Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Arrêté du 18 février 2020 modifiant l'arrêté du 23 avril 2012 modifié fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A

NOR : *INTS2003872A*

Publics concernés : *candidats au permis de conduire A1 et A2, autorités de police, exploitants et enseignants des établissements de formation à la conduite, délégués au permis de conduire et à la sécurité routière, inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.*

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

Entrée en vigueur : *le texte entre en vigueur à compter du 1er mars 2020.*

Notice : *la mesure no 15.3.1 du CISR du 9 janvier 2018 a prévu des propositions destinées à améliorer la pratique du motocyclisme, en agissant à la fois sur la formation, l'équipement et la visibilité de tous les usagers de deux-roues motorisés. La réforme des examens moto a ainsi pour but de renforcer les exigences en matière de délivrance du permis de conduire, et donc de formation des conducteurs.*

Références : *le texte modifié par le présent décret peut être consulté, dans sa version issue de cette modification, sur le site Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr).*

Le ministre de l'intérieur,

Vu le code de la route ;

Vu l'arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire, notamment son article 2-IV ;

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

Vu l'arrêté du 23 décembre 2016 modifié relatif à la justification de l'identité, du domicile, de la résidence normale et de la régularité du séjour pour l'obtention du permis de conduire,

Arrête :

Art. 1er. – Dans l'intitulé et dans toutes les dispositions de l'arrêté du 23 avril 2012 susvisé, les mots : « A1, A2 et A » sont remplacés par les mots : « A1 et A2 ».

Art. 2. – L'article 1er du même arrêté est ainsi modifié :

1o Le A du III est ainsi modifié :

a) Le dernier alinéa du 2 est supprimé ;

b) Le 3 est supprimé ;

2o Au IV :

a) Au A, les mots : « 17 minutes et 30 secondes » sont remplacés par les mots : « 10 minutes » ;

b) Au B, les mots : « 35 minutes » sont remplacés par les mots : « 40 minutes » ;

3o Au V :

a) Le deuxième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le port d'un casque de type homologué conformément à l'article R. 431-1 du code de la route, de gants homologués conformément à l'article R. 431-1-2 du code de la route, d'un blouson ou d'une veste manches longues munis pour les épreuves en circulation d'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, 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) » ;

b) Au troisième alinéa, les mots : « d'un tel équipement » sont remplacés par les mots : « de ces équipements » ;

c) Après le quatrième alinéa, est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« La conformité et le bon état des équipements obligatoires portés, lors des examens, hors et en circulation, relève de la seule responsabilité du candidat, ou de son représentant légal pour un mineur. » ;

4° Au VI :

a) Après le quatrième alinéa, est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« – installer la piste tirée au sort ; »

b) Au cinquième alinéa, les mots : « des exercices de maniabilité sans l'aide du moteur et de déplacement à allure réduite » sont remplacés par les mots : « de l'essai (exercice de déplacement de la moto sans l'aide du moteur) » ;

c) Au sixième alinéa, le mot : « cônes » est remplacé par le mot : « obstacles » et les mots : « du test de maîtrise de la moto à allure plus élevée » sont remplacés par les mots : « des manœuvres de maniabilité » ;

5° Au deuxième alinéa du VII, les mots : « 19 janvier 2012 » sont remplacés par les mots : « 23 décembre 2016 relatif à la justification de l'identité, du domicile, de la résidence normale et de la régularité du séjour pour l'obtention du permis de conduire ».

Art. 3. – L'article 2 du même arrêté est ainsi modifié :

1° Au deuxième alinéa du I, les mots : « catégories A1, A2 et A » sont remplacées par les mots : « A1 et A2 » ;

2° Le dernier alinéa du I est supprimé ;

3° Le II est remplacé par les dispositions suivantes :

« II. – Contenu

« L'épreuve hors circulation est composée d'un enchaînement de six manœuvres comprenant :

« – trois manœuvres de maîtrise de la moto à allure réduite, dont une sans l'aide du moteur ;

« – trois manœuvres de maîtrise de la moto à allure plus élevée » ;

4° Le III est remplacé par les dispositions suivantes :

« III. – Les manœuvres de maniabilité

« Les manœuvres à allure réduite comprennent le déplacement de la motocyclette sans l'aide du moteur et les déplacements de la motocyclette à allure réduite avec et sans passager.

