

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

Délégation à la Sécurité Routière
Sous-direction de l'Éducation Routière et du permis de Conduire
Version en vigueur à compter du 1er novembre 2025
SD-ERPC BRPCE

Sommaire

I. Généralités : page 3

- Le rôle de l'accompagnateur (pages 5, 6 et 15)
- La vérification de l'équipement : responsabilité du candidat (pages 11 et 12)
- La régularisation pour raisons non médicales (pages 12 et 13)

II. L'épreuve hors circulation : page 14

- La durée de l'épreuve : 10 minutes
- Le « tout en un » : l'enchaînement des 6 manœuvres (page 15 et 16)
- Le principe de notation (page 14)
- Le 3° rapport de vitesse dans le slalom (page 23)
- Les pieds autorisés (pages 16 et 19)
- Les relevés de vitesse slalom et freinage en A2 (page 28)
- La qualité du freinage (page 27)
- La définition des erreurs (pages 29, 30 et 31)

III. L'épreuve en circulation : page 32

- La durée de l'épreuve : 32 minutes (page 33)
- Le discours de départ (page 34)
- La compétence « partage de la chaussée » : 4 composantes dont l'évaluation de la trajectoire de sécurité (pages 42 et 43)
- La conduite autonome : 5 minutes (page 33)
- Le total de points pour être reçu (page 46)

I. Généralités

1. Les véhicules d'examen

Catégorie	Définitions et âges minimums	Véhicules d'examen
A1	• Cylindrée maximale : 125 cm^3 • Puissance maximale : 11 kW • Rapport puissance/poids ≤ 0,1 kW/kg • Âge minimum : 16 ans	• Puissance maximum : 11 kW • Rapport puissance/poids ≤ 0,1 kW/kg • Vitesse minimum : 90 km/h • Moteur à combustion interne, cylindrée comprise entre 115 et 125 cm^3 • Moteur électrique, rapport puissance/poids ≥ 0,08 kW/kg
A2	• Puissance maximum : 35 kW • Rapport puissance/poids ≤ 0,2 kW/kg • Âge minimum : 18 ans	• Puissance minimum : 20 kW, maximum : 35 kW • Rapport puissance/poids ≤ 0,2 kW/kg • Si moteur à combustion interne, cylindrée minimum de 250 cm^3 • Si moteur électrique, rapport puissance/poids ≥ 0,15 kW/kg

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

- Les épreuves pratiques des examens du permis de conduire sont passées avec des véhicules d'examen dont les caractéristiques techniques sont définies par arrêtés du ministre chargé de la sécurité routière.
- Les véhicules utilisés pour les examens doivent faire l'objet d'une police d'assurance couvrant sans limite les dommages pouvant résulter d'accidents causés aux tiers ainsi qu'aux personnes se trouvant à l'intérieur du véhicule, à l'occasion des épreuves pratiques.
- L'attestation d'assurance n'est demandée qu'aux candidats individuels.

- Si l'expert constate que le véhicule ne répond pas à l'une des caractéristiques techniques définies par les arrêtés susvisés ou ne possède pas l'un des équipements spécifiques rendus obligatoires par ces mêmes arrêtés, il informe l'accompagnateur, en dehors de la présence des candidats, de l'impossibilité de procéder à l'examen en l'état.
- Dans tous les cas, l'accompagnateur peut corriger le manquement ou fournir un véhicule de remplacement, étant entendu que le temps nécessaire à ces opérations est déduit du temps imparti à l'établissement pour la session d'examen en cours.

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

- Les véhicules d'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A doivent être à deux roues, de série courante et avoir été mis en circulation depuis *7 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 défectuosités ne mettant pas en cause la sécurité, l'expert procède à l'examen du candidat ; il informe le délégué de circonscription, à charge pour ce dernier d'intervenir sans retard auprès de l'établissement d'enseignement et si nécessaire auprès du préfet ;
- Si les véhicules utilisés sont équipés d'une boîte de vitesse automatique, les candidats, en cas de réussite, se voient délivrer un permis de conduire valable seulement pour la conduite de ce type de véhicules, la mention codifiée de cette restriction est portée sur le permis.

2. L'accompagnateur

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

- Un représentant de l'établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière ou, dans le cas d'un candidat libre, une personne titulaire du permis de conduire de la catégorie du véhicule présentée et en cours de validité est obligatoirement présente durant l'épreuve pratique.
- Lorsqu'il s'agit d'un représentant de l'établissement d'enseignement de la conduite, il doit être lié à l'établissement d'enseignement qui bénéficie des places d'examen.
- Ce lien doit être de nature professionnelle, qu'il s'agisse d'un contrat de travail, d'une convention de stage ou de tout lien juridique ayant un rapport avec l'exploitation de l'établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière ou de l'entreprise.
- La vérification de la qualité de l'accompagnateur ne constitue pas un contrôle préalable à l'examen de la part de l'expert.

Rôle de l'accompagnateur :

- L'accompagnateur doit contribuer au bon déroulement des épreuves.
- Il accompagne les candidats et établit leur ordre de passage.
- Dans le cas où le temps imparti à l'établissement ne permettrait pas d'examiner l'ensemble des candidats (panne, intempéries…), il détermine le ou les candidats qu'il n'est pas possible d'examiner.
- L'accompagnateur est présent à proximité du candidat pendant le déroulement des épreuves et lors de l'annonce du résultat, le cas échéant.
- Il fait preuve d'une totale neutralité à l'égard de la prestation du candidat et des décisions de l'expert.
- Le service en charge localement de l'organisation des examens du permis de conduire veille au maintien de cette neutralité et prend toutes mesures adaptées, au titre de la police des examens, pour faire cesser un éventuel manquement à ce principe.

Rôle juridique :

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

Rôle pédagogique :

- La présence de l'accompagnateur pendant les épreuves a pour principal objectif d'établir un lien pédagogique avec la formation des candidats. En cas d'échec, cette présence renforce la capacité du formateur à fixer les axes de travail. L'accompagnateur et l'expert n'expriment aucun désaccord de nature pédagogique en présence des candidats.
- Tous les candidats doivent être accompagnés d'une personne titulaire du permis de conduire de la catégorie du véhicule concerné. Sans préjudice des dispositions citées ci-dessus de l'arrêté du 20 avril 2012 modifié, cette personne assiste au déroulement des diverses épreuves et peut tenir le rôle du passager lors de l'épreuve de maîtrise de la moto à allure réduite.
- Son attitude doit être empreinte d'une totale neutralité. Il ne doit pas procéder à un chronométrage ou à un relevé de la vitesse lors de la réalisation des exercices.
- L'accompagnateur apporte sa participation effective pour :
  – installer la piste tirée au sort pendant que l'expert procède aux vérifications réglementaires ;
  – positionner le véhicule au début de l'exercice de maniabilité sans l'aide du moteur ;
  – 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 épreuves

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

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

- Un inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière, dans le cadre de la formation initiale ou continue des experts;
- Un délégué à l'éducation routière, dans le cadre de la police des examens, du contrôle hiérarchique des experts ou de leur formation initiale ou continue ;
- Toute autre personne, désignée par le ministre en charge de la sécurité routière ou par le service en charge localement de l'organisation des examens du permis de conduire et pour laquelle la présence aux examens revêt un intérêt professionnel ;
- Un élève préparant le certificat complémentaire de spécialisation (CCS) du Titre Professionnel ECSR.
  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. Passagers

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

- Les exercices de l'épreuve hors circulation sont en partie réalisés avec passager. Le rôle du passager peut être assumé par toute personne présente sur le centre, âgée d'au moins dix-huit ans à l'exception de la catégorie A1 pour laquelle la personne doit être âgée d'au moins seize ans.
  Dans ce cas le mineur devra présenter une autorisation de son représentant légal du type suivant :
- Je soussigné(e) ..., né(e) le ... à ..., demeurant à ..., agissant en qualité de (rayer les mentions inutiles) père, mère, tuteur, représentant légal, autorité qui a la garde de ... (nom et prénom), déclare l'autoriser à tenir le rôle de passager dans le cadre de l'examen du permis de conduire les motocyclettes de la catégorie A1.
- Les candidats individuels seront informés de cette particularité et devront se faire accompagner en conséquence.

