

Lieu de la formation : place Bernhausen, 23300 LA SOUTERRAINE

« Définitions des compétences de l'épreuve pratique du permis de conduire B »

(source DSCR)

A) Connaître et maîtriser son véhicule :

1) Savoir s'installer et assurer la sécurité à bord :

Avant le départ, et à chaque fois que cela est nécessaire, le candidat procède aux différents réglages lui permettant d'avoir une bonne visibilité et d'atteindre toutes les commandes pour agir efficacement. Si nécessaire, il règle son siège, ses rétroviseurs, l'appui-tête et, lorsque l'installation le permet, le volant et la ceinture de sécurité.

Il s'assure de la sécurité à bord en vérifiant notamment que tous les ouvrants sont bien fermés et que tous les passagers sont correctement ceinturés.

2) Effectuer des vérifications du véhicule en lien avec la sécurité routière :

Le candidat devra montrer qu'il possède une bonne connaissance technique de son véhicule. Le candidat procède à une vérification intérieure (portant sur un accessoire, une commande, un témoin, un document de bord ou un élément de sécurité) ou à la vérification d'un élément à l'extérieur du véhicule. La vérification extérieure ne peut être réalisée que si la configuration du lieu s'y prête.

Ensuite, le candidat répond à une question en lien avec la sécurité routière.

3) Connaître et utiliser les commandes :

Le candidat est capable d'utiliser les commandes de son véhicule, dans toutes les situations : le volant, la boîte de vitesse, le frein, l'accélérateur, l'embrayage, le frein de parking si le véhicule le permet. Il met en service les accessoires indispensables au maintien de la sécurité et des conditions de visibilité satisfaisantes. 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).

B) Appréhender la route :

1) 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.

2) 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. Néanmoins, il ne doit pas rouler à une allure susceptible de causer une gêne ou un danger pour les autres usagers.

3) 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 (R413-5, R224-20).

C) Partager la route avec les autres usagers :

1) Communiquer avec les autres usagers :

Le candidat indique ses intentions aux autres usagers et les avertit des dangers éventuels. Il utilise les clignotants du véhicule à chaque fois que cela est nécessaire, et au moment opportun ; il attire l'attention des

usagers qui le suivent (notamment s'ils sont trop près), lors de son ralentissement ou de son arrêt en utilisant par intermittence les feux « stop » ; le candidat avertit les autres usagers d'un risque d'obstacle en utilisant 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.

2) Partager la chaussée :

Le candidat positionne son véhicule sur la chaussée en tenant compte de la réglementation, de l'infrastructure, de la configuration des lieux et des conditions de circulation. Il sélectionne la voie la plus adaptée à sa progression et maintient sa trajectoire.

3) Maintenir les 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.

D) Autonomie - conscience du risque :

1) 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. Il pourra être questionné en cours d'épreuve par l'expert sur sa perception et son interprétation d'une situation de conduite rencontrée.

2) Adaptation aux situations :

Le candidat est capable de prendre et de mettre en oeuvre les décisions adaptées à partir de l'analyse des situations. Le cas échéant, il sait expliquer les raisons de ses choix. Il pourra être questionné en cours d'épreuve par l'expert sur les conditions de réalisation d'une action de conduite rencontrée.

3) Conduite autonome :

Le candidat est capable de conduire en suivant un itinéraire et/ou en se rendant vers un endroit préalablement défini par l'expert. Il recherche la signalisation et les indices utiles à son déplacement. Il détecte les changements de direction à réaliser et déclenche par lui-même l'enchaînement des actions de conduite. Le candidat démontre ainsi sa capacité à se diriger seul dans la circulation tout en maintenant le niveau de ses compétences.

E) Courtoisie au volant :

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.

F) Conduite économique et respectueuse de l'environnement :

Le candidat est capable d'adapter sa conduite dans un souci d'économie de carburant et de limitation de rejet de gaz à effet de serre, il doit concilier cette conduite avec le maintien de la sécurité et les contraintes du trafic.