« Les manœuvres à allure plus élevée comprennent les exercices de freinage d'urgence, de slalom et d'évitement. » ;

5° Le IV est supprimé ;

6° Le V est remplacé par les dispositions suivantes :

« V. – Evaluation

« L'évaluation repose sur un système de notation globale 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, entraîne l'ajournement du candidat et l'interruption de l'examen.

« En cas de 2e essai, l'expert peut arrêter l'examen, lors d'une phase d'arrêt, dès lors que la notation C intervient.

« La chute entraîne la notation C et l'arrêt immédiat de l'examen à l'exception de celle intervenant lors de la réalisation de l'exercice du déplacement de la motocyclette sans l'aide du moteur.

« La chute qui intervient entre deux essais n'est pas prise en compte. » ;

7° Le VI est remplacé par les dispositions suivantes :

« VI. – Conditions d'admissibilité

« Pour être admis à l'épreuve hors circulation il faut avoir obtenu lors de l'enchaînement des six manœuvres : la note A ou B. »

Art. 4. – L'article 3 du même arrêté est ainsi modifié :

1° Au deuxième alinéa du II les mots : « (cf. VIII de l'annexe 1 ci-jointe) » sont supprimés ;

2° Le III est ainsi modifié :

a) A la première phrase du seizième alinéa du B, après le mot : « sécurité », sont insérés les mots : « ou en cas de chute (hors phase d'installation) » ;

b) Au F, les mots : « dix-sept » sont remplacés par les mots : « vingt-et-un ».

Art. 5. – L'annexe 1 du même arrêté est remplacée par l'annexe 1 figurant en annexe du présent arrêté.

L'annexe 2 du même arrêté est abrogée.

Art. 6. – Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur à compter du 1er mars 2020.

Art. 7. – Le délégué à la sécurité routière est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 18 février 2020.

Pour le ministre et par délégation :
Le délégué à la sécurité routière,
E. BARBE

ANNEXE

CONDITIONS TECHNIQUES DE DÉROULEMENT DE L'EXAMEN

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

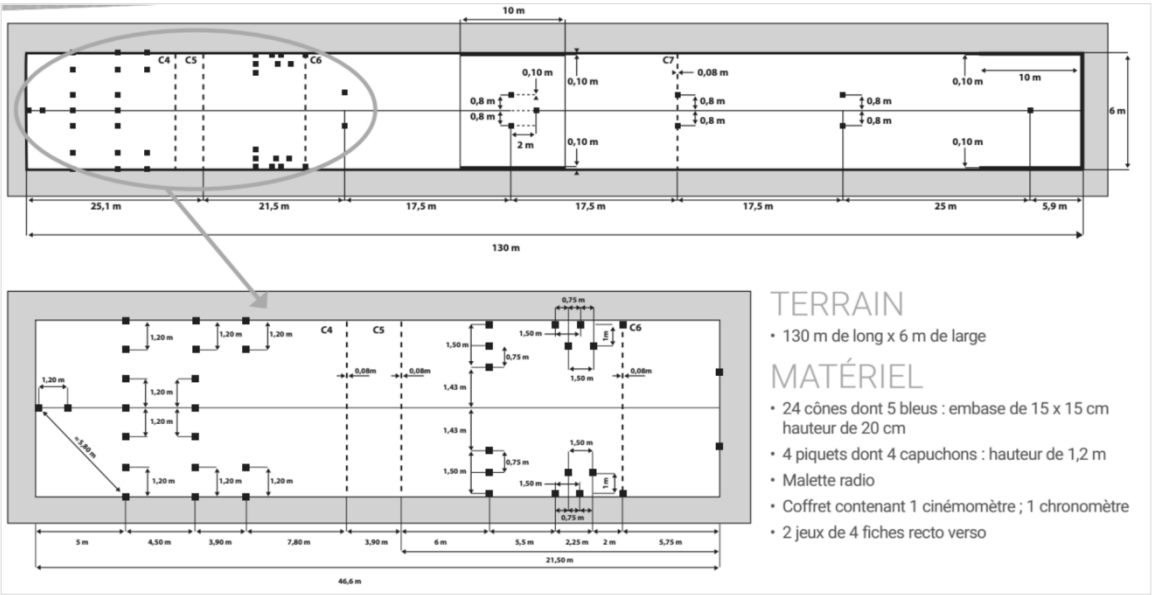
I. – L'épreuve hors circulation

I-1. Moyens

a) Terrain :