5. Organisation des épreuves & présentation des candidats

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

- De manière générale, l'établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière se charge de la présentation des candidats devant l'inspecteur du permis de conduire.
- S'agissant des candidats individuels, il leur appartient de s'inscrire auprès du service en charge localement de l'organisation des examens du permis de conduire.
- L'ordre de passage des candidats présentés par un même établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière relève du choix de l'enseignant ou du représentant de l'école de conduite.
- L'organisation et la répartition des épreuves hors et en circulation, quand plusieurs établissements sont convoqués à la même heure, relèvent du choix de l'expert.

6. Intempéries

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

- Lorsque les conditions météorologiques sont de nature à mettre en cause la sécurité des usagers et des agents du service public des examens du permis de conduire ou à empêcher le déroulement normal des épreuves, les examens sont annulés.
- La décision d'annulation peut être prise par le préfet ou à l'initiative de l'expert au regard des conditions locales particulières, après recueil de l'avis de l'accompagnateur.
- Les examens peuvent être annulés pour tout ou partie du département ou de la session.
- La décision d'annulation pour intempéries relève des conditions de circulation.
- L'annulation de l'épreuve qui relève du souhait du candidat au vu des conditions climatiques, mais qui n'est pas à l'initiative de l'expert, ne peut être considérée comme relevant des intempéries.
- Dans ce cas, le candidat est excusé, aucune place ne sera restituée.

7. Interdictions diverses

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

- Il est strictement interdit de fumer à l'intérieur du véhicule d'examen. Cette interdiction est également valable à ses abords immédiats lors des épreuves hors circulation. Les téléphones portables doivent être éteints ou mis en position « silencieux ».
- A l'exclusion des données relevées par les chronotachygraphes ou les dispositifs de géolocalisation équipant les véhicules du groupe lourd, qui ne peuvent être neutralisés, tout enregistrement de l'examen est interdit.

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

- 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.
- 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.
- Le changement de machine entre deux essais n'est autorisé qu'au cas où la moto utilisée serait rendue inutilisable au cours du premier essai.

8. Conditions psychologiques de l'examen

Attitude générale de l'expert

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

- S'est préparé pour être au niveau de l'épreuve ;

- Appréhende plus ou moins sereinement l'épreuve. Selon les individus, l'émotion peut se traduire différemment et être plus ou moins perceptible ;
- Peut se trouver, au départ de l'épreuve, en-dessous de ses possibilités habituelles.

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

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

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

Pendant le premier contact

- Le premier contact a une influence déterminante sur le déroulement de l'examen et le résultat final. S'il est vrai qu'en situation d'examen, un candidat perd habituellement une partie de ses moyens, la qualité de l'accueil peut, dans une large mesure, contribuer à compenser cette difficulté.
- L'expert doit prendre l'initiative du premier contact, et ne pas se formaliser s'il n'obtient pas en retour la courtoisie escomptée.

Pendant l'examen

- La qualité d'une évaluation dépend du niveau d'expertise technique de l'expert, mais également de sa capacité à instaurer un climat propice à la restitution des compétences réelles du candidat.
- L'expert s'assure que le candidat a bien compris ce qui lui est demandé.
- L'expert pourra instaurer un dialogue avec le candidat tant dans le cadre de l'évaluation que pour lui signaler des actions défaillantes.

- Dans le même esprit, il pourra lui prodiguer des recommandations et des conseils, s'il estime qu'ils peuvent être de nature à favoriser la restitution des compétences.
- En cas d'émotivité importante constatée en cours d'épreuve, il peut être utile de s'arrêter quelques instants pour permettre au candidat de retrouver son calme et ses moyens.

9. La vérification de l'identité

L'expert vérifie l'identité du candidat à l'aide de la liste des titres permettant aux candidats aux examens du permis de conduire de justifier de leur identité, fixée par l'arrêté du 23 décembre 2016.

10. La vérification de l'équipement

- Le port d'un casque de type homologué (article R. 431-1 du code de la route + obligation de la présence des dispositifs réfléchissants), de gants pour motocyclistes, conformes à la réglementation relative aux équipements de protection individuelle, attestées par le marquage CE (article R. 431-1-2 du code de la route), d'un blouson ou d'une veste manches longues, d'un pantalon ou d'une combinaison et de bottes ou de chaussures montantes est obligatoire lors des épreuves hors et en circulation (les bottes en caoutchouc et les coupe-vent ne sont pas autorisés).
- De plus, lors des seules épreuves en circulation, le candidat doit superposer au blouson, ou à la veste, un dossard tel qu'il est défini par l'arrêté du 8 janvier 2001 relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement à titre onéreux de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière.
- La conformité et le bon état des équipements obligatoires portés, lors des examens, hors circulation et en circulation, relève de la seule responsabilité du candidat, ou de son représentant légal pour un mineur.
- La vérification du port des équipements par l'expert est un simple contrôle visuel. Cependant, en cas de doute avéré sur la conformité des équipements obligatoires, l'expert peut demander au candidat de démontrer que son équipement est conforme aux exigences réglementaires. En cas de non port des équipements obligatoires, l'examen ne peut avoir lieu (pour rappel l'équipement peut être prêté).

- 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. Si un passager ne porte pas un équipement adéquat, il est invité à le modifier ou il est procédé à un changement de passager. En aucun cas le candidat ne pourra être excusé pour ce motif.

11. Les régularisations

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

Article 3 / I

- Les candidats au permis de conduire peuvent passer l'épreuve pratique sur un véhicule muni d'un changement de vitesses automatique.
- La conduite d'un véhicule équipé d'un changement de vitesses manuel est subordonné à la réussite d'une épreuve pratique passée sur un véhicule équipé d'un changement de vitesses manuel.
- Un véhicule équipé d'un changement de vitesses manuel est un véhicule dans lequel une pédale d'embrayage (ou une poignée d'embrayage pour les catégories A1, A2 et A) est présente et doit être actionnée par le conducteur au démarrage, à l'arrêt du véhicule et lors du changement de vitesses. Les véhicules qui ne correspondent pas aux critères énoncés ci-dessus sont considérés comme des véhicules à changement de vitesses automatique.
- Si l'examen est passé sur un véhicule muni d'un changement de vitesses automatique, après avoir satisfait à cette épreuve les candidats se voient délivrer un permis de conduire valable seulement pour la conduite des véhicules munis d'un changement de vitesses automatique.
- 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.

(*) Dans ce cas, le candidat passe l'ensemble des manœuvres prévues pour l'épreuve hors circulation, à l'exception de la manœuvre 1 : « déplacer la moto sans l'aide du moteur ». Il a la possibilité de poser trois fois un pied au sol lors de chaque essai pour l'enchaînement des manœuvres 2 à 6, sans que cette action ne soit comptabilisée comme une erreur. Il doit obtenir une note A ou B à l'issue de l'un de ses 2 essais pour valider la régularisation.

Caractéristiques des motocyclettes de la catégorie A :

A	Puissance minimum 50 KW Poids à vide minimum 175 Kg Cylindrée minimum 595 cm3

Article 3 / II

- Les candidats au permis de conduire les véhicules spécialement aménagés pour tenir compte de leur handicap physique passent l'examen défini à l'article 2-IV. 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 (HC)

1. La notation

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

– note A : niveau bon ;

– note B : niveau satisfaisant ;

– note C : niveau insuffisant.

Le résultat est communiqué au candidat après chaque essai.

La notation C, attribuée aux deux essais accordés, entraîne l'ajournement du candidat.

La chute, lors des exercices, entraîne la notation C et l'arrêt immédiat de l'examen (sauf lors de la manœuvre 1).

2. La chronologie

1. Tirage au sort du test de maniabilité pour installation de la piste par l'accompagnateur.
2. Vérification de l'identité du candidat.
3. Test de maniabilité.
4. Bilan.
5. Transcription du résultat.

3. Tirage au sort de la piste

Le tirage au sort est réalisé par un des premiers candidats convoqués de chaque demi-journée sur présentation par l'expert de l'ensemble des fiches.

Le numéro de la fiche est le même pour 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.

4. Installation de la piste

Réalisée par l'accompagnateur et vérifiée par l'expert.
Installation : Seuls les cônes et piquets figurant sur les fiches d'examen doivent être installés sur la piste.