G) Phase de conduite autonome :

Cette phase est mise en oeuvre à l'initiative de l'expert et consiste à demander au candidat de suivre un itinéraire, et/ou de se diriger vers un lieu précis. L'expert annonce le début et la fin de cette phase au candidat. Pendant l'exercice, l'expert n'indique plus les directions et laisse le candidat en situation d'autonomie pendant environ 5 minutes.

L'expert s'assurera que l'itinéraire demandé est balisé par des panneaux visibles. 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.

H) Manoeuvres :

Au cours de l'épreuve pratique, le candidat devra réaliser deux manœuvres particulières à tester en relation avec la sécurité routière : le freinage pour s'arrêter avec précision **et** une des six manœuvres suivantes comportant obligatoirement une marche arrière :

1. Marche arrière en ligne droite (le long d'un trottoir, d'une ligne peinte au sol, d'un accotement, ...)
2. Marche arrière en arrondi ou en angle (le long d'un trottoir, d'une ligne peinte au sol, d'un accotement,)
3. Rangement en créneau (entre deux voitures, dans un cadre tracé au sol...)
4. Rangement en épi (entre deux voitures, dans un cadre tracé au sol...)
5. Rangement en bataille (entre deux voitures, dans un cadre tracé au sol...)
6. Demi-tour (entre deux trottoirs, entre deux lignes tracées au sol, entre deux accotements, ...).

Les manoeuvres peuvent être réalisées en ville et/ou au cours de la phase de conduite routière.

La manoeuvre en marche arrière est effectuée à la demande de l'expert qui décrit précisément au candidat son cadre de réalisation. En règle générale, l'expert doit veiller à la réalisation régulière des 6 types de manoeuvres en marche arrière.

L'expert doit neutraliser toute manoeuvre nécessaire au stationnement sur le centre d'examen. De plus, afin de varier au maximum les possibilités, en fonction de la topographie du secteur d'examen, chaque manoeuvre peut être effectuée sur un terrain en légère déclivité montante ou descendante, du côté droit ou gauche (sens unique) pour le rangement en créneau, en marche avant ou en marche arrière pour les rangements, en épi ou en bataille.

I) Aides à la conduite

III - Article 2 . – de l'arrêté du 20 avril 2012 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire « Les dispositifs d'aide à la conduite équipant les véhicules d'examen peuvent être mis en action à l'initiative du candidat. L'expert peut néanmoins en demander la désactivation, si l'équipement le permet, pour les besoins de l'évaluation. »

MODALITES D'ÉVALUATION

Le présent guide poursuit un double objectif : préciser la mission des experts, garants du bon déroulement de l'examen, et, permettre aux experts de renforcer leurs capacités d'évaluation afin de garantir l'égalité de traitement des candidats, quel que soit le centre d'examen. A cet effet, la présentation de l'épreuve est accompagnée d'un rappel des textes réglementaires. Par ailleurs, pour chaque compétence sont proposés des éclairages utiles, et, pour certaines, une liste non exhaustive de questions qui se veulent autant de pistes d'observation pour les évaluateurs.

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. Ainsi, une insuffisance révélée ne saurait être sanctionnée dans deux compétences distinctes (double peine). Pour évaluer les actions du candidat, il sera tenu compte du contexte de réalisation.

A) Principes généraux de l'évaluation :

Sur le certificat d'examen, les compétences sont organisées suivant le schéma analytique défini ci-après.

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

Pour chacune de ces compétences, l'expert attribue une notation comprise entre 0 et 3, sauf pour la compétence « savoir s'installer et assurer la sécurité à bord » pour laquelle l'expert attribue une notation comprise entre 0 et 2.

○ Connaître et maîtriser son véhicule : savoir s'installer et assurer la sécurité à bord, effectuer des vérifications du 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, partager la chaussée, maintenir des espaces de sécurité

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

Pour chacune de ces compétences, l'expert attribue une notation comprise entre 0 et 1 : analyse des situations, adaptation aux situations, conduite autonome.

3- Un ensemble comprenant deux compétences. :

L'expert attribue pour chacune d'entre elles, soit la notation +1, soit pas de notation : courtoisie au volant, conduite économique et respectueuse de l'environnement.

B) Évaluation des compétences statiques :

1) Installation : doit s'apprécier tout au long de l'examen et non pas au seul moment du départ.

