

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DE L'OUTRE-MER, DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DE L'IMMIGRATION

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

NOR : IOCS1221481A

***Publics concernés :** inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, délégués du permis de conduire et de la sécurité routière, préfetures, exploitants et enseignants des établissements de formation à la conduite, candidats au permis de conduire.*

***Objet :** définition des modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A.*

***Entrée en vigueur :** le texte entre en vigueur à compter du 19 janvier 2013.*

***Notice :** le présent arrêté est pris en application du décret n° 2011-1475 du 9 novembre 2011 modifié portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire et de l'arrêté du 20 avril 2012 fixant les conditions d'établissement de délivrance et de validité du permis de conduire à compter du 19 janvier 2013. Il définit les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A.*

Le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration,

Vu le code de la route ;

Vu le décret n° 2011-1475 du 9 novembre 2011 modifié portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire ;

Vu l'arrêté du 20 avril 2012 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire à compter du 19 janvier 2013, notamment son article 2-IV,

Arrête :

Introduction

Le présent arrêté définit les modalités pratiques spécifiques des épreuves du permis de conduire des catégories A1, A2 et A.

Le terme « expert » y désigne l'inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière ou l'agent public visés au quatrième alinéa de l'article D. 221-3 du code de la route.

Art. 1^{er}. – *Examen.*

I. – Objectif

L'examen doit permettre de contrôler l'acquisition des connaissances théoriques et pratiques nécessaires pour conduire une motocyclette en sécurité.

II. – Contenu

Pour les catégories de permis A1, A2 et A, l'épreuve pratique comporte deux phases :

- la première : hors circulation ;
- la seconde : en circulation.

L'épreuve hors circulation constitue une admissibilité pour l'épreuve en circulation.

Les conditions techniques de déroulement de l'examen sont définies en annexe 1.

III. – Véhicules d'examen

Les véhicules d'examen doivent être des véhicules à deux roues, de série courante, équipés pour être utilisés sur les voies ouvertes à la circulation publique et avoir été mis en circulation depuis six ans au plus.

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.

A. – Caractéristiques techniques :

1. Catégorie A1 :

Véhicule à deux roues :

- d'une cylindrée comprise entre 120 et 125 cm³ ;
- d'un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kw/kg ;
- pouvant atteindre la vitesse de 90 km/h ;
- équipé d'une selle biplace et de deux rétroviseurs homologués.

2. Catégorie A2 :

Véhicule à deux roues :

- d'une puissance minimale de 25 kW ;
- d'un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,2 kw/kg et qui n'est pas dérivé d'un véhicule développant plus du double de sa puissance ;
- d'une cylindrée minimale de 400 cm³ ;
- équipé d'une selle biplace et de deux rétroviseurs homologués.

L'utilisation d'un véhicule relevant de la catégorie A est autorisé.

3. Catégorie A :

Véhicule à deux roues :

- d'une puissance minimale de 40 kW ;
- d'une cylindrée minimale de 600 cm³ ;
- équipé d'une selle biplace et de deux rétroviseurs homologués.

B. – Conditions particulières :

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.

Les véhicules 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 sur la motocyclette, à l'occasion des épreuves pratiques.

Les épreuves hors et en circulation pourront, éventuellement, se dérouler sur des machines différentes, étant entendu que chacune d'elles doit répondre aux caractéristiques de la moto d'examen définie à l'article 1-III-A et que le type de boîte de vitesse doit rester identique.

IV. – Durée

A. – Epreuve hors circulation : 15 minutes.

B. – Epreuve en circulation : 30 minutes.

V. – Equipement obligatoire

Le port d'un casque de type homologué, de gants possédant le marquage NF ou CE, d'un blouson ou d'une veste manches longues munis d'équipements rétroréfléchissants conformément à l'article R. 431-1-2 du code de la route, d'un pantalon ou d'une combinaison et de bottes ou de chaussures montantes est obligatoire lors des épreuves hors et en circulation (les bottes en caoutchouc et les coupe-vents ne sont pas autorisés).

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

Le passager qui apporte sa participation au test de déplacement à allure réduite lors de l'épreuve hors circulation doit porter un équipement aux caractéristiques identiques.

VI. – Accompagnateur

Tous les candidats doivent être accompagnés d'une personne titulaire du permis de conduire de la catégorie du véhicule concerné. Sans préjudice de l'article 2-II-D de l'arrêté du 20 avril 2012 susvisé, cette personne assiste au déroulement des diverses épreuves et peut tenir le rôle du passager lors de l'épreuve de maîtrise de la moto à allure réduite.

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

L'accompagnateur apporte sa participation effective pour :

- positionner le véhicule au début de l'exercice de maniabilité sans l'aide du moteur ;

- remettre en place les cônes déplacés ou renversés lors du test de maîtrise de la moto à allure plus élevée ;
- suppléer le candidat, le cas échéant.

Dans le cas où cette suppléance est consécutive à une incapacité du candidat, l'examen est interrompu.

VII. – Conditions administratives

Le jour de l'examen, 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.

Art. 2. – Epreuve hors circulation.

I. – Objectif

Il s'agit de contrôler le niveau des savoirs et savoir-faire relatifs aux catégories A1, A2 et A, notamment le sens de l'équilibre avec ou sans passager, la connaissance et/ou l'emploi des commandes, l'utilisation le cas échéant de la boîte de vitesses, l'acquisition des techniques d'inclinaison, d'évitement et l'efficacité du freinage.

Les exercices hors circulation ont pour objet de s'assurer, avant l'épreuve en circulation, que le candidat a une maîtrise suffisante de sa machine pour évoluer en sécurité.

De plus, lors de l'épreuve hors circulation, a lieu une interrogation orale dont l'objectif est d'évaluer l'acquisition par le candidat des connaissances indispensables à la sécurité et de s'assurer qu'il est capable d'adapter sa conduite à des situations complexes.

II. – Contenu

L'épreuve hors circulation est composée de deux parties :

- les tests de maniabilité et de sécurité comprenant :
 - un test de maîtrise de la moto à allure réduite ;
 - deux tests de maîtrise de la moto à allure plus élevée ;
- une interrogation orale.

III. – Les tests de maniabilité

Le test à allure réduite comprend le déplacement de la motocyclette sans l'aide du moteur, le contrôle de l'état du véhicule (vérifications) et le déplacement de la motocyclette à allure réduite.

Les tests à allure plus élevée comprennent :

- un freinage d'urgence ;
- un évitement.