5. Les manœuvres à réaliser

Le candidat doit enchaîner 6 manœuvres de base sur piste, en restant dans les limites du terrain. Chaque manœuvre est composée de plusieurs phases.

- ***Manœuvre 1 – déplacer la moto sans l'aide du moteur (5 phases) :***

Débéquiller le motocycle ; le déplacer sans l'aide du moteur, en marchant à côté en marche avant ; s'arrêter ; le déplacer sans l'aide du moteur, en marchant à côté en marche arrière ; garer le motocycle en le mettant sur sa béquille.

- ***Manœuvre 2 –*** *déplacer la moto à allure réduite sans passager (6 phases) :*

Démarrer ; effectuer un 'S'en roulant au pas (sauf véhicule équipé d'une boite automatique) ; franchir le couloir d'évitement ; effectuer un arrêt de précision en courbe ; démarrer en courbe et reprendre sa voie ; effectuer un demi-tour.

- ***Manœuvre 3 – effectuer un freinage d'urgence (2 phases) :***

Accélérer à au moins 50km/h ; puis effectuer un freinage d'urgence à une vitesse de 50 km/h sur une distance maîtrisée.

- ***Manœuvre 4 –*** *déplacer la moto à allure réduite avec passager (4 phases) :*

Prendre un passager ; quitter un emplacement avec passager ; effectuer un parcours en boucle avec passager ; s'arrêter avec précision avec un passager.

- ***Manœuvre 5 –*** *effectuer un slalom (2 phases) :*

Effectuer un slalom à une vitesse d'au moins 40 km/h ; puis effectuer un demi-tour.

- ***Manœuvre 6 –*** *effectuer un évitement (3 phases) :*

Accélérer à au moins 50 km/h ; puis effectuer un évitement à une vitesse de 50 km/h ; puis effectuer un freinage de précision dans un emplacement de stationnement.

➢ Nombre d'essais

Le candidat dispose d'un seul essai pour la manœuvre 1.

Le candidat dispose de deux essais pour l'enchaînement des manœuvres 2 à 6.

➢ Nombre de pieds posés au sol autorisé (cf. définition erreur : pied au sol en page 29)

Le candidat a la possibilité de poser trois fois un pied au sol lors de chaque essai pour l'enchaînement des manœuvres 2 à 6, sans que cette action ne soit comptabilisée comme une erreur. Seuls les pieds posés au sol à partir de la quatrième fois sont comptabilisés comme des erreurs (pour rappel les pieds posés dans les zones neutralisées ne sont pas comptabilisés).

Le nombre de pieds autorisés, lors de chaque essai, pour l'enchaînement des manœuvres 2 à 6, est réduit de trois à deux, lorsqu'une erreur est commise à l'occasion de la réalisation de la manœuvre 1.

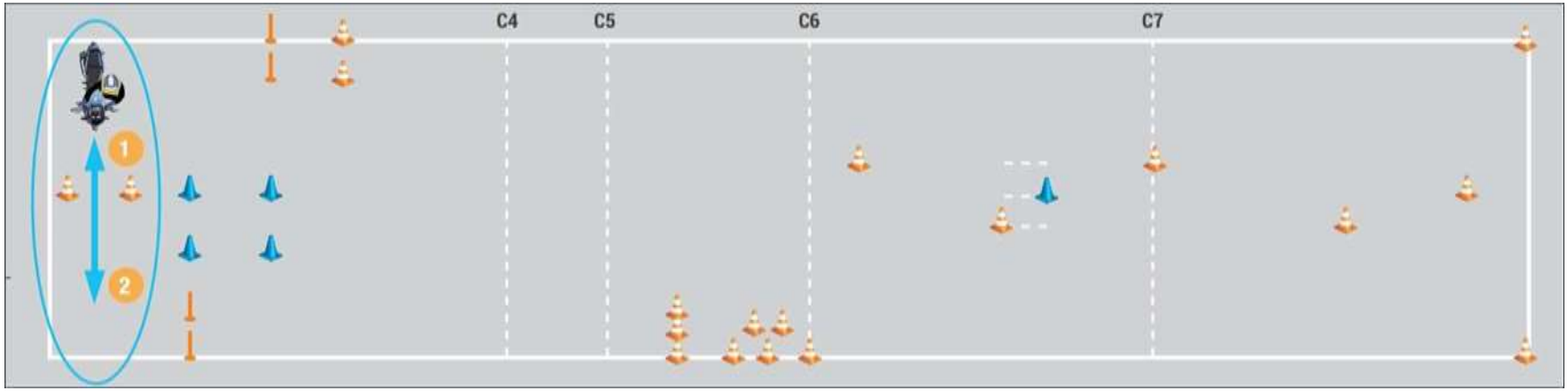
Dans ce cas, les pieds posés au sol sont comptabilisés comme des erreurs à partir de la troisième fois.

➢ Manœuvre 1 – déplacer la moto sans l'aide du moteur

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

- 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 (2). Lorsque la motocyclette a entièrement franchi la porte, il doit reculer de (2) vers (1) selon le parcours défini par la fiche d'examen ;
- 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.
- Il doit la béquiller en (1) (béquille centrale ou latérale).

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.



Rappel : le candidat ne dispose que d'un seul essai pour cette manœuvre.

Précision : la position de la moto une fois béquillée et l'essai terminé, est la position de départ pour la suite de l'épreuve (manœuvres 2 à 6).

DEFINITIONS DES ERREURS
-> *Exercice non réalisé :* Impossibilité de réaliser l'exercice. -> *Chute de la machine :* Moto couchée, un point d'appui au sol, (autre que les pneumatiques). -> *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. -> *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. -> *Erreur de parcours :* Ce qui n'est pas en tout point conforme au parcours prévu par la fiche.

Précisions pour l'évaluation :

Il n'y a pas de reconnaissance du parcours, celui-ci doit être appris lors de la formation. Les explications sur la façon de procéder pour réussir l'exercice ne doivent pas être indiquées au candidat.

Parcours :

Les départ et arrivée de l'exercice de maîtrise de la moto sans l'aide du moteur, matérialisés sur les fiches d'examen, doivent être respectés.

L'essai :

Pour cet exercice un seul essai est autorisé. La position de la motocyclette à la fin de l'essai est la position de départ pour la manœuvre 2, sauf en cas de chute (dans ce cas, la motocyclette est positionnée par l'accompagnateur).

En cas de refus de réaliser la manœuvre 1, le candidat est excusé.

Technique :

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

L'arrêt est autorisé.

Marche arrière :

Lorsque la marche arrière ne peut être réalisée en une seule manœuvre, le candidat peut effectuer une marche avant en ligne droite;

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

Béquilles :

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

Équipement :

Le port de l'équipement est obligatoire pour les exercices de maîtrise de la moto sans l'aide du moteur. 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. Si le casque n'est pas attaché, ou mal attaché, l'expert demande au candidat de corriger.

S'il paraît manifestement de taille inadaptée, l'expert demande au candidat de trouver un casque conforme.

Bilan :

Le résultat de cet exercice est communiqué au candidat :

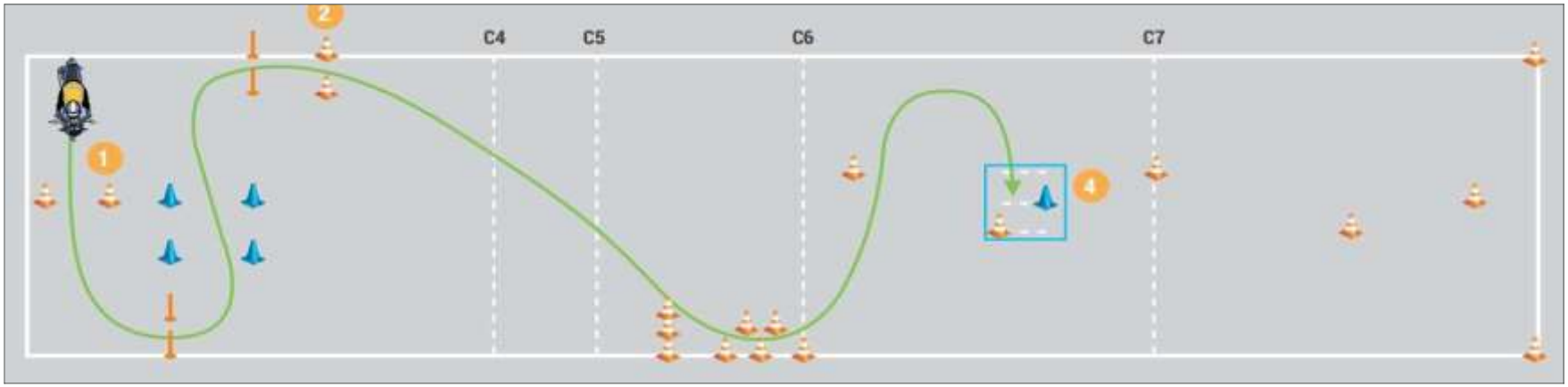
– Aucune erreur : le candidat conserve la possibilité de poser trois fois un pied au sol pour l'enchaînement des manœuvres 2 à 6, sans que cette action ne soit comptabilisée comme une erreur (pour les 2 essais le cas échéant).