Art. 19. – de l'arrêté modifié du 19 février 2010 : « Le candidat doit démontrer sa capacité à s'installer et à se préparer à conduire. Il s'assure de la sécurité à bord du véhicule, et veille à créer des conditions de visibilité suffisantes en procédant aux réglages nécessaires. En cas d'erreur ou d'oubli, l'expert invite le candidat à rectifier la ou les anomalies ».

Cette compétence comprend d'une part l'installation au poste de conduite, et d'autre part, la vérification par le candidat de la sécurité à bord du véhicule. L'expert s'attache à vérifier le résultat de l'installation et non pas la manière par laquelle le candidat a procédé pour y parvenir.

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

Le candidat s'assure de la sécurité à bord en vérifiant notamment que tous les ouvrants sont bien fermés et que tous les passagers sont correctement ceinturés. Cette vérification s'effectue visuellement ou à l'aide de l'électronique embarquée, ou, si nécessaire, par le questionnement des passagers. L'expert, à défaut de pouvoir constater que cette vérification a bien eu lieu, fera bénéficier le candidat du doute. S'il l'estime nécessaire pour les besoins de l'évaluation, l'expert pourra questionner le candidat.

Si en début ou en cours d'épreuve, notamment après la vérification extérieure, le candidat s'aperçoit, après avoir démarré, que son installation n'est pas bien effectuée, ou qu'un accessoire de sécurité n'est pas activé, il peut rectifier de lui-même ou en avertir l'expert. Dans ce cas, il ne sera pas pénalisé.

2) Vérifications en lien avec la sécurité routière : *Art. 24. – de l'arrêté modifié du 19 février 2010*

« A l'occasion d'un arrêt et à la demande de l'expert, le candidat procède à une vérification portant sur un élément technique à l'intérieur ou à l'extérieur du véhicule, et répond à une question en lien avec la sécurité routière et à une question portant sur les notions élémentaires de premiers secours.

L'expert choisit le moment et le lieu les mieux adaptés pour questionner le candidat. Lorsque la vérification le nécessite, la participation de l'accompagnateur doit être sollicitée par le candidat auprès de l'expert.

S'agissant des candidats à mobilité réduite, les vérifications portant sur un élément technique à l'extérieur du véhicule peuvent être réalisées en début d'examen si nécessaire. Une assistance peut leur être apportée par l'expert ou par l'accompagnateur ».

Art 28. – de l'arrêté modifié du 19 février 2010

« Evaluation de la vérification, de la question en lien avec la sécurité routière et de la question portant sur les notions élémentaires de premiers secours. L'évaluation de cette compétence est indépendante de la qualité d'expression du candidat. En cas d'incompréhension de sa part, l'expert peut reformuler la question.

La notation de la vérification, de la question en lien avec la sécurité routière et de la question portant sur les notions élémentaires de premiers secours est globalisée et permet au candidat de se voir attribuer de 1 à 3 points, dans les conditions suivantes :

- 1 point est attribué si la vérification est correcte ;
- 1 point est attribué si la réponse à la question en lien avec la sécurité routière est correcte ;
- 1 point est attribué si la réponse à la question portant sur les notions élémentaires de premiers secours est correcte.

Si le candidat ne réalise pas correctement la vérification et s'il ne répond pas correctement à la question en lien avec la sécurité routière et à la question portant sur les notions élémentaires de premiers secours, il se voit attribuer la note 0 à l'ensemble de cette compétence »

Le choix des vérifications et de la question s'effectue en relevant le nombre indiqué par les deux derniers chiffres du totaliseur du compteur kilométrique du véhicule d'examen. Dans l'éventualité où la question tirée au sort porterait sur un élément qui n'existerait pas sur le véhicule d'examen, l'expert passe à la question suivante (et ainsi de suite). En cas de panne du compteur kilométrique du véhicule d'examen, l'expert choisit le numéro des questions Vi et Ve.

Pour le premier candidat de chaque école de conduite, lorsque la vérification intervient en début d'examen sur le point de départ, l'expert choisit le numéro de la question.

