse radar prise en ligne C6)

Piste sèche : arrêt de la moto en ligne C5

A2-A1 vitesse minimum 50 km/h radar (marge de 5 km/h)

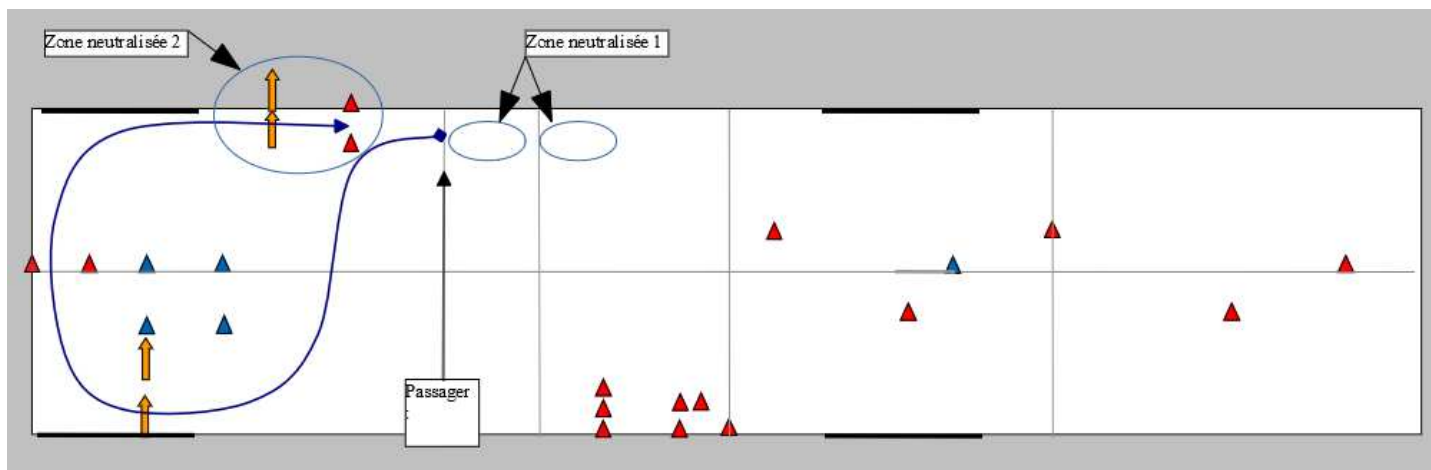
Piste humide : arrêt de la moto en ligne C4

A2-A1 vitesse minimum 50 km/h radar (marge de 5 km/h)

Particularité de notation :

- ✓ Identifier un blocage de roue prolongé et non-relâché) ou décollée du sol. La roue bloquée n'apparaît plus dans le dernier tableau d'évaluation que nous avons reçu, nous souhaiterions que ce critère soit mentionné (toutes les motos ne sont pas encore équipées de l'ABS)
- ✓ Position du motard : Arrêt allongé sur le réservoir car bras non-tendus : peut influencer grandement la qualité du freinage et notamment si présence d'un passager.

Allure réduite avec le passager :



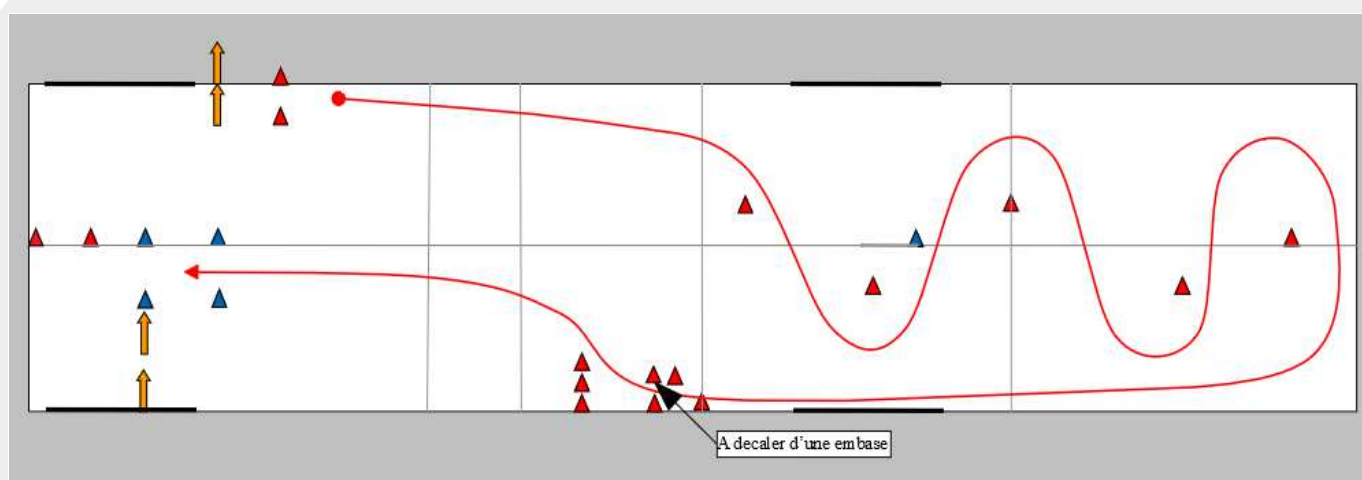
Consignes de réalisation :