IV. – L'interrogation orale

Cette épreuve vise à évaluer l'acquisition des connaissances indispensables à la sécurité par le candidat et à s'assurer qu'il est capable d'adapter sa conduite à des situations complexes.

Le contenu de cette interrogation orale est fixée par l'annexe 2 au présent arrêté.

V. – Evaluation

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

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

Une note est applicable à chacun des tests de maniabilité et de sécurité ainsi qu'à l'interrogation orale. Le résultat est communiqué au candidat après chaque exercice.

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

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

Pour accéder à l'interrogation orale, il faut obtenir soit 4 A, soit 3 A et un B, soit 2 A et 2 B, soit 1 A et 3 B.

La notation C à l'interrogation orale entraîne l'ajournement du candidat.

Le résultat final de l'épreuve est obtenu par le cumul des notations des exercices de maniabilité et de sécurité et de l'interrogation orale.

VI. – Conditions d'admissibilité

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

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

Art. 3. – *Epreuve en circulation.*

I. – Objectif

Il s'agit de vérifier que le candidat a acquis les connaissances et les comportements nécessaires pour circuler en sécurité, sans gêner, sans surprendre et sans être surpris.

II. – Contenu

L'épreuve se déroule sur des itinéraires variés en utilisant la procédure du véhicule suiveur (cf. VIII de l'annexe 1 ci-jointe).

Le candidat doit notamment :

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

III. – Evaluation

Elle repose sur l'analyse et le bilan des compétences du candidat. Elle est réalisée par l'expert.

A. – Pour chaque candidat l'expert évalue la compétence : « Savoir s'équiper et s'installer ».

Si le candidat présente son équipement et s'installe correctement sur la motocyclette, 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.

B. – L'expert évalue les compétences du candidat dans les domaines suivants : « savoir se positionner sur le véhicule en circulation, connaître et utiliser les commandes », « prendre l'information », « adapter son allure aux circonstances », « appliquer la réglementation », « communiquer avec les autres usagers », « partager la chaussée », « maintenir des espaces de sécurité ».

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

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

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

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

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

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

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

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

Circulation à gauche sur chaussée à double sens (art. R. 412-9) ;

Franchissement d'une ligne continue (art. R. 412-19) ;

Circulation sur bande d'arrêt d'urgence (art. R. 412-8) ou les voies réservées (art. R. 412-7) ;

Non-respect d'un signal prescrivant l'arrêt (art. R. 412-30, R. 415-6) ;

Circulation en sens interdit (art. R. 412-28).

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

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.

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.

C. – 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 ».

Selon leur niveau et leur régularité de restitution, l'expert attribue pour chacune de ces compétences une notation comprise entre 0 et 1.

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

E. – L'épreuve doit être menée à son terme.

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.

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.

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 ».

F. – 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.

Art. 4. – *Conditions de réussite à l'examen.*

Un résultat favorable à l'épreuve en circulation entraîne la réussite à l'examen.

Art. 5. – Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur à compter du 19 janvier 2013.

L'annexe 2 au présent arrêté sera publiée ultérieurement.

Art. 6. – Le préfet, délégué à la sécurité et à la circulation routières, est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 23 avril 2012.

Pour le ministre et par délégation :

*Le délégué à la sécurité
et à la circulation routières,*

J.-L. NEVACHE

ANNEXE 1

CONDITIONS TECHNIQUES DE DÉROULEMENT DE L'EXAMEN

Conformément à l'alinéa 3 du II de l'article 1^{er} de l'arrêté du 23 avril 2012, la présente annexe définit les moyens nécessaires à l'organisation des épreuves de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A. Elle donne les instructions générales pour leur déroulement et détaille les conditions d'évaluation des candidats fixées dans l'arrêté auquel elle se rapporte.

I. – Moyens

I-1. – Terrain

Les dimensions minimales de l'aire de maniabilité sont de 130 mètres de long sur 6 mètres de large. Il est toutefois possible de réduire la longueur de quelques mètres si un terrain contigu permet l'installation de tous les exercices. L'aire de maniabilité doit présenter l'aspect d'un sol plat et horizontal, être asphaltée ou cimentée, ne pas comporter d'obstacle dangereux, en particulier aux extrémités et être exempte de gravillons susceptibles d'entraîner un dérapage.

Le tracé figurant sur le schéma joint (pièce n° 1) permet la représentation de tous les exercices.

I-2. – Matériel et documents d'examen

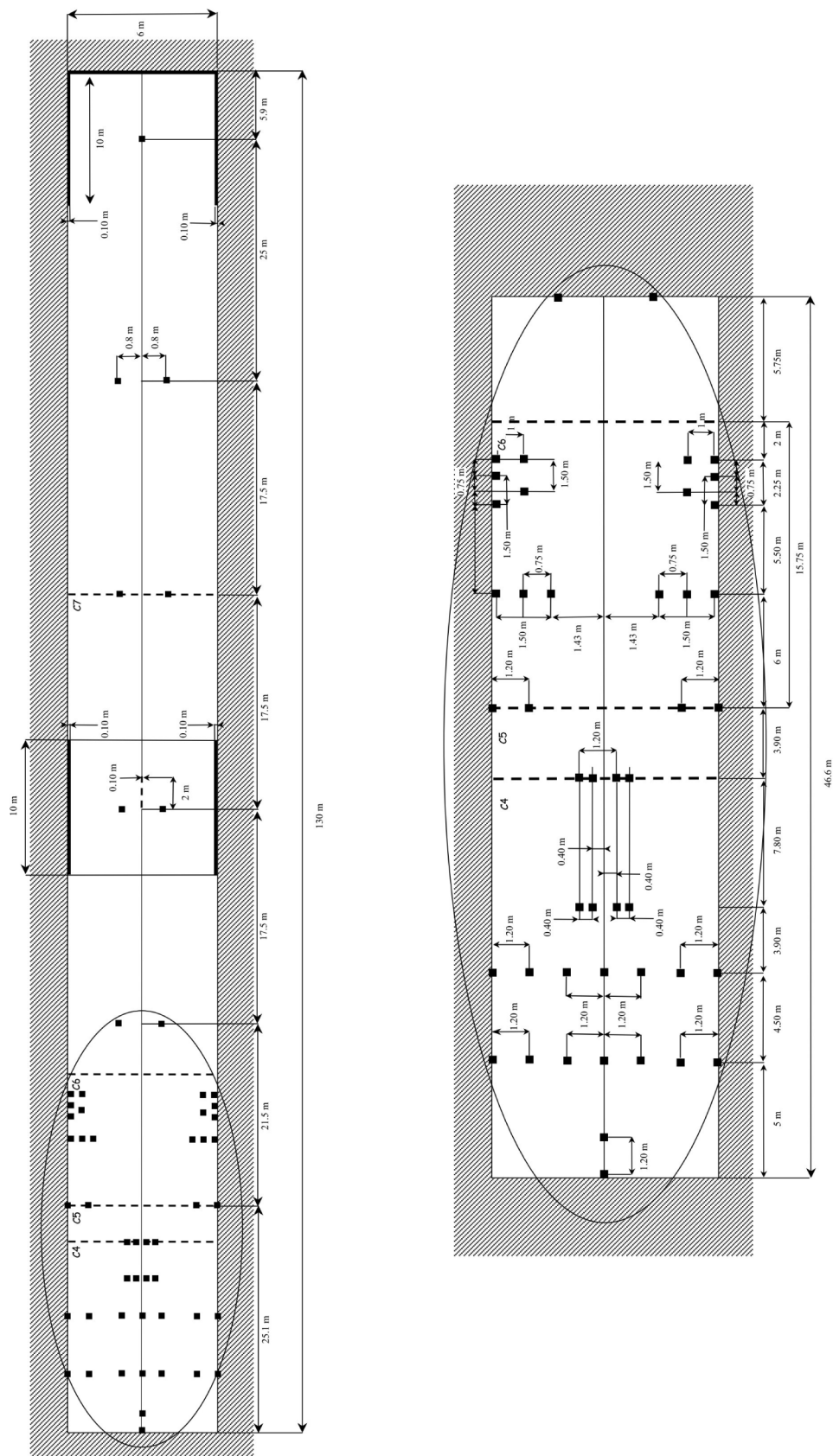
L'ensemble fourni par l'administration comprend :