– 1 erreur ou plus : le candidat conserve la possibilité de poser 2 fois un pied au sol pour l'enchaînement des manœuvres 2 à 6, sans que cette action ne soit comptabilisée comme une erreur (pour les 2 essais le cas échéant).

➢ Manœuvres 2 à 6

- ***Manœuvre 2 –*** *déplacer la moto à allure réduite sans passager (4 premières phases) :*

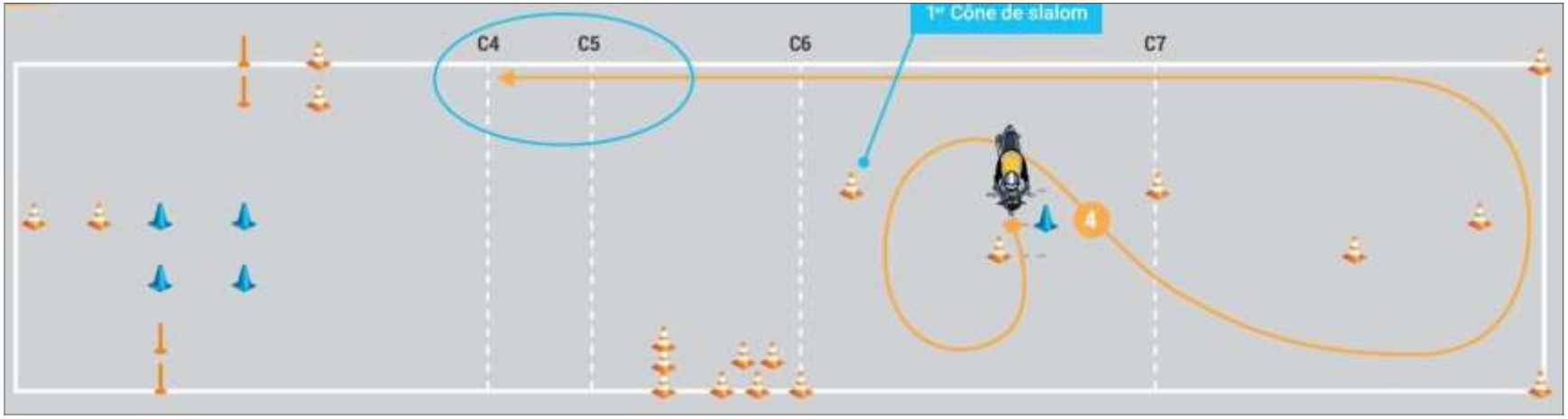
Démarrer ; effectuer un « S » en roulant au pas (sauf véhicule équipé d'une boite automatique) ; franchir le couloir d'évitement ; effectuer un arrêt de précision en courbe.



– la position de la motocyclette se situe au départ du test ;
– le candidat doit effectuer le parcours sens (1->2) ;
– lorsque l'épreuve est passée sur un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel, il doit effectuer le parcours de (1) en (2) en roulant au pas, de façon à démontrer sa capacité à actionner l'embrayage, si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins (*) ;
– le candidat doit marquer l'arrêt en (4) (pied[s]) au sol, moto immobilisée).

- ***Fin Manœuvre 2 & Manœuvre 3 – effectuer un freinage d'urgence :***

Démarrer en courbe et reprendre sa voie ; effectuer un demi-tour ; accélérer à au moins 50 km/h ; puis effectuer un freinage d'urgence à une vitesse de 50 km/h sur une distance maîtrisée.

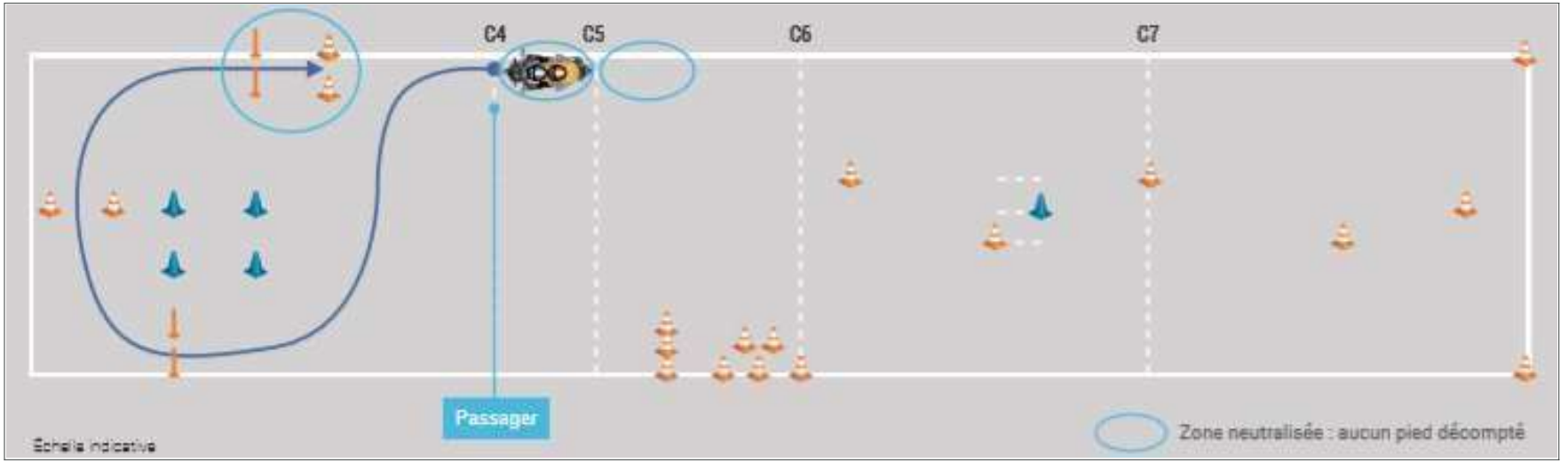


– le candidat doit repartir du point 4 et effectuer le parcours prévu sur la fiche ;
– le candidat doit, après avoir fait un demi-tour, effectuer le retour en ligne droite, avoir engagé le troisième rapport de vitesse minimum (*) avant d'avoir atteint la vitesse minimum de 50 km/h au niveau de la ligne C6 ;
– il doit au passage en ligne C6 effectuer un freinage d'urgence et immobiliser sa moto :

- avant la ligne C5 si la piste est sèche ;
- avant la ligne C4 si la piste est humide. (Présence de traces d'humidité sur la trajectoire empruntée par la moto lors de l'exercice).