Moto immobilisée en ligne C4 ou C5 ;

- ✓ Le passager s'installe à l'arrière de la moto
- ✓ le candidat effectue le parcours à allure réduite comme indiqué sur le schéma
- ✓ le candidat immobilise la moto dans la zone de dépose du passager

Particularité de notation :

Prise en compte de 2 zones neutralisées : cf. la partie sur la définition des zones neutralisées



Slalom / Evitement :

Consignes de réalisation :

Après avoir déposé le passager, le candidat enchainera, selon le tracé, les exercices de :

✓ Slalom :

✓ Pour la catégorie A2 : A l'aller, la vitesse prise en C7 (troisième cône) et lue au radar sans application de marge devra être de 40 km/h minimum.

✓ Pour la catégorie A1 : A l'aller, la vitesse prise en C7 (troisième cône) et lue au radar avec application de marge d'erreur de 5 km/h devra être de 40 km/h minimum.

✓ L'évitement :

✓ Pour la catégorie A2 et A1 : A l'entrée de l'évitement, la vitesse prise en C6 et lue au radar avec application de marge d'erreur de 5 km/h devra être de 50 km/h minimum.

✓ A la sortie de l'évitement, le candidat devra immobiliser son véhicule dans la zone d'arrêt matérialisée par les 4 cônes bleus.

Proposition de rédaction ci-dessous en concordance avec notre amendement concernant l'application homogène de la marge d'erreur.

Slalom aller :

Effectuer la remontée en slalom selon le tracé après avoir déposé le passager

A2-A1 vitesse minimum radar 40 km/h (marge de 5km/h)

Vitesse prise au radar en ligne C7

Effectuer un 1/2 tour en bout de piste comme indiqué sur le schéma pour réaliser l'évitement

Evitement :

A2-A1 vitesse minimum radar 50km/h (marge de 5km/h)

Vitesse prise au radar en ligne C6

Une fois l'évitement réalisé, l'arrêt sera effectué dans la zone en bleu

Particularité de notation :

Particularité pour les scooters : le cône indiqué sur le schéma sera décalé d'une embase vers l'intérieur.

Le principe de la notation globale :

Le principe de la notation globale consiste à attribuer une seule note, par essai le cas échéant, à l'ensemble des exercices constituant le parcours « tout en un ». Toutefois, chaque exercice répond à des consignes précises de réalisation comme détaillées plus haut.

Sur le dernier tableau reçu, la roue bloquée a disparu comme signalé précédemment. Les oublis de « l'anticipation au freinage » et de « l'erreur de parcours » ont été rectifiés.