Dans tous les cas, l'expert doit lire en premier lieu le texte original de la question. L'expert doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que le candidat a bien compris la question posée. Il doit au besoin la reformuler. Tous les synonymes et les réponses équivalentes doivent être acceptés. L'expert doit dissocier la vérification extérieure/inérieure de la question en lien avec la sécurité routière. Il énoncera ces questions en deux temps, laissant le candidat répondre à la vérification avant de lui poser la question en lien avec la sécurité routière.

Lorsque la vérification le nécessite (contrôle du fonctionnement des feux « stop », par exemple), la participation de l'accompagnateur doit être sollicitée par le candidat auprès de l'expert. Cependant, la participation spontanée de l'accompagnateur ne doit pas nécessairement entraîner la pénalisation du candidat.

C) Évaluation des compétences en circulation : Ces compétences doivent s'apprécier tout au long de l'examen.

Article 21. – de l'arrêté modifié du 19 février 2010

« L'expert évalue les compétences du candidat dans les domaines suivants : 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.

Lors du parcours hors agglomération, si cela n'a pas déjà eu lieu à l'initiative du candidat, l'expert peut demander à celui-ci la mise en action d'un accessoire dans le but d'évaluer sa maîtrise de la trajectoire du véhicule. »

Article 27. – de l'arrêté modifié du 19 février 2010

« Évaluation de la conduite effective. Pour chacune des compétences décrites à l'article 21 du présent arrêté, l'expert attribue la note 0, 1, 2 ou 3, en s'appuyant sur les définitions suivantes :

- 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 oeuvre pendant l'examen de manière incomplète.

- niveau 2 : la compétence est acquise. Elle a été mise en oeuvre 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 oeuvre 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 plaçant les autres usagers et/ou le véhicule 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 (R. 412-9), franchissement d'une ligne continue (R. 412-19), circulation sur bande d'arrêt d'urgence (R. 412-8) ou les voies réservées (R. 412-7), non-respect d'un signal prescrivant l'arrêt (R. 412-30, R. 415-6), circulation en sens interdit (R. 412-28).

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

En cas d'incapacité manifeste et durable du candidat à assurer la sécurité, l'expert peut décider de ne pas mener l'examen à son terme. Cette incapacité entraîne l'échec à l'examen. »

L'erreur éliminatoire, lorsqu'elle ne nécessite pas de la part de l'expert une intervention physique ou verbale, 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.

1) Connaître et utiliser les commandes : 4 composantes :

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

○ Volant : le candidat sait manipuler le volant de façon à maîtriser la trajectoire de son véhicule. L'expert vérifie si la façon de tenir le volant n'a pas d'incidence sur la trajectoire.

○ Commandes de freinage, d'embrayage 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. En cas de calages, l'expert s'attache à distinguer les erreurs liées à l'émotivité du candidat de celles dues à un manque de maîtrise.

Pour l'évaluation de ces trois composantes, l'expert veillera à bien identifier les erreurs d'utilisation de commandes pouvant avoir une incidence sur la sécurité. Cette identification s'effectue dans le cadre du bilan de compétence et les erreurs commises sont à mettre en regard des actions correctement réalisées.

○ 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 (frein à main inclus), s'il connaît les informations du tableau de bord et prend les décisions qui s'imposent.

En début d'épreuve, si les circonstances le nécessitent l'expert pourra inviter le candidat à utiliser les accessoires sans pour autant le pénaliser immédiatement (l'évaluation doit être faite tout au long de l'examen).

L'expert peut vérifier que le candidat est capable de manipuler ou mettre en œuvre un accessoire (ou commande) lors de l'évaluation de la conduite. Cette mise en œuvre doit être demandée lorsque le véhicule circule en ligne droite. Toutefois, cette mise en œuvre ne sera pas exigée d'un candidat qui a déjà utilisé un accessoire (ou commande) en circulation.

2) Prendre l'information : 3 composantes :

○ le candidat sait prendre l'information vers l'avant et latéralement : il 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.

○ le candidat sait prendre l'information à l'aide des rétroviseurs : il 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.

○ 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.

3) Adapter son allure aux circonstances : 2 composantes :

○ adaptation de l'allure en fonction de la configuration des lieux et des conditions météorologiques

○ 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.

4) Appliquer la réglementation : 3 composantes :

○ respecter les limitations de vitesse : 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.