- ***Manœuvre 4 –*** *déplacer la moto à allure réduite avec passager (4 phases) :*

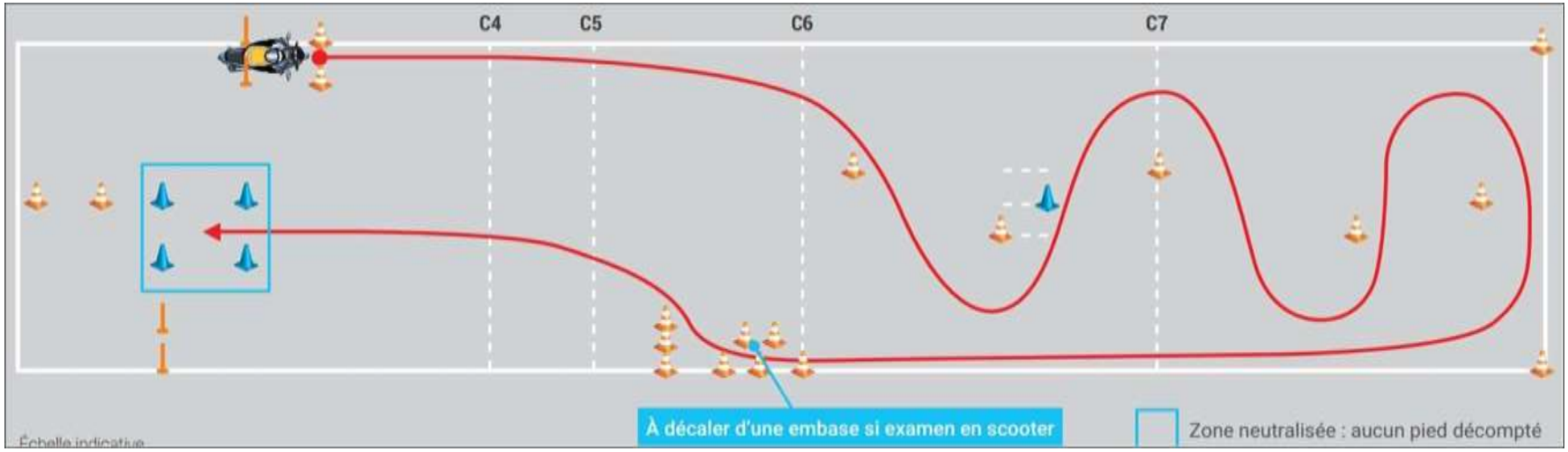
Prendre un passager ; quitter un emplacement avec passager ; effectuer un parcours en boucle avec passager ; s'arrêter avec précision avec un passager.



– le passager doit être placé au niveau de l'évitement à l'extérieur de la piste, en sécurité ;
– le passager s'installe et candidat doit effectuer avec le passager, le parcours défini par la fiche d'examen ;
– il doit s'arrêter dans la zone, prévue par la fiche, comprise entre la porte « piquets » et la porte « cônes » sans que l'un et/ou l'autre des pneumatiques (point de contact au sol) ne sorte(nt) de cette zone ;
– le passager doit descendre.

- ***Manœuvre 5 – effectuer un slalom (2 phases) & Manœuvre 6 –*** *effectuer un évitement (3 phases) :*

Effectuer un slalom à une vitesse d'au moins 40 km/h ; puis effectuer un demi-tour ; accélérer à au moins 50 km/h ; puis effectuer un évitement à une vitesse de 50 km/h ; puis effectuer un freinage de précision dans un emplacement de stationnement.



– le candidat doit avoir engagé le troisième rapport de vitesse minimum au niveau du 1er cône du slalom et avoir atteint la vitesse minimum de 40 km/h au niveau de la ligne C7 ;
– il doit, après avoir fait un demi-tour, effectuer le retour en ligne droite, avoir engagé le troisième rapport de vitesse minimum avant l'évitement (*) et avoir atteint la vitesse minimum de 50 km/h au niveau de la ligne C6 ;
– il doit effectuer un évitement et aller immobiliser sa moto dans la zone d'arrêt prévue par la fiche, sans que l'un et/ou l'autre des pneumatiques (point de contact au sol) ne sorte(nt) de cette zone ;
– l'essai est terminé.
(*) Sauf véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique

Précisions pour l'évaluation

Il n'y a pas de reconnaissance du parcours, celui-ci doit être appris lors de la formation. Les explications sur la façon de procéder pour réussir l'exercice ne doivent pas être indiquées au candidat.

Le parcours

– le point de départ prévu sur les fiches d'examen doit être impérativement respecté ;
– le candidat doit obligatoirement effectuer le parcours retenu, aucune erreur n'étant admise.

Les essais

– le candidat dispose de deux essais si nécessaire ;
– la réalisation d'un essai est terminé après l'arrêt de la motocyclette, candidat(e) pied(s) au sol, dans la zone d'arrêt située après l'exercice d'évitement ;
– 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 ;
– au cours du 2ème essai, en cas de notation C obtenue lors du 1er essai, l'expert peut interrompre l'examen à l'occasion d'un arrêt, si la ou les erreur(s) déjà réalisées, entraînent d'ores et déjà la notation C pour le 2ème essai ;
– en cas de notation B lors du 1er essai, il n'est pas procédé à un 2ème essai.

Notation :

– trois notations sont possibles : A, B ou C.

La chute :

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

Examen réalisé avec un scooter :

– Le deuxième cône intérieur à l'entrée du couloir d'évitement doit être déplacé d'une embase vers l'axe médian de la piste. Cf page 23.

Les zones neutralisées :

Quatre zones sont neutralisées :

– du point (1) jusqu'au franchissement par la bande de roulement arrière (point de contact au sol) de la première porte, cependant, pour ne pas allonger la durée de l'épreuve, le nombre d'essais accordés pour se repositionner est limité à un. Au-delà, le candidat ne se repositionne pas et le parcours doit être réalisé ;
– du départ en (4), jusqu'au franchissement par la bande de roulement de la roue avant (point de contact au sol) de la ligne située dans l'axe du cône (c'est-à-dire la troisième ligne rencontrée). En cas de calage, le candidat ne se repositionnera pas. Un ou plusieurs pieds posé(s) dans cette zone, même après le franchissement par la bande de roulement de la roue avant (point de contact au sol) de la ligne, ne sera pas pris en compte ;
– de la prise du passager jusqu'au franchissement par la bande de roulement arrière (point de contact au sol) de la ligne C5 (si piste sèche) ou de la ligne C4 (si piste humide), cependant, pour ne pas allonger la durée de l'épreuve, le candidat ne se repositionne pas;
– du départ, après la descente du passager, jusqu'au franchissement par la bande de roulement arrière de la porte « cônes », cependant, pour ne pas allonger la durée de l'épreuve, le candidat ne se repositionne pas.
– les éventuelles erreurs commises en zones neutralisées ne sont pas prises en compte lors de l'évaluation, à l'exception de la chute, qui reste éliminatoire quel qu'en soit l'endroit et la cause (exemple : chute provoquée par la montée ou la descente du passager).

Technique :

– le candidat, sauf sur le parcours de (1) en (2), 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).
– lors des demi-tours en bout de piste, le rapport de vitesse utilisé et l'allure ne doivent pas être évalués ;
– lors de la manœuvre de freinage d'urgence, 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 (*) ;

– lors de la manœuvre de slalom à 40 km/h, le troisième rapport de vitesse (minimum) doit être engagé au plus tard avant le premier cône du slalom. Dans le cas contraire, la notation B serait attribuée (*) ;
– lors de la manœuvre d'évitement, 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 (*).

Calage du moteur :

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

Évaluation du parcours de (1) en (2), pour les véhicules équipés d'un changement de vitesse manuel :

Pour évaluer la capacité du candidat à rouler au pas en actionnant l'embrayage, si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins, sur le parcours de (1) en (2), l'expert peut utiliser un chronomètre. Le chronométrage débute au franchissement par la bande de roulement arrière (point de contact au sol) de la 1ère porte et se termine au franchissement par la bande de roulement arrière (point de contact au sol) de la porte en (2).

- Maîtrise de l'embrayage non acquise : notation C < 14 s.
- Maîtrise de l'embrayage en cours d'acquisition : 14 s ≤ notation B (en l'absence d'autre[s] erreur[s]) < 16 s.
- Maîtrise de l'embrayage acquise : notation A ≥ 16 s (en l'absence d'autre[s] erreur[s]).

Le chronométrage relevé n'a pas vocation à être présenté au candidat.

Pour évaluer la capacité du candidat à rouler au pas en actionnant l'embrayage, si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins, sur le parcours de (1) en (2), l'expert qui n'utilise pas de chronomètre procédera à l'évaluation dans le respect des critères suivants:

- L'évaluation a lieu lors du franchissement des 3 portes situées de la porte (1) -non incluse- à la porte (2) -incluse- ;
- Le franchissement d'une porte débute au passage de la bande de roulement de la roue avant (point de contact au sol) de la porte et se termine par le passage de la bande de roulement de la roue arrière (point de contact au sol) de la même porte.
- Maîtrise de l'embrayage non acquise : utilisation combinée accélérateur et embrayage (éventuellement frein[s]) lors du franchissement de moins de 2 portes : notation C.
- Maîtrise de l'embrayage en cours d'acquisition : utilisation combinée accélérateur et embrayage (éventuellement frein[s]) lors du franchissement de 2 portes : notation B (en l'absence d'autre[s] erreur[s]).