EVALUATION	A	B	C	INTERRUPTION
Exercice correctement réalisé	x			
3 pieds au sol ou 2 pieds au sol si l'exercice du déplacement de la moto sans l'aide du moteur incorrectement réalisé (hors zones neutralisées)	x			
Pied au sol supplémentaire (hors zones neutralisées)		x		
Obstacle déplacé ou renversé (hors cônes de l'évitement)		x		
Un défaut de maîtrise du freinage identifié par une roue bloquée et/ou décollée		x		
Chrono entre 14 et 16 secondes		x		
Chrono inférieur à 14 secondes			x	
Distance de freinage non respectée			x	
Non respect de la vitesse minimum			x	
Cône d'évitement déplacé ou renversé			x	
Sortie de terrain			x	
Obstacle non franchi			x	
Arrêt hors zone			x	
2 B			x	

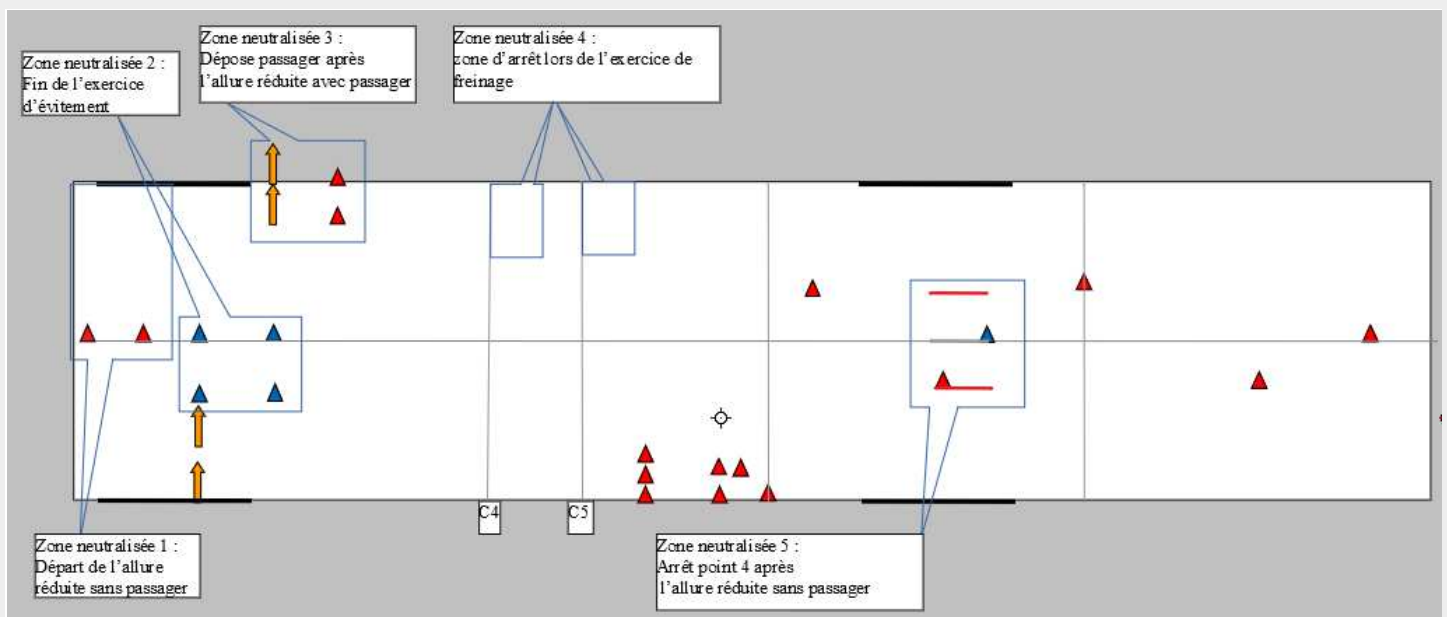
Chaque candidat bénéficie :

- ✓ de deux essais incluant l'ensemble du parcours (allure réduite sans passager, freinage, allure réduite avec passager, évitement)
- ✓ d'une communication de ses vitesses et temps chronométré en fonction des besoins de l'épreuve
- ✓ d'une communication de son résultat après chaque essai

Le résultat à communiquer dépendra de la grille de notation établie plus haut et prendra également en compte :

- ✓ Le candidat est déclaré admissible si il obtient une notation globale de A ou B
- ✓ La note globale C, attribuée aux deux essais, entraîne l'ajournement du candidat
- ✓ La chute au cours d'un essai, à l'exception de l'exercice du déplacement de la moto sans l'aide du moteur, entraîne la note C et l'arrêt immédiat de l'examen.