Vingt-trois cônes de lubeck d'une embase de 15 × 15 cm et d'une hauteur de 20 cm ;

Quatre piquets d'une hauteur de 1,2 m montés sur socles métalliques ;

Une mallette radio comprenant deux émetteurs-récepteurs, un écouteur type oreillette, un chargeur et un boudrier ;

Un coffret contenant un cinémomètre ;
 Un chronomètre ;
 Quatre jeux de fiches : trois concernant les épreuves de maniabilité et un concernant l'interrogation orale.



Pièce n°1

II. – Déroutement

L'épreuve hors circulation a lieu sur l'aire de maniabilité et doit s'effectuer selon la chronologie suivante :

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

Les déplacements de la moto prévus dans les tests de maîtrise de la moto à allure réduite et à allure plus élevée sont tirés au sort, sur présentation par l'expert d'un ensemble de fiches (cf. pièces 2, 3 et 4, supports d'examen), par le premier candidat convoqué de chaque demi-journée.

Le numéro de la fiche est le même pour les tests de maniabilité et pour l'ensemble des candidats de la demi-journée.

Toutefois, l'expert peut procéder à un nouveau tirage au sort en cours de séance.

Le maximum de tirages au sort par jour est fixé à quatre.

L'interrogation orale fait l'objet d'un tirage au sort individuel, sur présentation par l'expert d'un jeu de fiches.

III. – Modalités

III-1. – Tests de maniabilité et de sécurité

Le candidat effectue les exercices prévus par les trois jeux de fiches.

L'ensemble de ces fiches constitue les tests de maniabilité (ou tests plateau) ci-après définis.

Les trois tests doivent se dérouler sur la même motocyclette. Le changement de machine n'est autorisé qu'au cas où la moto utilisée serait rendue inutilisable au cours de l'un de ceux-ci.

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.

Ces exercices sont en partie réalisés avec passager. Sans préjudice des dispositions de l'article 2-III de l'arrêté du 20 avril 2012 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire, 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 le cas où le passager est mineur, il devra présenter une autorisation du type suivant :

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

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

III-2. – Interrogation orale

Pratiquée à l'issue des tests plateau, l'interrogation orale a une durée de trois à quatre minutes.

Il s'agit d'un questionnaire tiré au sort parmi douze fiches communes aux trois catégories figurant en annexe 2 du présent arrêté.

La fiche tirée au sort sert de support au candidat.

Tous les candidats d'un même établissement d'enseignement peuvent être examinés successivement en interrogation orale à la suite des tests de maniabilité. En cas de mauvais temps, et en l'absence de local disponible, elle pourra se dérouler dans le véhicule du formateur.

IV. – Maîtrise de la moto à allure réduite hors circulation

MAITRISE DE LA MOTO A ALLURE REDUITE HORS CIRCULATION ①

DEPLACEMENT SANS L'AIDE DU MOTEUR

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

VERIFICATIONS

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

DEPLACEMENT A ALLURE REDUITE

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

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

EVALUATION	A	B	C
Exercice correctement réalisé	X		
Une erreur		X	
Deux erreurs			X
Obstacle ou porte non franchi			X
Sortie de terrain, erreur de parcours			X
Arrêt (**)			X
Exercice non réalisé			X
Chute de la machine			X

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

DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'ÉDUCATION ROUTIERE

MAITRISE DE LA MOTO A ALLURE REDUITE HORS CIRCULATION ②

DEPLACEMENT SANS L'AIDE DU MOTEUR

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

VERIFICATIONS

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

DEPLACEMENT A ALLURE REDUITE

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

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

EVALUATION	A	B	C
Exercice correctement réalisé	X		
Une erreur		X	
Deux erreurs			X
Obstacle ou porte non franchi			X
Sortie de terrain, erreur de parcours			X
Arrêt (**)			X
Exercice non réalisé			X
Chute de la machine			X

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

DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'ÉDUCATION ROUTIERE

Pièce n°2 : supports d'examen

IV-1. – *Exercice de déplacement sans l'aide du moteur et de contrôle de l'état du véhicule (vérifications)*

a) Objectif :

L'objectif de cet exercice est de s'assurer que :

1. Le candidat est apte à déplacer la motocyclette sans l'aide du moteur, à en maîtriser le poids, à la débéquiller et à la garer en la mettant sur sa béquille.
2. Le candidat est apte à effectuer des vérifications courantes de sécurité.

b) Modalités du déplacement de la moto sans l'aide du moteur :

Installation des exercices :

Pour les fiches nos 1 et 2, les cônes doivent être positionnés conformément au schéma (pièce n° 2 supports d'examen).