Les dimensions minimales de l'aire de maniabilité sont de 130 mètres de long sur 6 mètres de large. 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 no 1) permet la représentation de toutes les manœuvres.



Pièce n°1

b) Matériel et documents d'examen :

L'ensemble fourni par l'administration comprend :

Vingt-quatre cônes de lubeck d'une embase de 15 × 15 cm et d'une hauteur de 20 cm, dont 5 cônes de couleur bleue ;

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

Un coffret contenant un cinémomètre ;

Un chronomètre ;

Deux jeux de fiches pour les six manœuvres de maniabilité.

I-2. – Déroulement

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

1o Vérification identité et équipement du candidat ;

2o Tirage au sort du test de maniabilité ;

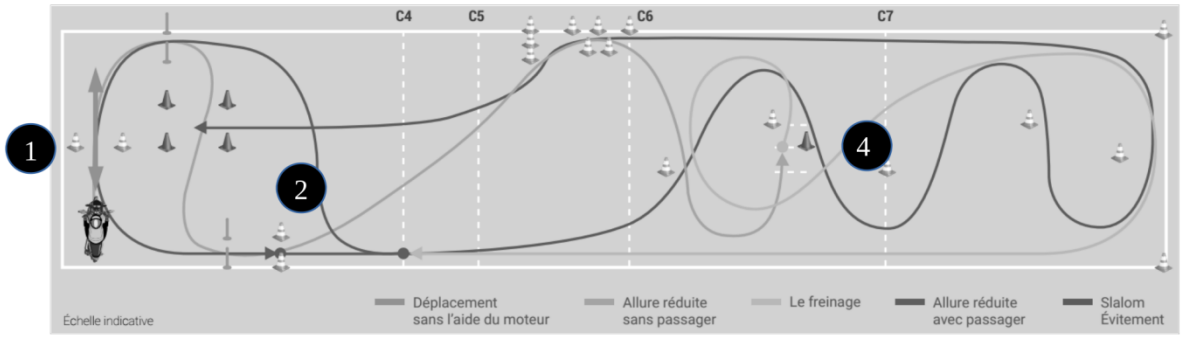
3o Test de maniabilité ;

4o Bilan ;

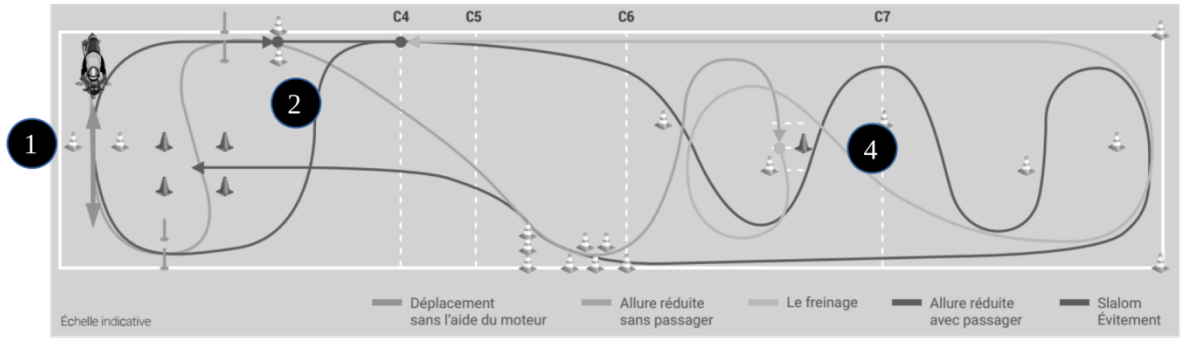
5o Transcription du résultat.