Définition des termes employés



Zones neutralisées : Les éventuelles erreurs commises en zones neutralisées ne sont pas prises en compte lors de l'évaluation hormis la chute qui reste éliminatoire quel qu'en soit l'endroit et la cause sauf lors de la réalisation de l'exercice du déplacement de la moto sans l'aide du moteur.

Zone 1 : au regard du schéma, elle est comprise entre la ligne de rive et les 2 cônes indiqués en rouge. Elle prend fin dès que **le point de contact de la roue arrière** franchi la ligne virtuelle délimitée par les 2 cônes rouges. *Préciser comme dans l'actuelle procédure que « Pour ne pas allonger la durée de l'épreuve le nombre d'essais accordés pour se repositionner se limite à trois. Au-delà, le candidat ne se repositionne pas et le parcours doit être réalisé. »*

Zone 2 : au regard du schéma, elle est délimitée par les 4 cônes bleus. Une chute qui interviendrait une fois l'exercice terminé ne pourra pas être prise en compte dans la notation.

Zone 3 : au regard du schéma, elle est comprise entre les 2 piquets et les 2 cônes rouges. Elle prend fin dès que **le point de contact de la roue arrière** franchi la ligne virtuelle délimitée par les 2 cônes rouges.

Zone 4 : au regard du schéma, elle commence dès l'arrêt de la moto à l'exercice du freinage et prend fin dès que **le point de contact de la roue arrière** franchi la ligne C4 ou C5.

Zone 5 : au regard du schéma, elle est comprise entre les 2 lignes rouges. Elle prend fin dès que **le point de contact de la roue arrière** franchi la ligne dans l'axe du cône bleu.

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

Arrêt : l'arrêt est entendu comme la moto arrêtée pied(s) au sol. Les seuls arrêts autorisés sont la prise en compte du passager et l'arrêt au point 4.

Tous les autres arrêts sont interdits et seront considérés comme des arrêts hors zone.

Chute : Elle est définie comme la motocyclette couchée, un point d'appui au sol, autre que les pneumatiques. Elle est prise en compte que lors de la réalisation des essais, et pas entre 2 essais. Elle entraîne la notation C et l'arrêt immédiat de l'examen sauf si elle se produit lors de l'exercice du déplacement de la moto sans l'aide du moteur (cf particularité de notation du déplacement de la moto sans l'aide du moteur).

III – l'épreuve de circulation

1- Le véhicule suiveur

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

Il doit répondre aux conditions ci-après :

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

2- Le test de la vue

Le test de la vue est systématiquement réalisé durant l'épreuve, au moyen de la lecture des panneaux de direction à l'occasion du guidage. Toutefois, si l'inspecteur estime que la lecture des panneaux n'a pas permis de vérifier avec certitude la bonne vision du candidat, la vérification se fera, à la demande de l'expert, par la lecture d'une plaque d'immatriculation située à environ 20 m du candidat.

En sont dispensés les candidats qui ont satisfait à une visite médicale préalable en vue de l'obtention du permis de conduire.

3- Elaboration du parcours

La construction du parcours doit permettre la prise en compte de ces différents paramètres :

- ✓ Assurer une phase de conduite effective d'au moins 30 minutes.
- ✓ Permettre de partir avec un ou plusieurs candidats afin de favoriser, en allongeant les distances, la diversification des zones d'évaluation.
- ✓ Garantir des itinéraires variés empruntant des parcours urbains, routiers et, si possible, autoroutiers ou assimilés et comporter globalement un tiers de circulation en agglomération et deux tiers hors agglomération.
- ✓ Privilégier le passage successif d'une zone à l'autre et veiller autant que possible à assurer une progressivité du niveau de difficulté.
- ✓ Evaluer la capacité du candidat à déceler les changements de contextes de circulation et à adapter sa conduite en conséquence et en toute sécurité.
- ✓ Diriger le candidat au moyen de la liaison radio en s'assurant qu'il a bien compris.
- ✓ Privilégier le guidage du candidat aux moyens des panneaux de signalisation.
- ✓ Placer le candidat en situation de conduite autonome durant toute l'épreuve.
- ✓ Réaliser un arrêt-départ en circulation

La situation arrêt - départ en circulation :

L'arrêt consiste à quitter la circulation vers un emplacement ou une aire de stationnement réglementairement autorisé.