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

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

- la position de la motocyclette est située au départ du test ;
- le candidat doit, après avoir débéquillé (béquille centrale ou latérale), pousser la moto en marche avant de (1) vers (6). Lorsque la motocyclette a entièrement franchi la porte (6), il doit reculer de (6) vers (1) selon le parcours défini par la fiche d'examen ;
- il doit la béquiller en (1) (béquille centrale ou latérale) ;
- il doit déplacer sa moto en marchant à côté lors du parcours ;
- il est admis, si la marche arrière ne peut être réalisée en une seule manœuvre, d'effectuer une marche avant et une seule, en direction de la porte précédente.

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

c) Modalités du contrôle de l'état du véhicule :

Ce contrôle consiste à vérifier que :

- le candidat connaît l'emplacement et sait utiliser les différentes commandes de sa moto ;
- le candidat connaît la signification des témoins au tableau de bord ;
- le candidat sait reconnaître certains éléments techniques et en contrôler leur bon fonctionnement.

Toutefois, pour procéder à un contrôle technique aléatoire de la motocyclette, l'expert interroge le candidat en choisissant un sujet de vérification pour chacun de ces thèmes :

- les commandes ;
- les éléments techniques ;
- l'éclairage et les accessoires de sécurité.

Pour la fiche n° 1, le candidat commente et effectue, au libre choix de l'expert, un sujet de vérification par thème dans la liste proposée ci-dessous :

Les commandes

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

Les éléments techniques

SUJETS	ATTITUDE DU CANDIDAT et points de contrôle à effectuer
1. Niveau d'huile moteur	Le candidat explique la façon de procéder et indique à l'expert le point de contrôle. Véhicule à carter humide : La moto doit être droite ou sur la béquille centrale (ne pas exiger cette position). Véhicule à carter sec : Il faut faire tourner le moteur au ralenti 2 minutes environ et contrôler immédiatement dès l'arrêt du moteur.
2. Transmission	A chaîne : le candidat contrôle la tension de la chaîne en indiquant la flèche et la position de la moto préconisées par le guide d'utilisation. A cardan : il indique le point de contrôle du niveau d'huile. A courroie : il contrôle l'état de la courroie

L'éclairage et les accessoires de sécurité

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

Pour la fiche n° 2, le candidat commente et effectue, au libre choix de l'expert, un sujet de vérification par thème dans la liste proposée ci-dessous :

Les commandes

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

Les éléments techniques

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

L'éclairage et les accessoires de sécurité

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

A l'issue des vérifications, le candidat met en place ses équipements de protection pour la suite des épreuves.

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

Le candidat présente un casque homologué à sa taille.

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

d) Evaluation/principes :

Afin que l'évaluation soit pratiquée de façon homogène, il est précisé que :

- pour cet exercice un seul essai est autorisé ;
- deux notations sont possibles pour cet exercice : A ou B ;
- les points de départ et d'arrivée de l'exercice de maîtrise de la moto sans l'aide du moteur, matérialisés sur les fiches d'examen, doivent être respectés ;
- le candidat n'est pas tenu de respecter la trajectoire indiquée sur les fiches. Seul est à prendre en compte le passage à l'intérieur des portes matérialisées sur les fiches ;
- le candidat reste libre quant à la méthode à employer pour avancer ou reculer la moto (position des mains, du corps et du regard). Seul le résultat est à prendre en compte ;
- l'arrêt est autorisé ;
- le candidat utilise la béquille de son choix. En revanche, lors du déplacement de la moto, la béquille latérale doit être relevée. En cas d'oubli, l'expert l'indique au candidat et ne le sanctionne pas ;
- le port du casque et des gants n'est pas obligatoire pour les exercices de maîtrise de la moto sans l'aide du moteur ;
- le vocabulaire technique ou la façon de s'exprimer lors du contrôle du véhicule ne doivent pas être pris en compte dans l'évaluation ;
- un point de contrôle de l'état du véhicule hors la liste proposée mais concernant le sujet de vérification choisi ne doit pas entraîner une pénalisation du candidat. Toutefois, pour ne pas allonger la durée de l'épreuve, l'expert peut inviter le candidat à limiter son contrôle aux seuls points exigés ;
- le résultat de cet exercice est communiqué au candidat.

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

IV-2. – Déplacement de la moto à allure réduite

a) Objectif :

L'objectif de ce test est de s'assurer que le candidat est apte à déplacer sa machine à allure réduite :

- il sait s'arrêter et démarrer en tournant ;
- il maîtrise le gabarit de sa motocyclette ;
- il sait diriger sa vision et adopter une bonne position sur la motocyclette ;
- il sait manipuler avec aisance l'embrayage, l'accélérateur, le guidon et les freins ;
- il conserve son aptitude avec un passager.

b) Explications et reconnaissance de l'exercice :

Installation :

Seuls les cônes figurant sur les fiches d'examen (pièce n° 2 support d'examen) doivent être installés sur la piste lors des exercices.

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

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

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

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

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

c) Evaluation/principes :

Afin que l'évaluation soit pratiquée de façon homogène, il est précisé que :


- le point de départ de l'exercice de maîtrise de la moto à allure réduite matérialisé sur les fiches d'examen doit être impérativement respecté ;
- le parcours prévu par les fiches doit être respecté ;
- pour cet exercice deux essais sont autorisés (sauf en cas de chute) ;
- trois notations sont possibles pour cet exercice : A, B ou C ;
- la réalisation d'un essai est terminée après le franchissement de la dernière porte, motocyclette arrêtée, candidat(e) pied au sol ;
- une chute entraîne la notation C et l'arrêt immédiat de l'examen ;
- la chute est définie par la motocyclette couchée, un point d'appui au sol, autre que les pneumatiques ;
- la chute n'est prise en compte que lors de la réalisation de l'essai, et pas entre deux essais ;
- deux zones sont neutralisées :
 - du point (1) jusqu'au franchissement par la bande de roulement arrière de la première porte (cependant, pour ne pas allonger la durée de l'épreuve, le nombre d'essais accordés pour se repositionner est limité à trois. Au-delà, les erreurs sont prises en compte et le candidat doit réaliser le parcours) ;
 - de la prise du passager jusqu'au franchissement par la bande de roulement avant des marquages de la tête d'évitement (cependant, pour ne pas allonger la durée de l'épreuve, le candidat ne se repositionne pas) ;
- les éventuelles erreurs commises en zones neutralisées ne sont pas prises en compte lors de l'évaluation, à l'exception de la chute, qui reste éliminatoire quel qu'en soit l'endroit et la cause (exemple : chute provoquée par la montée ou la descente du passager) ;
- le candidat, sauf sur le parcours de (2) en (3), s'il utilise un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel, reste libre quant à la méthode à employer pour faire évoluer la moto (utilisation des commandes, position du corps, du regard) ;
- pour évaluer la capacité du candidat à rouler au pas en actionnant l'embrayage en combinaison avec les freins sur le parcours de (2) en (3), l'expert peut utiliser un chronomètre. Dans ce cas il précise au candidat les conditions dans lesquelles celui-ci effectue le parcours de (2) en (3), notamment la durée minimale à respecter ;