- Maîtrise de l'embrayage acquise : utilisation combinée accélérateur et embrayage (éventuellement frein[s]) lors du franchissement des 3 portes : notation A (en l'absence d'autre[s] erreur[s]).

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

L'arrêt :

– l'arrêt n'est autorisé que lorsqu'il est prévu, à savoir en (4), à l'issue du freinage d'urgence, lors de l'arrêt de précision pour déposer le passager et dans la zone de freinage de précision située après l'évitement ;
– l'arrêt étant progressif, et non instantané, le ou les pieds posés à cette occasion ne doivent pas être considérés comme des erreurs;
– l'arrêt en zone (4) : le candidat doit marquer l'arrêt, point de contact au sol de la roue avant, entre la 1ère ligne et celle située sur l'axe médian. Les 2 lignes font partie de la zone d'arrêt ;
– le fait pour le candidat d'effectuer une marche arrière lors d'un arrêt n'entraîne pas de sanction mais une intervention immédiate de l'expert pour interrompre cette pratique. S'il l'estime nécessaire, l'expert peut demander au candidat de se replacer dans la position qu'il occupait avant d'entamer cette action.

Anticipation du freinage d'urgence :

– la notation C n'est appliquée que lorsque le freinage d'urgence est déclenché sans ambiguïté possible avant la ligne C6.
En effet, il ne saurait être reproché au candidat (la vitesse de retour étant de 50 km/h pour un repère [ligne C6] mesurant 10 cm de large) une anticipation de quelques centimètres.

Qualité du freinage d'urgence :

– la notation B n'est appliquée que dans l'un et/ou l'autre des deux cas suivants :
  - Lorsque la roue arrière perd le contact au sol de façon observable, sans aucune ambiguïté possible ;
  - Lorsque le candidat n'adopte pas une position lui permettant de maintenir fermement son guidon.

Dans les 2 cas, le relevé de ces erreurs doit se baser sur des actions, ou non actions, clairement observables et opposables au candidat.

Le passager :

– le passager doit se tenir des deux mains, le plus près possible du conducteur, les pieds sur les repose-pieds et les genoux serrés. Toute autre attitude ne peut être acceptée. Le passager ne doit pas communiquer avec le candidat en dehors des phases de montée et de descente de la motocyclette. La notation C ne peut être appliquée à un candidat que dans le seul cas où il est incontestable que l'action du passager a permis d'éviter une notation C.

Le radar :

1. L'utilisation du radar doit respecter les principes suivants :
– l'expert doit impérativement se placer selon les prescriptions d'utilisation du radar afin d'être en mesure de relever précisément la vitesse au moment défini par la fiche d'examen ;
– l'expert doit certifier la pertinence de la mesure. En cas de mesure manifestement erronée (le radar ne peut saisir et analyser dans sa zone de saisie qu'une seule vitesse, d'autres déplacements que celui du véhicule à mesurer dans cette zone peuvent engendrer des mesures erronées au point de contrôle) il reste à son expertise de valider ou invalider l'essai en cours s'il dispose de mesures fiables avant ou après le point de contrôle ;
– en cas de panne du radar en cours d'essai ou d'absence de mesures fiables, celui-ci est annulé et il est procédé à un nouvel essai ; en l'absence de radar opérationnel disponible sur le centre d'examens, les examens ne peuvent avoir lieu.

2. Il a été fixé une marge de 5 km/h qui doit être ajoutée à la vitesse lue sur le radar dans les cas suivants :
– lorsque les véhicules utilisés relèvent de la catégorie A1 (manœuvres 3, 5 et 6) ;
– pour la réalisation de l'évitement (manœuvre 6) quelle que soit la catégorie dont relève le véhicule utilisé.
Dans ces 2 cas, l'expert ne prend pas en compte la vitesse enregistrée mais la vitesse retenue après application de la marge de 5 km/h (exemple : vitesse lue sur le radar 46 km/h, vitesse retenue 51 km/h).

3. La vitesse relevée n'a pas vocation à être présentée au candidat.

PRINCIPE DE NOTATION

Cas général :

-> *Exercice correctement réalisé* : notation A
-> *Une erreur :* notation B
-> *Deux erreurs :* notation C

DEFINITION ET NOTATION DES PRINCIPALES ERREURS

NOTATION B :

-> *Cône déplacé ou renversé* : C'est un cône qui doit être remis en place.
NB : Un cône touché ne nécessitant pas une remise en place n'est pas considéré comme une erreur.

-> *Piquet déplacé ou renversé :* C'est un piquet qui doit être remis en place.
NB : Le déplacement ou le renversement d'un piquet par son embase n'est pas considéré comme une erreur. Un piquet touché ne nécessitant pas une remise en place n'est pas considéré comme une erreur.

-> *1 Pied au sol :* C'est un pied qui touche le sol (hors pieds autorisés).
NB : Un pied qui n'est plus sur le repose-pied et qui ne touche pas le sol n'est pas considéré comme une erreur.
Plusieurs pieds au sol au même moment ne comptent que pour une erreur.

-> Cône ou piquet déplacé ou renversé et pose d'un ou plusieurs pieds au sol de façon simultanée *(hors pieds autorisés).*
NB : Lorsqu'à l'occasion du franchissement d'une porte un cône ou un piquet sont renversés obligeant le candidat 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.

-> Maîtrise de l'embrayage en cours d'acquisition *sur le parcours de (1) en (2) :*
- Utilisation combinée accélérateur et embrayage (éventuellement frein[s]) lors du franchissement de 2 portes (*).
- Chronométrage : ≤ 14 et < 16 secondes.

-> *Qualité du freinage d'urgence* ***(dans l'un et/ou des deux cas suivants)*** *:*
- Roue arrière perd le contact au sol de façon observable, sans aucune ambiguïté possible.
- Le candidat n'adopte pas une position lui permettant de maintenir fermement son guidon.

-> *Troisi****ème rapport de vitesse non engagé lors de la manœuvre du slalom avant le 1****er* *cône du slalom (*).*
-> Troisième rapport de vitesse non engagé avant le freinage d'urgence (*).
-> Troisième rapport de vitesse non engagé avant l'entrée de l'évitement (*).

NOTATION C :

-> *Chute de la machine* : Lors de l'essai, moto couchée, un point d'appui au sol (autre que les pneumatiques). Une chute entraîne l'arrêt immédiat de l'examen.

-> *Erreur de parcours :* Ce qui n'est pas en tout point conforme avec le parcours.

-> *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 de sortie de terrain si l'on roule sur la ligne sans la franchir.

-> *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.

-> ***Renversement ou déplacement d'un ou plusieurs cônes de l'évitement durant la manœuvre 6*** *:* Quel que soit la partie de la moto ou du conducteur ayant provoqué la chute du cône.

-> *Non-respect de la vitesse minimale au(x) point(s) de contrôle :*
- vitesse de référence (50 km/h) non atteinte à la ligne C6 lors de la manœuvre de freinage d'urgence (marge de 5 km/h pour A1) ;
- vitesse de référence (40 km/h) non atteinte à la ligne C7 lors de la manœuvre de slalom (marge de 5 km/h pour A1);
- vitesse de référence (50 km/h) non atteinte à la ligne C6 lors de la manœuvre d'évitement (marge de 5 km/h pour A1 et A2).

-> Anticipation du freinage d'urgence *:* Freinage d'urgence déclenché avant la ligne C6.

-> 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 (en dehors des arrêts prévus par la fiche, en (4), au freinage d'urgence et pour déposer le passager) : Le motocycle est à l'arrêt, le candidat a*** *un ou les pieds au sol.* L'arrêt en équilibre n'est pas considéré comme une erreur.

-> *Arrêt incorrect en (4) :* Correspond à un arrêt hors zone en (4).

-> ***Arrêt hors de zone de freinage de précision après l'évitement*** *:* L'arrêt est considéré hors zone 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).