○ respect de la signalisation (horizontale/verticale)

○ 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.

5) Communiquer avec les autres usagers : 3 composantes :

○ 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.

○ 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.

○ comprendre les signaux des autres : l'expert vérifie la capacité du candidat à prendre en compte les avertissements des autres usagers.

6) Partager la chaussée : 2 composantes :

○ choisir sa voie : l'expert vérifie, dans le cadre de la démarche du bilan de compétence, si le candidat sait sélectionner la voie de circulation en fonction de la direction à suivre et de la réglementation : en marche normale, en virage, en franchissant les intersections, en changeant de direction, en démarrant, s'arrêtant, manoeuvrant ou stationnant, en dépassant.

○ se placer dans sa voie : l'expert vérifie dans le cadre de la démarche du bilan de compétence si le candidat sait positionner son véhicule dans la voie empruntée en tenant compte de la réglementation et du contexte de circulation : en marche normale, en virage, en franchissant les intersections, en changeant de direction, en démarrant, s'arrêtant, manoeuvrant ou stationnant, en dépassant.

7) Maintenir des espaces de sécurité : 2 composantes :

○ 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 le gabarit du véhicule dans les passages étroits, sur les croisements, lors des manoeuvres ; prendre en compte dans le maintien des espaces de sécurité les écarts éventuels des autres usagers, en particulier les plus vulnérables.

○ 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 son véhicule, en fonction de sa vitesse et des conditions de circulation.

D) Évaluation des compétences transversales :

1) Autonomie et conscience du risque : Cette compétence est évaluée transversalement, tout au long de l'examen. *Art. 22. – de l'arrêté modifié du 19 février 2010*

« 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.

○ analyse des situations : l'expert fondera son évaluation sur la base de faits et de comportements observés. Toutefois, il pourra questionner le candidat en cours d'épreuve sur sa perception et son interprétation d'une situation de conduite rencontrée.

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

- l'analyse est-elle assez rapide et juste pour permettre des décisions adaptées ?
- le candidat a-t-il des difficultés à traiter l'ensemble des informations dans certaines situations ?

Les éventuelles erreurs de conduite sont-elles dues à une mauvaise interprétation de la situation.

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

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

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

○ conduite autonome : *Art. 20. – de l'arrêté modifié du 19 février 2010 alinéa 4*

« 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(e) ».

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.

2) Courtoisie au volant : *Art. 23. – de l'arrêté modifié du 19 février 2010*

« Il adopte une attitude courtoise au volant envers les autres usagers de la route et prend en compte plus particulièrement les usagers vulnérables ».

Article 30. – de l'arrêté modifié du 19 février 2010

« 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.

Le questionnement du candidat peut être utilisé pour étayer cette évaluation.

3) Conduite économique et respectueuse de l'environnement : Art. 23. – de l'arrêté modifié du 19 février 2010

« Dans la mise en oeuvre de chacune de ces compétences, le candidat démontre sa capacité à limiter la consommation de carburant ».

Article 29. – de l'arrêté modifié du 19 février 2010

« Le candidat se voit attribuer un point s'il a démontré pendant l'examen sa capacité à adapter sa conduite de manière à économiser la consommation de carburant et à limiter les rejets de gaz à effet de serre tout en maintenant de bonnes conditions de sécurité.»

Remarques :

L'évaluation de cette compétence s'effectue tout au long de l'examen.

Dans le cadre du bilan de compétences l'appréciation doit être globale.

Le niveau d'exigence dans la restitution de cette compétence doit être adapté à la conduite que l'on peut attendre de la part d'un conducteur débutant.

Ainsi, le candidat se voit attribuer un point, s'il est capable :

- de démarrer progressivement et sans à coups ;
 - de faire preuve d'anticipation ;
 - d'éviter les accélérations et les freinages brusques ;
 - d'éviter les hauts-régimes et les bas-régimes du moteur ;
- si l'erreur ponctuelle existe, elle ne peut, à elle seule, justifier de la non attribution du point relatif à cette compétence.*

E) Évaluation des manœuvres : Article 25 . – de l'arrêté modifié du 19 février 2010

« Au cours de l'épreuve pratique, le candidat devra réaliser deux manœuvres particulières à tester en relation avec la sécurité routière : un freinage pour s'arrêter avec précision et une des six manoeuvres en marche arrière suivantes :

1. Marche arrière en ligne droite.
2. Marche arrière en arrondi ou en angle.
3. Rangement en créneau.
4. Rangement en épi.
5. Rangement en bataille.
6. Demi-tour.