- l'arrêt n'est autorisé que lorsqu'il est prévu par la fiche, à savoir en (4) et (5) ;
- le passager doit se tenir des deux mains, le plus près possible du conducteur, les pieds sur les repose-pieds et les genoux serrés. Toute autre attitude ne peut être acceptée. Le passager ne doit pas communiquer avec le candidat. Dans le cas contraire, appliquer la notation C ;
- les explications sur la façon de procéder pour réussir l'exercice ne doivent pas être indiquées au candidat ;
- le résultat de cet exercice doit être clairement communiqué au candidat ;
- au cours d'un essai, le fait que le candidat ne poursuive pas l'exercice et revienne au point de départ, suite à une ou plusieurs erreurs (entraînant une notation C) ne signifie pas qu'il abandonne. Chaque candidat a la faculté de terminer son parcours ou de revenir au point de départ.

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

V. – Maîtrise de la moto à allure plus élevée hors circulation

V-1. – Freinage d'urgence

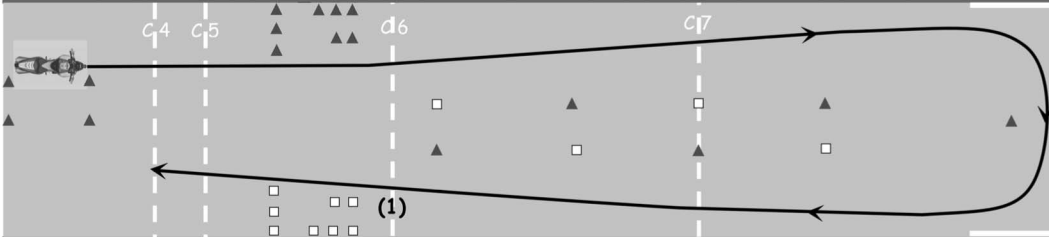


MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION, DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DE L'ÉMIGRATION

MAITRISE DE LA MOTO

A ALLURE PLUS ÉLEVÉE : FREINAGE

1



17 cônes


EXERCICE A RÉALISER

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

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

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

DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

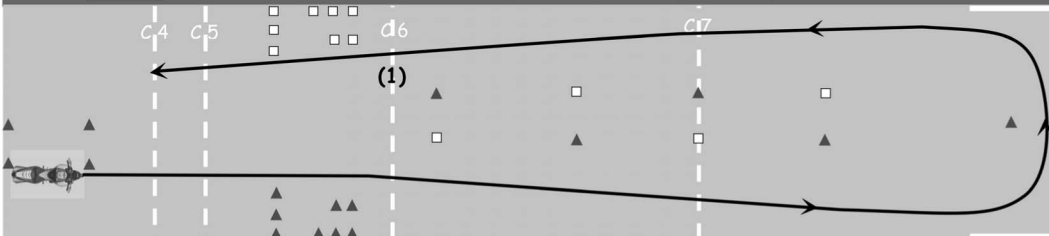


MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION, DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DE L'ÉMIGRATION

MAITRISE DE LA MOTO

A ALLURE PLUS ÉLEVÉE : FREINAGE

2



17 cônes

EXERCICE A RÉALISER

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

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

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

DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

a) Objectif :

L'objectif de ce test est de s'assurer que le candidat maîtrise sa machine lors d'un freinage d'urgence à une allure élevée d'au moins 50 km/h.

Le candidat sait freiner sur une courte distance, sans chuter, tout en conservant l'équilibre.

Il sait où positionner son regard.

b) Explications et reconnaissance de l'exercice :

Les explications concernant les exercices de freinage et d'évitement sont fournies simultanément.

Chaque candidat réalise successivement les épreuves de freinage et d'évitement à allure plus élevée, sauf en cas d'échec, de chute ou d'abandon.

Installation des exercices : seuls les cônes figurant sur les fiches d'examen (pièce n° 3 supports d'examen) doivent être installés sur la piste lors des exercices.

La mise en place de la moto au point de départ est effectuée par le candidat.

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

- il doit démarrer de l'extrémité de la piste, monter les trois premiers rapports de vitesse au minimum à l'aller avant la ligne C6 (*) ;
- il doit, après avoir fait un demi-tour, effectuer le retour en ligne droite, monter les trois premiers rapports de vitesse au minimum (*) et avoir atteint la vitesse minimale de 50 km/h au point (1) ;
- il doit au passage en (1) effectuer un freinage d'urgence et immobiliser sa moto :
 - avant la ligne C5 si la piste est sèche (aplomb de la roue avant) ;
 - avant la ligne C4 si la piste est humide (aplomb de la roue avant) ;
- il doit obligatoirement effectuer le parcours fixé par la fiche d'examen ;
- il dispose de deux essais, si nécessaire ;
- un essai est terminé véhicule arrêté ;
- la chute entraîne l'échec immédiat et l'interruption de l'examen.

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

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

c) Evaluation/principes :


Il est précisé que :

- le départ des exercices de freinage à allure plus élevée doit se situer approximativement en bout de piste (premiers marquages des exercices à allure réduite, par exemple) ;
- pour cet exercice deux essais sont autorisés (sauf en cas de chute) ;
- trois notations sont possibles pour cet exercice : A, B ou C ;
- la réalisation d'un essai est terminée après le freinage d'urgence, motocyclette arrêtée, candidat(e) pied(s) au sol ;
- les explications sur la façon de procéder pour réussir l'exercice ne doivent pas être indiquées au candidat ;
- à l'aller, le troisième rapport de vitesse (minimum) doit être engagé au plus tard avant la ligne C6. Dans le cas contraire, la notation B serait attribuée (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesse automatique) ;
- lors du demi-tour, seuls sont à prendre en compte le renversement du cône central et la sortie de terrain. Le rapport de vitesse utilisé et l'allure ne doivent pas être évalués ;
- au retour, le troisième rapport de vitesse (minimum) doit être engagé au plus tard avant le début du freinage. Dans le cas contraire, la notation B serait attribuée (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesse automatique) ;
- au cours d'un essai, le fait que le candidat ne poursuive pas l'exercice et revienne au point de départ, suite à une ou plusieurs erreurs (entraînant une notation C), ne signifie pas qu'il abandonne. Chaque candidat a la faculté de terminer son parcours ou de revenir au point de départ ;
- la chute est définie par la motocyclette couchée, un point d'appui au sol, autre que les pneumatiques ;
- la chute n'est prise en compte que lors de la réalisation des essais, et pas entre deux essais ;
- une chute entraîne la notation C et l'arrêt immédiat de l'examen ;
- le résultat de cet exercice doit être clairement communiqué au candidat ;
- l'utilisation du radar doit respecter les principes suivants :
 - l'expert doit impérativement se placer selon les prescriptions d'utilisation du radar afin d'être en mesure de relever précisément la vitesse au moment défini par la fiche d'examen ;