Les déplacements de la motocyclette prévus dans le test de maniabilité sont tirés au sort par un des premiers candidats convoqués de chaque demi-journée, sur présentation par l'expert des deux jeux de fiches (cf. pièces 2 et 3 supports d'examen).

Le numéro de la fiche est le même pour le test de maniabilité et pour l'ensemble des candidats de la demi-journée. Le maximum de tirages au sort par jour est fixé à quatre.



Pièce n°2



Pièce n°3

I-3. – Modalités

Le candidat effectue les manœuvres prévues par l'un des deux jeux de fiches.

Chacune de ces fiches constitue le test de maniabilité (ou test plateau) ci-après définis.

Le test doit se dérouler sur la même motocyclette. Le changement de machine n'est autorisé qu'au cas où la motocyclette utilisée serait rendue inutilisable au cours de l'un des deux essais.

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 susvisé, 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 catégorie A1. »

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

I-4. – Généralités

a) Le parcours :

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.

Le candidat dispose de deux essais à l'exception de l'exercice du déplacement de la motocyclette sans l'aide du moteur où il ne dispose que d'un essai.

L'épreuve hors circulation fait l'objet d'une note globale.

Aucune explication ou reconnaissance détaillées sur fiches du parcours n'est réalisée par l'expert.

Aucune démonstration n'est réalisée.

La chute n'est pas prise en compte entre deux essais.

b) Installation :

Seuls les cônes et piquets figurant sur les fiches d'examen doivent être intégralement installés sur la piste pour permettre la réalisation des exercices.

c) Modalités du contrôle de l'équipement :

Avant le début de l'épreuve, 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.

Les candidats doivent être équipés de leurs équipements de protection dès l'exercice de déplacement de la motocyclette sans l'aide du moteur.

Si le casque n'est pas attaché, ou mal attaché, l'expert demande au candidat d'y remédier. S'il paraît manifestement de taille inadaptée, l'expert demande au candidat de trouver un casque conforme.

I-5. – Manœuvre de déplacement de la motocyclette sans l'aide du moteur :

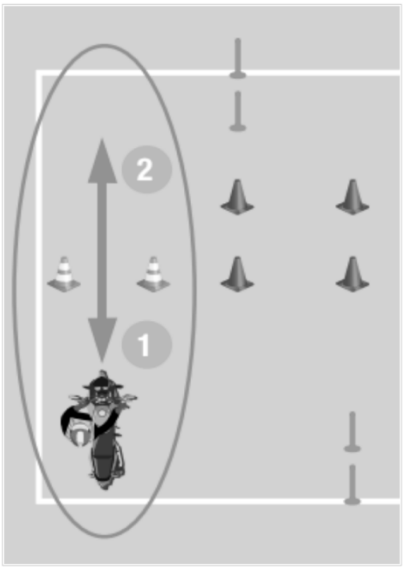
a) Objectif :

L'objectif de cette manœuvre est de s'assurer que 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.

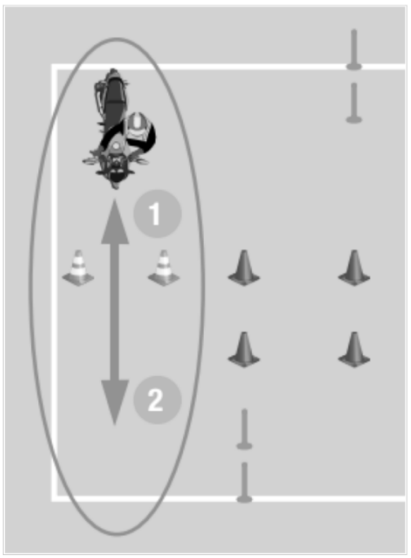
b) Modalités du déplacement de la motocyclette sans l'aide du moteur (cf. pièce n° 4 et 5) :

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 motocyclette 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 ;
– le candidat doit déplacer la motocyclette en marchant à côté lors du parcours ;
– lorsque la marche arrière ne peut être réalisée en une seule manœuvre, le candidat peut effectuer une marche avant et une seule ;
– le candidat doit béquiller la motocyclette en (1) (béquille centrale ou latérale).