La réalisation du freinage pour s'arrêter avec précision est annoncée par l'expert et peut être effectuée à l'occasion de tout arrêt imposé par la signalisation ou en utilisant un repère vertical, précis et bien visible.

Le choix de la manoeuvre en marche arrière est à l'initiative de l'expert, qui détermine le moment où elle intervient et décrit au candidat son cadre de réalisation. Cette manoeuvre ne doit pas être réalisée sur le centre d'examen. Dans le cas où une manoeuvre supplémentaire s'impose lors du retour sur le centre d'examen, elle ne peut être évaluée.

L'évaluation des manoeuvres est incluse dans l'évaluation des compétences.»

1) Le freinage pour s'arrêter avec précision : il s'agit d'évaluer si le conducteur sait freiner progressivement pour immobiliser son véhicule avec précision.

o l'évaluation du freinage pour s'arrêter avec précision est effectuée à l'occasion d'un arrêt imposé par la signalisation : l'annonce est effectuée soit lors de la présentation de l'épreuve en précisant qu'il sera procédé à l'évaluation de cette manoeuvre lors du parcours effectué, soit en cours de parcours en précisant que l'évaluation interviendra lors d'un prochain arrêt imposé par la signalisation.

Le freinage réalisé pour s'arrêter avec précision est jugé satisfaisant dès lors que le candidat sait ralentir progressivement avant l'arrêt et immobiliser le véhicule d'examen dans le respect de la réglementation.

o l'évaluation du freinage pour s'arrêter avec précision est effectuée en utilisant un repère vertical : dans un souci de sécurité, l'expert doit :

- annoncer un repère vertical, précis, bien visible et suffisamment tôt (en fonction du lieu et de l'allure) ;
- éviter toute ambiguïté, tout effet de surprise ;

· ne pas utiliser la signalisation au sol (peu visible de loin).

Lorsque le freinage pour s'arrêter avec précision est effectué en agglomération, le résultat est jugé satisfaisant dès lors que le candidat a su ralentir progressivement avant l'arrêt et immobiliser le véhicule d'examen à hauteur du repère vertical (fenêtre latérale avant).

Lorsque le freinage pour s'arrêter avec précision est effectué hors agglomération, le résultat est jugé satisfaisant dès lors que le candidat a su ralentir progressivement avant l'arrêt et immobiliser le véhicule d'examen à hauteur du repère vertical (le point de repère doit se trouver entre les aplombs avant et arrière du véhicule).

2) Manoeuvres numérotées de 1 à 6 : il s'agit d'évaluer l'observation périphérique, la maîtrise des commandes, à allure lente, en espace réduit et si le candidat sait libérer au maximum les espaces nécessaires au trafic et aux autres usagers.

- la marche arrière doit s'effectuer en ligne droite ou à un angle de rue.

- les rangements (créneau, épi ou bataille) s'effectuent derrière un véhicule, entre 2 véhicules ou dans un emplacement tracé au sol.

- les rangements épi ou bataille peuvent s'effectuer en marche avant dès lors qu'une marche arrière est nécessaire pour quitter l'emplacement.

- le rangement en créneau s'effectue obligatoirement en marche arrière.

- après un créneau, l'expert ne doit pas exiger le prolongement en ligne droite.

- le demi-tour ne peut se réaliser que sur une chaussée peu fréquentée, de largeur suffisante, avec une bonne visibilité .

L'expert devra s'attacher à mesurer la démarche technique mise en oeuvre pour réaliser la manoeuvre et non sa réussite.

L'évaluation des manoeuvres est incluse dans l'évaluation des compétences. Par exemple, la précision ou l'imprécision de l'arrêt peut constituer un indice pour l'évaluation de la compétence dynamique : « adapter son allure aux circonstances ».