- en cas de panne du radar en cours d’essai ou d’absence de mesures fiables, celui-ci est annulé et il est procédé à un nouvel essai ;
- en l’absence de radar opérationnel, les examens ne peuvent avoir lieu ;
- il a été fixé une marge d’erreur de 5 km/h qui doit être ajoutée à la vitesse lue sur le radar, ainsi l’expert ne prend pas en compte la vitesse enregistrée mais la vitesse retenue après application de la marge d’erreur (exemple : vitesse lue sur le radar 46 km/h, vitesse retenue 51 km/h).

DÉFINITION DES ERREURS	NOTATION DE L’EXERCICE
<ul style="list-style-type: none"> * Chute de la machine : moto couchée, un point d’appui au sol, (autre que les pneumatiques). * Cône déplacé ou renversé : c’est un cône qui doit être remis en place. Un cône touché ne nécessitant pas une remise en place n’est pas considéré comme une erreur. * Troisième rapport de vitesse non engagé à l’aller avant la ligne C6 (*) * Troisième rapport de vitesse non engagé au retour avant le freinage (*) * Erreur de parcours : ce qui n’est pas en tout point conforme au parcours initialement reconnu. * Non-respect de la vitesse minimale : vitesse de référence (50 km/h) non atteinte au point de contrôle. * Distance d’arrêt trop longue : arrêt, avec contact au sol de la bande de roulement de la roue avant au delà de la ligne C4 ou C5 en fonction des circonstances (piste sèche ou humide). * Arrêt complet avant le freinage : le motocycle est à l’arrêt, le candidat a le ou les pieds au sol. * Sortie de terrain : correspond à la sortie des limites du « U » matérialisé sur le sol par une bande de peinture de 10 cm de largeur. Lorsque le « U » est peint dans la limite des 6 mètres (largeur de la piste), il n’y a pas sortie de terrain si l’on roule sur la ligne sans la franchir. * Calage du moteur : le calage du moteur n’est pas évalué en tant que tel. 	<p>Cas général :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Exercice correctement réalisé : notation A * Une erreur : notation B * Deux erreurs ou plus : notation C <p>Cas particuliers :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Sortie de terrain : notation C * Erreur de parcours : notation C * Arrêt complet avant le freinage : notation C * Non-respect de la vitesse minimale : notation C * Distance d’arrêt trop longue : notation C * Exercice non réalisé : notation C * Chute de la moto : notation C et interruption de l’examen
<p>(*) Sauf véhicule équipé d’un changement de vitesse automatique.</p>	

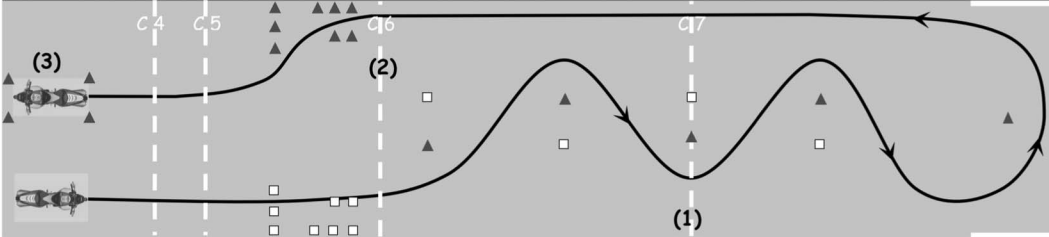
V-2. – Evitement



MAITRISE DE LA MOTO

A ALLURE PLUS ELEVEE : EVITEMENT

1



17 cônes

EXERCICE A REALISER


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

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

EVALUATION

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

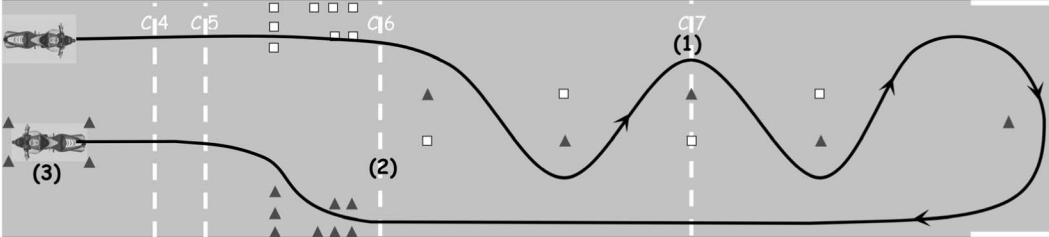
DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'EDUCATION ROUTIERE



MAITRISE DE LA MOTO

A ALLURE PLUS ELEVEE : EVITEMENT

2



17 cônes

EXERCICE A REALISER

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

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

EVALUATION

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

DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'EDUCATION ROUTIERE

Pièce n°4 : supports d'examen

a) Objectif :

L'objectif de ce test est de s'assurer que le candidat maîtrise sa machine à allure plus élevée et est à même de réaliser une manœuvre d'évitement.

Il possède les techniques de contre-braquage et d'évitement.

Il est capable de revenir sur sa trajectoire initiale.

Il sait où positionner son regard.

Il sait effectuer un freinage pour s'arrêter avec précision.

b) Explications et reconnaissance de l'exercice :

Les explications concernant les exercices de freinage et d'évitement sont fournies simultanément.

Chaque candidat réalise successivement les épreuves de freinage et d'évitement à allure plus élevée, sauf en cas d'échec, de chute ou d'abandon.

Installation des exercices : seuls les cônes figurant sur les fiches d'examen (pièce n° 4 supports d'examen) doivent être installés sur la piste lors de ces exercices.

La mise en place de la moto au point de départ est effectuée par le candidat.