-> ***Arrêt hors zone d'arrêt de précision avec le passager*** *:* L'arrêt est considéré hors zone d'arrêt dès qu'un point de contact au sol de la motocyclette se trouve hors des limites définies par les fiches d'examen (matérialisées par 2 piquets et 2 cônes sur la piste).

-> ***Maîtrise de l'embrayage) non acquise sur le parcours de (1) en (2)*** *:*
- Utilisation combinée accélérateur et embrayage (éventuellement frein [s]) lors du franchissement de moins de 2 portes (*)
- Chronométrage : < 14 s.

-> *Exercice non réalisé :* impossibilité de réaliser l'exercice.

NON EVALUE :

-> *Calage du moteur* : le calage du moteur n'est pas évalué en tant que tel.
-> *Refus de réaliser la manœuvre 1 :* le candidat est excusé.

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

6. Le bilan final

L'expert communique le bilan final au candidat
Pour être admis à l'épreuve hors circulation il faut avoir obtenu lors du test de maniabilité : A ou B.

III. L'épreuve en circulation (CIR)

1. Le véhicule suiveur

Le véhicule suiveur n'est pas considéré comme un véhicule d'examen, il ne doit donc pas être obligatoirement équipé de doubles commandes et de panneaux de toit portant la mention « Auto-école ».
Il doit répondre aux conditions ci-après :
– être un véhicule de série, réceptionné sous le genre voiture particulière (VP) ou camionnette (CTTE), dont le poids total autorisé en charge (PTAC) n'excède pas 3 500 kg ;
– comporter au moins quatre places assises ;
– être équipé de vitres latérales au niveau de toutes les places assises et d'une vitre arrière ;
– atteindre une vitesse suffisante permettant de suivre la moto dans des conditions normales de circulation en agglomération, sur route et autoroute.

2. Le test de la vue

Il est réalisé à chaque examen, selon la même procédure que celle prévue pour les examens de la catégorie B. Le cas échéant, si le test n'est pas concluant, l'expert en signale le résultat au préfet.

3. Élaboration du parcours

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

L'épreuve pratique se déroule sur des itinéraires variés empruntant des parcours urbains, routiers et, si possible, autoroutiers ou assimilés.
L'expert s'attache, en fonction des possibilités du secteur d'examen, à placer le candidat dans le maximum de situations de conduite qu'un conducteur est susceptible de rencontrer en et hors agglomération. Il privilégie le passage successif d'une zone à l'autre et veille autant que possible à ménager une progressivité du niveau de difficulté.
Pendant le parcours, l'expert dirige le candidat au moyen de la liaison radio en s'assurant qu'il est bien compris.
L'expert utilise notamment les panneaux de signalisation.
Pendant la phase de conduite effective, le candidat est placé en situation d'autonomie pendant environ 5 minutes.

Principes d'élaboration du parcours :

L'épreuve, d'une durée de 32 minutes, comprend la présentation de l'équipement et l'installation sur le motocycle. La conduite effective qui doit avoir une durée de 25 minutes, comprend la phase de conduite autonome ainsi que la situation arrêt/départ.
Le parcours doit comporter globalement un tiers de circulation en agglomération et deux tiers hors agglomération.
Le candidat doit être évalué dans des infrastructures routières et des situations de circulation suffisamment variées.
L'objectif est d'évaluer la capacité du candidat à déceler les changements de contextes de circulation et à adapter sa conduite en conséquence.
La construction du parcours ne doit pas être figée, mais elle doit correspondre aux besoins d'évaluation des compétences du candidat, au fur et à mesure de leur restitution.
Il comporte une phase guidée et une phase de conduite autonome.

Phase de conduite autonome :

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

La situation arrêt-départ en circulation :

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

4. La chronologie

1. Vérification identité
2. Présentation de l'épreuve
3. Essai équipement radio
4. Épreuve
5. Bilan et transcription du résultat.

5. La présentation de l'épreuve

L'expert précise aux candidats qu'ils devront démontrer leur capacité à s'insérer dans le trafic en toute sécurité, dans le respect des règles du code de la route, et en parfaite autonomie. Ils devront également être capables d'adapter leur allure aux situations rencontrées, tout en maîtrisant la trajectoire de sécurité.
Avant le départ, l'expert précise aux candidats qu'ils doivent confirmer par un hochement de tête affirmatif qu'ils ont bien compris chaque indication donnée. Les indications incomprises se traduisant par un hochement de tête négatif. Les indications sont formulées avec précision, éventuellement à plusieurs reprises et suffisamment tôt, pour laisser le temps aux candidats de mettre en œuvre les savoir-faire requis.

6. L’épreuve

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

Le candidat doit notamment :
– quitter un emplacement de stationnement, repartir après un arrêt (arrêt-départ en circulation) ;
– emprunter des routes droites, négocier des virages ;
– changer de direction, franchir des intersections, utiliser des voies d’accélération et de décélération ;
– réaliser un parcours empruntant des voies à caractère urbain, routier et/ou autoroutier ;
– dépasser et croiser des véhicules.

7. L’évaluation

Elle repose sur l’analyse et le bilan des compétences du candidat.
Cette évaluation repose sur un inventaire des points tant positifs que négatifs de l'aptitude à la conduite du candidat.
Pour chaque compétence, l’expert prend en compte tant les actions bien réalisées que celles qui ne l’ont pas été.
À 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.

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

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

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

Le candidat présente ses équipements de protection (*) : les gants, les bottes, vêtements couvrants et casque. Il indique que le casque est homologué et à la bonne taille.
L'installation consiste à régler les rétroviseurs (si nécessaire), à mettre en fonction (le cas échéant) et vérifier le bon fonctionnement du feu de croisement 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 compétences dynamiques du candidat

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

« Maintenir des espaces de sécurité ».
Pour chacune de ces compétences, l'expert attribue une notation comprise entre 0 et 3 en s'appuyant sur les définitions ci-après :
Niveau 0 : au moins une composante de la compétence n'est pas acquise et le candidat est incapable de la restituer.
Pour autant, la sécurité n'a pas dépendu des tiers ;
Niveau 1 : la compétence est en cours d'acquisition mais mal maîtrisée. Elle a été mise en œuvre pendant l'examen de manière incomplète;
Niveau 2 : la compétence est acquise. Elle a été mise en œuvre pendant l'examen à des niveaux de qualité variable ;
Niveau 3 : la compétence est correctement et régulièrement restituée. Le candidat a su la mettre en œuvre à chaque fois que cela était utile.

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

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

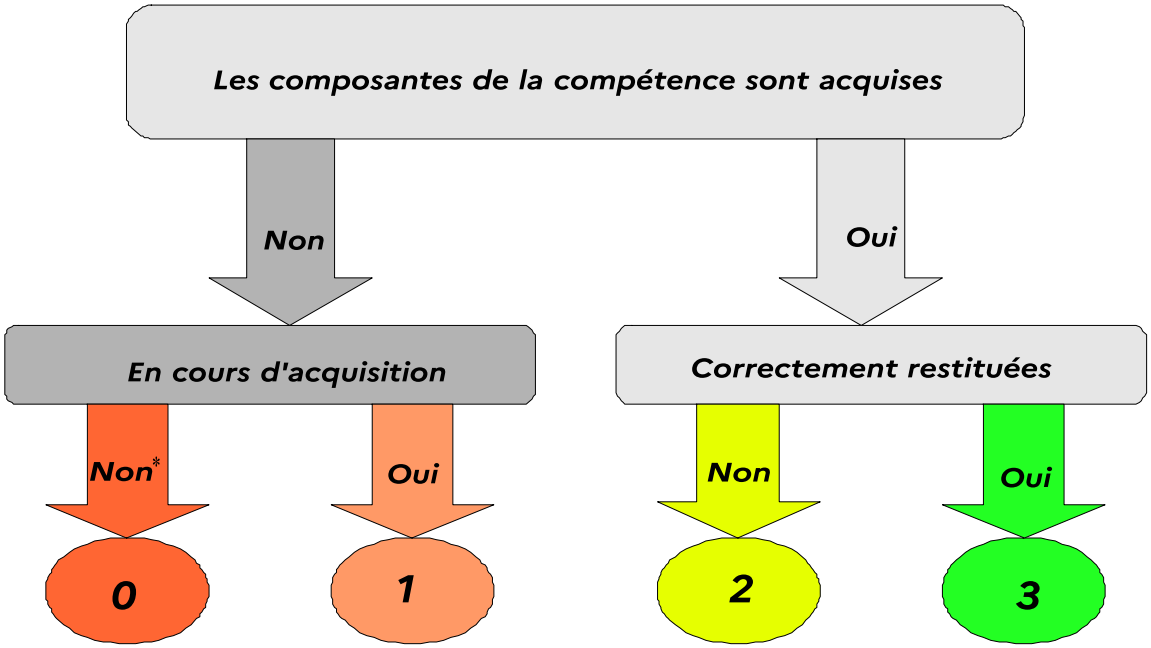
- Circulation à gauche sur chaussée à double sens (art. R. 412-9) ;
- Franchissement d'une ligne continue (art. R. 412-19) ;
- Circulation sur bande d'arrêt d'urgence (art. R. 412-8) ou les voies réservées (art. R. 412-7) ;
- Non-respect d'un signal prescrivant l'arrêt (art. R. 412-30, R. 415-6) ;
-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