Le départ consiste à quitter un stationnement pour s'insérer dans le flot de circulation en toute sécurité.

La conduite autonome :

Elle sera évaluée tout au long de l'épreuve. Elle consiste à demander au candidat de suivre un itinéraire balisé par une signalisation identifiable par le candidat en circulation.

4- La chronologie

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

5- La présentation de l'épreuve :

La présentation de l'épreuve peut être faite de manière collective.

Sur les consignes de l'examen, l'expert précisera au candidat qu'il devra démontrer :

- ✓ sa capacité à maîtriser en toute autonomie son véhicule aussi bien dans le trafic que lors de la réalisation de manœuvres
- ✓ sa capacité et son autonomie à appliquer la réglementation routière
- ✓ qu'il pourra être amené à réaliser des observations sur sa prestation

Quant aux consignes de communication ; pour les besoins de l'évaluation l'expert pourra indiquer au candidat :

- ✓ de ralentir, de s'arrêter ou de repartir.
- ✓ L'expert précisera aux candidats de confirmer par un hochement de tête affirmatif que l'indication donnée est comprise. Les indications incomprises se traduisant par un hochement de tête négatif.

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

6- L'épreuve :

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

Le candidat doit notamment :

- ✓ quitter un emplacement de stationnement, repartir après un arrêt (arrêt-départ en circulation) ;
- ✓ emprunter des routes droites, négocier des virages ;
- ✓ changer de direction, franchir des intersections, utiliser des voies d'accélération et de décélération ; *rajouter « en fonction des possibilités du secteur d'examen » ce dernier point ne peut en effet pas être réalisé sur tous les centres d'examen*
- ✓ réaliser un parcours empruntant des voies à caractère urbain, routier et/ou autoroutier ;
- ✓ *Eventuellement* dépasser *selon les situations de conduite rencontrées*, et croiser des véhicules ; *ne peut être exigé systématiquement*
- ✓ prendre les précautions nécessaires avant de descendre du véhicule.

7- Principes de l'évaluation :

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

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

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

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

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

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

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

Les écarts de conduite importants constatés sont signalés au candidat dans le but de lui permettre de les corriger et de déterminer le niveau réel d'acquisition de la compétence en cause. Cette annonce doit être effectuée sur un ton neutre, de manière à ce qu'elle ne soit pas perçue comme une remontrance par le candidat.

- La nécessité de mettre en adéquation la procédure (circulation) concernant le relevé d'erreurs, avec ce qui est enseigné aux IPCSR stagiaires et exigé lors des audits annuels et quinquennaux.

En effet, l'INSERR enseigne le principe d'une formulation systématique des indices négatifs et cette exigence se retrouve dans les audits précités, alors que la procédure moto, à l'instar des procédures B et PL, précisent depuis le passage au bilan de compétences que :

"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 répétition de remarques, outre le fait qu'elle n'est pas conforme à la procédure d'évaluation, génère des tensions et accroît indiscutablement le risque d'agressions.

8- Principe de notation :

Pour chacune des compétences, l'expert attribue une notation qui soit comprise entre 0 et 3, soit en prononçant une ou plusieurs erreur(s) éliminatoire(s) ou en un examen non mené à son terme en s'appuyant sur les définitions ci-après :

Niveau 0 : au moins une composante de la compétence n'est pas acquise. Soit la composante n'a pas été restituée, soit sa mise en œuvre a été conditionnée par les observations de l'expert. Pour autant, la sécurité n'a pas dépendu des tiers

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

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

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

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

Erreur éliminatoire : toute action, non-action ou tout comportement dangereux du candidat le plaçant, lui ou les autres usagers, dans une situation où la sécurité dépendrait essentiellement des réactions des tiers constitue une erreur éliminatoire. Sans préjudice de cette définition, l'erreur éliminatoire est également constituée si le candidat commet l'une des infractions suivantes :