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

- il doit démarrer de l'extrémité de la piste, avoir monté les trois premiers rapports de vitesse à l'aller avant la ligne C6 (*) ;
- il doit au point (1) avoir atteint la vitesse minimum de 40 km/h ;
- il doit, après avoir fait un demi tour, effectuer le retour en ligne droite et avoir atteint la vitesse minimum de 50 km/h au point (2) ;
- il doit au passage en (2) effectuer un évitement en troisième vitesse minimum (*) et aller immobiliser sa moto en zone (3) ;
- il doit obligatoirement effectuer le parcours fixé par la fiche d'examen ;
- il dispose de deux essais, si nécessaire ;
- un essai est terminé véhicule arrêté en zone (3) ;
- la chute entraîne l'échec immédiat et l'interruption de l'examen.

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

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

c) Evaluation/principes :

Afin que l'évaluation soit pratiquée de façon homogène, il est précisé que :

- le départ des exercices d'évitement à allure plus élevée doit se situer approximativement en bout de piste (premiers marquages des exercices à allure réduite par exemple) ;
- pour cet exercice deux essais sont autorisés (sauf en cas de chute) ;
- trois notations sont possibles pour cet exercice : A, B ou C ;
- la réalisation d'un essai se termine en zone (3), comme prévu sur la fiche, motocyclette arrêtée, candidat(e) pied(s) au sol ;
- les explications sur la façon de procéder pour réussir l'exercice ne doivent pas être indiquées au candidat ;
- à l'aller, le troisième rapport de vitesse (minimum) doit être engagé au plus tard avant la ligne C6. Dans le cas contraire, la notation B serait attribuée (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesses automatique) ;
- lors du demi-tour, seuls sont à prendre en compte le renversement du cône central et la sortie de terrain. Le rapport de vitesse utilisé et l'allure ne doivent pas être évalués et considérés comme une erreur ;
- au retour, le troisième rapport de vitesse minimum doit être engagé au plus tard avant l'entrée dans l'évitement. Dans le cas contraire, la notation B serait attribuée (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesse automatique) ;
- au cours d'un essai, le fait que le candidat ne poursuive pas l'exercice et revienne au point de départ, suite à une ou plusieurs erreurs (entraînant une notation C) ne signifie pas qu'il abandonne. Chaque candidat gère son examen comme bon lui semble et reste libre de terminer son parcours ou de revenir au point de départ ;
- la chute est définie par la motocyclette couchée, un point d'appui au sol, autre que les pneumatiques ;
- la chute n'est prise en compte que lors de la réalisation des essais, et pas entre deux essais ;
- une chute entraîne la notation C et l'arrêt immédiat de l'examen ;
- le résultat de cet exercice doit être clairement communiqué au candidat ;
- quel que soit le résultat de l'exercice, le candidat est libre d'abandonner l'examen en cours ;
- l'utilisation du radar doit respecter les principes suivants :
 - l'expert doit impérativement se placer selon les prescriptions d'utilisation du radar afin d'être en mesure de relever précisément la vitesse au moment défini par la fiche d'examen ;
 - en cas de panne du radar en cours d'essai ou d'absence de mesures fiables, celui-ci est annulé et il est procédé à un nouvel essai ;
 - en l'absence de radar opérationnel, les examens ne peuvent avoir lieu ;

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

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

VI. – L'interrogation orale

VI-1. – Modalités

Elle peut se dérouler sur la piste, en salle ou dans le véhicule de l'établissement d'enseignement.

VI-2. – Evaluation/principes

La fiche tirée au sort sert de support au candidat.

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

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

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

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

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

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

L'évaluation C ne doit correspondre qu'à une prestation totalement négative d'un candidat manifestant une méconnaissance ou une ignorance totale de l'ensemble des thèmes prévus par la fiche.

VII. – Modalités pratiques de l'épreuve en circulation

Il est fait recours à la procédure du véhicule suiveur, avec liaison radio permanente entre le candidat et l'expert. Les indications de direction sont données par l'expert au moyen de la liaison radio.

L'épreuve se déroule avec un seul candidat sur la motocyclette.

L'expert a la possibilité d'emmener simultanément plusieurs candidats pour augmenter la diversification des secteurs d'examen chaque fois que le nombre de candidats et le véhicule suiveur le permettent.

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.

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 ou camionnette, 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.

Un véhicule réceptionné selon le genre voiture particulière (VP) ou camionnette (CTTE) pourra être utilisé dès lors :

- qu'il possède à l'origine, lors de sa réception au moins quatre places assises ;
- qu'il est équipé de vitres latérales au niveau de toutes les places assises ;
- qu'il atteint une vitesse suffisante permettant de suivre la moto dans des conditions normales de circulation en agglomération, sur route et autoroute.

VIII. – Evaluation du comportement en circulation

VIII-1. – Généralités

L'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A a pour objet de contrôler les connaissances, les aptitudes et le comportement des candidats, nécessaires pour circuler en toute sécurité.

Cette épreuve consiste à évaluer chez tout candidat :

- le respect des dispositions du code de la route ;
- sa connaissance du véhicule et sa capacité à déceler les éventuels défauts techniques les plus importants ;
- sa maîtrise des commandes et de la manipulation du véhicule pour ne pas créer de situations dangereuses ;
- sa capacité à assurer sa propre sécurité et celle des autres usagers sur tout type de route, à percevoir et à anticiper les dangers engendrés par la circulation et à agir de façon appropriée ;
- son degré d'autonomie dans la réalisation d'un trajet ;
- sa capacité à adopter un comportement courtois et prévenant envers les autres usagers, en particulier les plus vulnérables.

Cette évaluation est réalisée par l'expert dans les conditions définies ci-après.

Le temps consacré au candidat, qui est de 30 minutes, comprend :

- l'accueil du candidat et la vérification de son identité ;
- la présentation de l'équipement par le candidat et son installation sur la motocyclette ;
- la présentation de l'épreuve par l'expert, en précisant aux candidats qu'ils devront en toute sécurité et avec les précautions requises :
 - réaliser un parcours empruntant des voies à caractère urbain, routier et/ou autoroutier ;
 - quitter un stationnement et s'insérer dans le flot de circulation ;
 - suivre un itinéraire ou se rendre vers une destination préalablement établie, en se guidant de manière autonome, pendant une durée globale d'environ 5 minutes ;
 - appliquer les règles du code de la route ;
 - adopter une allure adaptée dans les limites autorisées par la réglementation ;
 - faire preuve de courtoisie envers les autres usagers, notamment les plus vulnérables ;
 - suivant les circonstances, ralentir, s'arrêter ou repartir sur indication de l'expert ;
- la réalisation d'un test de la vue à chaque examen, avant le départ en circulation ou à l'occasion d'un arrêt (en sont dispensés les candidats qui ont satisfait à une visite médicale préalable en vue de l'obtention du permis de conduire). Si le test n'est pas concluant, l'expert en signale le résultat au préfet ;
- une phase de conduite effective d'une durée minimale de 25 minutes, dont environ cinq minutes de conduite autonome ;
- l'établissement du bilan de compétences.