Pièce n°4



Pièce n°5

c) Evaluation/principes :

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

– pour cette manœuvre un seul essai est autorisé ;

– les zones identifiants le départ et l'arrivée de la manœuvre de maîtrise de la motocyclette sans l'aide du moteur, matérialisées sur les fiches d'examen, doivent être respectées ;

– le candidat reste libre quant à la méthode à employer pour avancer ou reculer la motocyclette (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 motocyclette, la béquille latérale doit être relevée. En cas d'oubli, l'expert l'indique au candidat et ne le sanctionne pas ;

– pour cette manœuvre, ne peut être considérée comme une incapacité l'impossibilité pour le candidat de relever la motocyclette suite à la chute de celle-ci ;

– si la manœuvre est correctement réalisée (aucune erreur), le candidat peut poser trois pieds au sol sans que ceux-ci ne soient comptabilisés comme des erreurs au cours des deux essais prévus pour l'enchaînement des manœuvres 2 à 6 ;

– si la manœuvre est incorrectement réalisé (une erreur et/ou plus), le candidat peut poser deux pieds au sol sans que ceux-ci ne soient comptabilisés comme des erreurs au cours des deux essais prévus pour l'enchaînement des manœuvres 2 à 6 ;

– le résultat de cette manœuvre est communiqué au candidat.

DÉFINITION 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.

I-6. – Enchaînement des manœuvres 2 à 6 :

a) Objectif :

L'objectif de ce test est de s'assurer que le candidat est apte à déplacer sa machine à allure réduite, avec et sans passager, et à allure plus élevée :

– 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 sait freiner sur une courte distance, sans chuter, tout en conservant l'équilibre ;
– il est capable de maintenir son équilibre lors de la montée et de la descente d'un passager ;
– il est capable de maintenir sa trajectoire en ligne droite et en courbe à allure réduite avec un passager ;
– il possède les techniques de contre-braquage (ou braquage inverse) et d'évitement ;
– il est capable de revenir sur sa trajectoire initiale ;
– il sait effectuer un freinage pour s'arrêter avec précision.

b) Modalités de réalisation de l'enchaînement des manœuvres 2 à 6 (cf. pièces 2 et 3) :

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 (1) ;
– 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 (sauf véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique) ;
– 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 (sauf véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique) 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.

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

c) Evaluation/principes :

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 2e 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 2e essai ;
– en cas de notation B lors du 1er essai, il n'est pas procédé à un 2e 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 cône du couloir d'évitement doit être déplacé d'une embase vers l'intérieur comme indiquée sur la fiche ci-dessus.

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.

Evaluation 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

1re 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 1re 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.

DÉFINITION DES ERREURS	NOTATION
* 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. * 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. * 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. * Cône ou piquet déplacé ou renversé et pose d'un ou plusieurs pieds au sol de façon simultanée (hors pieds autorisés) : 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. * Maîtrise de l'embrayage (si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins) en cours d'acquisition (utilisation partielle) sur le parcours de (1) en (2) (*). * Maîtrise de l'embrayage (si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins) non acquise sur le parcours de (1) en (2) (*). * Erreur de parcours : Ce qui n'est pas en tout point conforme au parcours. * 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	Cas général : * Exercice correctement réalisé : notation A * Une erreur : notation B * Deux erreurs : notation C Cas particuliers : * Maîtrise de l'embrayage non acquise sur le parcours de (1) en (2) (*) : notation C * Erreur de parcours : notation C * Sortie de terrain : notation C * Obstacle ou porte non franchi : notation C * Arrêt incorrect en (4) : notation C * Arrêt (en dehors des arrêts prévus par la fiche, en [4], au freinage d'urgence et pour déposer le passager) : notation C L'arrêt en équilibre n'est pas considéré comme une erreur. * Anticipation du freinage d'urgence : notation C * Non-respect de la vitesse minimale : notation C * Distance d'arrêt trop longue : notation C * Renversement ou déplacement d'un ou plusieurs cônes de l'évitement : notation C * Exercice non réalisé : notation C * Chute de la moto : notation C et interruption de l'examen