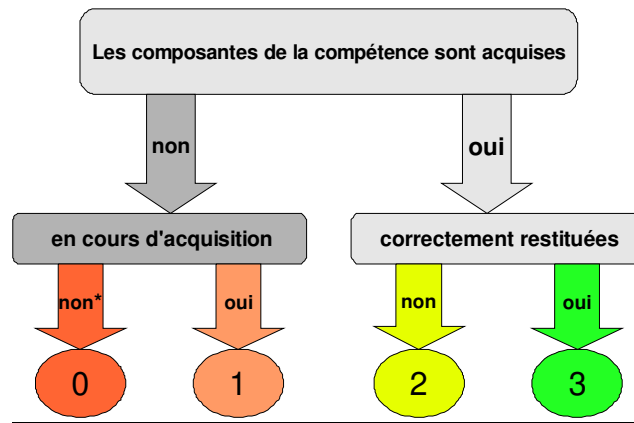
- ✓ Circulation à gauche sur chaussée à double sens (art. R. 412-9)
- ✓ Franchissement d'une ligne continue (art. R. 412-19)
- ✓ Circulation sur bande d'arrêt d'urgence (art. R. 412-8) ou les voies réservées (art. R. 412-7)
- ✓ Non-respect d'un signal prescrivant l'arrêt (art. R. 412-30, R. 415-6)
-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

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

Pour chaque compétence dynamique, l'expert devra respecter le processus de 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.*

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

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

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

Rappel : Lors de l'épreuve en circulation, le candidat devra, en plus de l'équipement* attendu à l'épreuve hors circulation, être équipé :

- ✓ d'un dossard superposé sur le blouson conformément aux dispositions de l'arrêté du 8 janvier 2001 relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement à titre onéreux de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière.
- ✓ d'une dorsale possédant le marquage CE ou d'un gilet airbag adapté à la pratique du deux-roues

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

L'expert s'attache à vérifier le résultat de l'installation et non pas la manière par laquelle le candidat a procédé pour y parvenir. S'il l'estime nécessaire pour les besoins de l'évaluation, l'expert pourra questionner le candidat.

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

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

➤ Évaluation des 7 compétences dynamiques du candidat :

- ✓ Savoir se positionner sur le véhicule en circulation, connaître et utiliser les commandes : 5 composantes

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

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

3. Guidon : Le candidat sait manipuler le guidon de façon à maîtriser la trajectoire de son véhicule afin de s'assurer une trajectoire stable et être en mesure de prévenir ou de corriger les éventuels écarts de direction.

4. Commandes de freinage, d'embrayage (le cas échéant) et d'accélération : L'expert vérifie si le candidat sait utiliser de manière appropriée et chaque fois que cela est nécessaire le frein, l'embrayage et l'accélérateur.

5. Accessoires, tableau de bord et témoins : L'expert s'attache à vérifier si le candidat sait mettre en service les accessoires indispensables au maintien de la sécurité et également si il connaît les informations indiquées par les témoins du tableau de bord et prendre les décisions qui en découlent.

✓ Prendre l'information : 3 composantes

1. Le candidat sait prendre l'information vers l'avant et latéralement : le candidat recherche les indices proches et lointains situés dans le sens de la marche ou susceptibles de rencontrer sa trajectoire. L'expert vérifie si, de manière générale, le candidat est en capacité de regarder assez loin, assez large, assez vite pour détecter les indices lui permettant de conduire en sécurité.

2. Le candidat sait prendre l'information à l'aide des rétroviseurs : Le candidat sait vérifier à l'aide de ses rétroviseurs qu'il ne surprendra pas ou ne gênera pas un autre usager. L'expert vérifie, sur toute la durée de l'examen, si les contrôles effectués par le candidat permettent de s'arrêter, de changer de direction, de modifier son allure et de s'insérer dans la circulation en sécurité.

3. Le candidat sait prendre en compte les angles morts : Quand la situation et la configuration des lieux l'exigent, le candidat doit savoir 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 : le candidat sait adapter son allure en fonction de la largeur de la voie, des franchissements d'intersection, des changements de direction et ralentir progressivement avant un arrêt, tout en tenant compte de l'état de la chaussée et des conditions météorologiques....

2. Adaptation de l'allure en fonction des situations de conduite et de la densité de circulation : le candidat sait adapter son allure et notamment mettre en œuvre les capacités d'accélération de son véhicule quand la situation l'exige (dépassements, voies d'insertion, changements de file...). Il est également 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 : l'expert vérifie, tout au long de l'épreuve, que le candidat sait détecter la signalisation liée à la vitesse et l'appliquer.