VIII-2. – Parcours d'examen

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

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

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

L'expert utilise notamment les panneaux de signalisation.

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

a) Principes d'élaboration du parcours :

Le contenu et la durée doivent être en conformité avec les dispositions de l'arrêté fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A.

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

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

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

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

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

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

b) Phase de conduite autonome :

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

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.

VIII-3. – Modalités d'évaluation

a) Principes généraux de l'évaluation :

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.

b) Définition des compétences :

Sur le bilan, les compétences sont organisées suivant le schéma analytique défini ci-après :

1. Un ensemble comprenant trois blocs, et pour chacun, des compétences à évaluer :

Connaître et maîtriser son véhicule :

– savoir s'équiper, s'installer et assurer la sécurité.

Avant le départ, le candidat procède à la présentation de l'équipement assurant sa protection, il l'ajuste et effectue les différents réglages sur la motocyclette lui permettant d'avoir une bonne visibilité.

Si nécessaire, il règle ses rétroviseurs et met en fonction le feu de croisement :

– savoir se positionner sur le véhicule en circulation, connaître et utiliser les commandes.

Le candidat adopte une position de conduite sûre et la conserve tout au long de l'épreuve.

Il est capable d'utiliser les commandes de son véhicule dans toutes les situations : le guidon ; la boîte de vitesse (le cas échéant) ; le frein ; l'accélérateur ; l'embrayage (le cas échéant). Il connaît la signification des témoins d'alerte du tableau de bord. En circulation, il en tient compte et sait prendre les décisions qui s'imposent (avarie justifiant l'arrêt du véhicule, par exemple).

Appréhender la route :

– prendre l'information.

Le candidat observe son environnement et recherche les indices lui permettant d'évoluer sans être surpris et sans surprendre les autres usagers :

– 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.

Il prend en compte les éléments mobiles (autres usagers), fixes (signalisation, configuration des lieux, etc.) et aléatoires (état du sol, conditions atmosphériques, etc.) :

– vers l'arrière (rétroviseurs).

Le conducteur vérifie régulièrement la présence éventuelle d'autres usagers.

Avant d'entreprendre une action et lorsque la situation l'exige, il prend ses informations à l'aide des rétroviseurs afin de s'assurer qu'il ne gênera pas ou ne surprendra pas un autre usager situé derrière lui :
– en vision directe.

Lorsque la configuration des lieux et la nature de l'action le nécessitent, il complète sa prise d'information par un contrôle en vision directe.

Adapter son allure aux circonstances.

Tout en respectant les limitations de vitesse, le candidat est capable d'augmenter, de maintenir ou de réduire son allure en fonction de la configuration des lieux, du contexte de circulation et des conditions météorologiques.

Il ne doit pas rouler à une allure susceptible de causer une gêne ou un danger pour les autres usagers.

Appliquer la réglementation.

Le candidat applique les règles contenues dans le code de la route, qu'elles soient ou non matérialisées par la signalisation.

Le candidat se conforme aux limitations de vitesse en vigueur pour les élèves conducteurs (R. 413-5).

Partager la route avec les autres usagers :

– communiquer avec les autres usagers.

Le candidat indique ses intentions aux autres usagers et les avertit des dangers éventuels.

Il utilise les feux indicateurs de changement de direction du véhicule à chaque fois que cela est nécessaire, et au moment opportun ; il avertit les autres usagers d'un risque d'obstacle en utilisant, le cas échéant, les feux de détresse (s'il est le dernier d'une file ralentie ou arrêtée, s'il circule à une allure anormalement lente ou s'il est immobilisé sur la chaussée) ; dans certaines conditions de circulation (au crépuscule par exemple), il peut être amené à utiliser l'avertissement lumineux (franchissement d'intersection, avant d'effectuer un dépassement, avant de franchir un sommet de côte ou avant d'aborder un virage) ; lorsqu'une situation particulière de danger le nécessite, le candidat utilise l'avertisseur sonore ; il s'assure que ses intentions sont comprises par les autres usagers avant d'agir.

Partager la chaussée.

Le candidat positionne son véhicule sur la chaussée en tenant compte de la réglementation, de l'infrastructure, de la configuration des lieux et des conditions de circulation.

Il sélectionne la voie la plus adaptée à sa progression et maintient sa trajectoire.

Maintenir des espaces de sécurité.

En toutes circonstances, le candidat maintient des intervalles de sécurité suffisants autour de son véhicule et tient particulièrement compte des usagers vulnérables. Il augmente cet intervalle lorsque la signalisation, les conditions climatiques ou la situation l'exigent.

Il est capable de moduler la distance de sécurité en fonction de sa vitesse et des conditions de circulation.

2. Un ensemble autonomie-conscience du risque, dans lequel trois compétences transversales sont à évaluer.

Analyse des situations.

Le candidat est capable de comprendre les situations, d'anticiper leur évolution et de déceler les dangers potentiels qu'elles comportent. Il sait détecter, trier et classer les informations selon leur importance.

Adaptation aux situations.

Le candidat est capable de prendre et de mettre en œuvre les décisions adaptées à partir de l'analyse des situations.

Le cas échéant, il sait expliquer les raisons de ses choix.

Conduite autonome.

Le candidat est capable de conduire en suivant un itinéraire et/ou en se rendant vers un endroit préalablement défini par l'expert.

Il recherche la signalisation et les indices utiles à son déplacement. Il détecte les changements de direction à réaliser et déclenche par lui-même l'enchaînement des actions de conduite.

Le candidat démontre ainsi sa capacité à se diriger seul dans la circulation tout en maintenant le niveau de ses compétences.

3. La courtoisie.

Le candidat fait preuve d'une attitude préventive envers les autres usagers démontrant globalement sa capacité à faciliter la fluidité de la circulation et à contrôler ses réactions face à la pression exercée par les autres usagers, favorisant ainsi une conduite apaisée.

IX. – Transcription de l'évaluation

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.

Le résultat de ce bilan est communiqué au candidat.

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

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

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

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

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