L'erreur éliminatoire entraîne obligatoirement l'échec à l'examen, qu'elle ait ou non nécessité une intervention de l'expert.
L'erreur éliminatoire, qu'elle nécessite ou non de la part de l'expert une intervention, doit correspondre à une action susceptible d'entraîner une réelle mise en cause de la sécurité.
Dans tous les cas, sans en préciser le caractère éliminatoire, l'expert doit signaler clairement cette erreur au candidat.
Examen non mené à son terme :

En cas d'incapacité manifeste du candidat à assurer la sécurité, ou en cas de chute (hors phase d'installation), l'expert peut décider de ne pas mener l'examen à son terme. Cette incapacité entraîne l'échec à l'examen.
Le fait pour le candidat de commettre une erreur éliminatoire, y compris si elle a nécessité l'intervention de l'expert, ne constitue pas nécessairement une incapacité manifeste à assurer la sécurité et l'épreuve doit être menée à son terme. En revanche, si la conduite du candidat présente un danger manifeste, il est mis un terme à l'épreuve, notamment lorsque l'accumulation d'erreurs contraint l'expert à intervenir régulièrement.
Dans ce cas, l'expert dirige le candidat vers le centre d'examen par le chemin le plus court, ou procède au changement de candidat.
Lorsque l'examen a été arrêté dans ces conditions, l'expert le précise en cochant la case dédiée du bilan de compétences : « examen non mené à son terme »

Illustration du processus de raisonnement

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



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

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

5 composantes :

1. La position de conduite

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

2. Boite de vitesses

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

3. Guidon

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

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

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

5. Accessoires, tableau de bord et témoins

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

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

Prendre l'information

3 composantes :

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

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

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

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

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

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

Lorsque la configuration des lieux l'exige le candidat sait compléter sa prise d'information par un contrôle en vision directe.
L'expert vérifie, sur l'ensemble de la prestation, si les contrôles et la mobilité du regard permettent de tenir compte des angles morts dans les situations le nécessitant.

Adapter son allure aux circonstances

2 composantes :

1. Adaptation de l'allure en fonction de la configuration des lieux et des conditions météorologiques

2. Adaptation de l'allure en fonction des situations de conduite et de la densité de circulation

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

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

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

Appliquer la réglementation

3 composantes :

1. Respecter les limitations de vitesse

Remarque : Le non-respect des limitations de vitesse est à prendre en compte dans l'évaluation de cette composante. Les excès de vitesse doivent s'apprécier globalement, en fonction des situations tout au long de l'examen.

2. Respect de la signalisation (horizontale/verticale)

3. Respect des règles de circulation

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

Communiquer avec les autres usagers

3 composantes :

1. Utilisation des feux indicateurs de direction

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

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

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

3. Comprendre les signaux des autres

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

Partager la chaussée

4 composantes :
Pour l'ensemble des composantes, la mise en œuvre des placements et trajectoires préconisés sera conditionnée par l'état de la chaussée, la configuration des lieux, les conditions météorologiques, ainsi que par l'état du trafic.

1. Savoir se placer en ligne droite :

Hors agglomération : l'expert vérifiera que le candidat se positionne dans sa demi-voie de droite, en conservant un espace de sécurité suffisant avec l'accotement.
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.

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



En ligne droite, le candidat roule dans le tiers le plus a droite de sa voie. Mais, dans un virage, plusieurs réflexes sont à adopter. Avant l'entrée de la courbe, il adapte sa vitesse, puis sa position sur sa voie de circulation :

- dans un virage à droite, en se rapprochant de la ligne médiane ;
- dans un virage à gauche, en restant à droite de sa voie.

Lorsque la sortie est en vue, il reprend progressivement de la vitesse pour se replacer progressivement à droite de sa voie.



Virage à droite : le candidat adapte, au besoin, son allure avant d'aborder le virage, puis se positionne dans sa demi voie de gauche en conservant un coussin de sécurité avec l'axe médian, maintient son allure ou à défaut ne la modifie pas de manière importante dans le virage, et dès que la sortie de virage est visible le candidat se repositionne à droite en reprenant sa marche normale.

Virage à gauche : le candidat adapte, au besoin, son allure avant d'aborder le virage, puis se positionne dans sa demi voie de droite en conservant un coussin de sécurité avec l'accotement, maintient son allure ou à défaut ne la modifie pas de manière importante dans le virage, et dès que la sortie de virage est visible le candidat reste à droite et reprend sa marche normale.

3. Savoir se positionner en changement de direction et franchissement d'intersection :

L'expert vérifiera que le candidat sait sélectionner la voie de circulation, et s'y positionner, en fonction de la direction à suivre et des intersections à franchir.

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. Espacements latéraux

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

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

2. Espacements longitudinaux

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

Évaluation des compétences transversales

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

- Analyse des situations ;
- Adaptation aux situations ;
- Conduite autonome.

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

- L'observation du comportement du candidat ;
- La pertinence des réponses fournies par le candidat au questionnement éventuel de l'expert.

1. Analyse des situations

Remarques :

L'expert fondera son évaluation sur la base de faits et de comportements observés.
Toutefois, il pourra questionner le candidat en cours d'épreuve, à l'occasion d'un arrêt, sur sa perception et son interprétation d'une situation de conduite rencontrée.

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

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

Remarques :

La qualité de la décision est évaluée à partir des comportements observés.
Le cas échéant, le candidat sait expliquer les raisons de ses choix. Il pourra être questionné en cours d'épreuve, à l'occasion d'un arrêt, par l'expert sur les conditions de réalisation d'une action de conduite rencontrée.

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

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

3. Conduite autonome

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

L'évaluation porte sur :

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

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

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

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

Évaluation de la compétence : « Courtoisie »

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

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

8. Le bilan et la transcription du résultat

Le résultat de l'épreuve pratique découle du bilan chiffré de l'évaluation du niveau d'acquisition des compétences.
A l'issue de chaque examen, l'expert établit le recueil du bilan des compétences restituées par le candidat.
Pour être reçu à l'épreuve en circulation, le candidat doit obtenir un minimum de vingt-et-un points et ne pas commettre d'erreur éliminatoire.
L'expert renseigne le niveau d'appréciation de chaque compétence à l'endroit prévu sur le recueil du bilan des compétences.
Les sous-totaux par compétence et le total chiffré du bilan des compétences sont renseignés, sauf si une erreur éliminatoire a été commise.
Par ailleurs, le bilan des compétences n'est établi que si l'examen a été mené à son terme. La transcription a pour but de communiquer au candidat et à son formateur le bilan des compétences dressé à l'issue de l'épreuve pratique et de mettre en évidence les points nécessitant un complément de formation.

Le bilan des compétences catégories A1 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
Connaître et maîtriser son véhicule								
Savoir s'équiper et s'installer								
Savoir se positionner sur le véhicule, connaître et utiliser les commandes								
Appréhender la route								
Prendre l'information								
Adapter son allure aux circonstances								
Appliquer la réglementation								
Partager la route avec les autres usagers								
Communiquer avec les autres usagers						0	0	0
Partager la chaussée						0,5	0,5	0,5
Maintenir les espaces de sécurité						1	1	1
Sous-totaux								
Courtoisie			+1					
			Total général					