non franchi. * Arrêt incorrect en (4) : correspond à un arrêt hors zone en (4). * 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. * 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. * Troisième rapport de vitesse non engagé avant le freinage d'urgence (*) * 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. * défaut de maîtrise du freinage d'urgence : roue arrière décollée et/ou position inadaptée du candidat. * 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 hors zone d'arrêt de précision avec le passager : 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 2 piquets et 2 cônes sur la piste). * Troisième rapport de vitesse non engagé lors de la manœuvre du slalom avant le 1er cône du slalom (*) * Troisième rapport de vitesse non engagé avant l'entrée de l'évitement (*) * Renversement ou déplacement d'un ou plusieurs cônes de l'évitement : quelle que soit la partie de la moto ou du conducteur ayant provoqué la chute du cône. * Arrêt hors 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). * Exercice non réalisé : Impossibilité de réaliser l'exercice.	

I-7. – Régularisations

L'épreuve prévue au C du I de l'article 3 de l'arrêté du 20 avril 2012 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire consiste à réaliser 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 ».

Le candidat dispose de deux essais.

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.

Les caractéristiques du véhicule d'examen utilisé sont les suivantes : puissance minimum 50 kW, poids à vide minimum 175 kg, cylindrée minimum de 595 cm³ et équipé d'une selle biplace et de deux rétroviseurs homologués.

II. – L'épreuve en circulation

II-1. – Moyens

L'administration fournit une mallette radio comprenant deux émetteurs-récepteurs, un écouteur type oreillette, un chargeur et un baudrier.

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 (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 sur autoroute.

II-2. – Evaluation du comportement en circulation

a) Généralités :

L'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire des catégories A1 et A2 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 40 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 :
  – démontrer leur capacité à maîtriser en toute autonomie le véhicule aussi bien dans le trafic que lors de la réalisation de manœuvres ;
  – démontrer leur capacité et leur autonomie à appliquer la réglementation routière.

L'expert devra construire son parcours en tenant compte des paramètres suivants :

– 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 10 minutes ;
– appliquer les règles du code de la route et les limitations de vitesse applicables aux élèves conducteurs ;
– 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 ;
– Un test de la vue est systématiquement réalisé durant l'épreuve, au moyen de la lecture des panneaux de direction à l'occasion du guidage. Toutefois, si l'expert estime que la lecture des panneaux n'a pas permis de vérifier avec certitude la bonne vision du candidat, la vérification se fera, à la demande de l'expert, par la lecture d'une plaque d'immatriculation située à environ 20 m du candidat. En sont dispensés les candidats qui ont satisfait à une visite médicale préalable en vue de l'obtention du permis de conduire ;
– une phase de conduite effective d'une durée de 35 minutes ;
– l'établissement du bilan des compétences.

b) Parcours d'examen :

L'épreuve pratique se déroule sur des zones d'évaluation variées 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 ait bien compris ses indications. L'expert utilise notamment les panneaux de signalisation.

– 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 et A2.

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, 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 que le candidat sera amené à suivre en autonomie sans intervention régulière de l'expert ;

c) Modalités d'évaluation :

– 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.

– 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 et vérifie son bon fonctionnement.

– *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 vitesses (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 (article R. 413-5 du code de la route).

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 sa voie de circulation en tenant compte de la réglementation, de l'infrastructure, de la configuration des lieux et des conditions de circulation notamment lors des changements de direction et de franchissement d'intersections.

Le candidat devra être en mesure de se positionner en ligne droite, lors des changements et franchissements de direction, et en virages, en adoptant la technique de la trajectoire de sécurité,

Lors d'un 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.

Lors d'un 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.

Le candidat devra être en mesure de se positionner en sécurité lors des arrêts.

– *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 balisé par des panneaux de signalisation 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.

II-3. – 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.

Ce document est envoyé par voie électronique ou postale.

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 renseigné 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.