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 : l'expert vérifie, tout au long de l'épreuve, que le candidat sait détecter la signalisation horizontale et verticale et l'appliquer.

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 ou indications effectués à l'égard des autres usagers sont corrects par rapport à ceux manquants 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 : 4 composantes

La mise en œuvre des placements préconisés sera conditionnée par l'état de la chaussée et de la configuration des lieux.

1. Savoir se positionner en ligne droite:

Hors agglomération : l'expert vérifiera que le candidat se positionne sur la droite de sa voie, en conservant un coussin de sécurité avec l'accotement, dans toutes les situations où l'état de la chaussée et la configuration des lieux le permettent.

En agglomération : l'expert vérifiera que le candidat se positionne au centre de sa voie, pour augmenter son coussin de sécurité avec les autres usagers, dans toutes les situations où l'état de la chaussée et la configuration des lieux le permettent.

2. Savoir aborder les virages ou courbes en adoptant la technique de la trajectoire de sécurité :

Virage à droite : le candidat adapte, au besoin, son allure avant d'aborder le virage, puis se positionne à gauche de sa voie en conservant un coussin de sécurité avec l'axe médian, au besoin rectifie son allure dans le virage, dès que la sortie de virage est visible le candidat se repositionne en marche normale.

Virage à gauche : le candidat adapte, au besoin, son allure avant d'aborder le virage, puis se positionne à droite de sa voie en conservant un coussin de sécurité avec l'axe médian, au besoin rectifie son allure dans le virage, dès que la sortie de virage est visible le candidat se repositionne en marche normale.

3. Savoir se positionner en changement de direction et franchissement d'intersection : l'expert vérifiera que le candidat sait se positionner sur sa voie lors des changements de direction ou franchissement d'intersection en toute sécurité et au regard des règles du code de la route

4. Savoir se positionner en s'arrêtant : l'expert vérifiera que le candidat sait se positionner, en toute sécurité, lors des phases d'arrêt.

✓ Maintenir des espaces de sécurité : 2 composantes

1. **Espaces latéraux :** l'expert vérifie que le candidat est capable de maintenir des espaces latéraux suffisants avec le maintien de la sécurité, adaptés lors des dépassements, et notamment au moment de se rabattre et prendre en compte les écarts éventuels des autres usagers, en particulier les plus vulnérables.

Proposition de rédaction ci-dessous plus claire :

« L'expert vérifie que 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. Espaces longitudinaux : L'expert vérifie que le candidat est capable de moduler la distance de sécurité, devant et derrière sa motocyclette, en fonction de sa vitesse et des conditions de circulation.

➤ Évaluation des compétences transversales :

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

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

1. Analyse des situations : L'expert fondera son évaluation sur la base de faits et de comportements observés. Toutefois, il pourra questionner le candidat en cours d'épreuve, notamment à l'occasion de la phase arrêt-départ, 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 ?

2. Adaptation aux situations : La qualité de la décision est évaluée à partir des comportements observés. Au besoin, le candidat pourra être questionné, notamment à l'occasion d'un arrêt, pour expliquer les raisons de ses choix et 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 ?

3. Conduite autonome :

L'évaluation porte sur la capacité du candidat à suivre seul un itinéraire, à se diriger vers un lieu précis en utilisant la signalisation.

➤ Évaluation des compétences « courtoisie » :

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

Le candidat se voit attribuer un point si :

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

8- Le bilan et la transcription du résultat

Le résultat de l'épreuve pratique découle du bilan chiffré de l'évaluation du niveau d'acquisition des compétences. A l'issue de chaque examen, l'expert établit le recueil du bilan des compétences restituées par le candidat.

Pour être reçu à l'épreuve en circulation, le candidat doit obtenir un minimum 20 points et ne pas commettre d'erreur éliminatoire.

Le résultat de ce bilan n'est communiqué au candidat. Toutefois, si il existe des réserves d'ordre médical ou administratif elles seront communiquées par l'expert au candidat.

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. Dans le cas d'un examen non mené à son terme, seul la case correspondant à ce statut est coché et le bilan non renseigné.

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, au besoin, les points nécessitant un complément de formation.

Le bilan des compétences catégories A1, et A2 :

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