

Lieu de la formation : place Bernhausen, 23300 LA SOUTERRAINE

« Définitions des compétences de l'épreuve pratique de circulation du permis de conduire A1-A2 »

(source DSCR)

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

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

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, à mettre en fonction le feux de croisement (le cas échéant) et à vérifier l'absence de témoin d'alerte au tableau de bord avant le départ (cette vérification peut être visuelle et l'expert, à défaut de pouvoir constater que cette vérification a bien eu lieu, fera bénéficier le candidat du doute). L'expert s'attache à vérifier le résultat de l'installation et non pas la manière par laquelle le candidat a procédé pour y parvenir.

S'il l'estime nécessaire pour les besoins de l'évaluation, l'expert pourra questionner le candidat.

entraînent la notation 0.

- si le candidat présente son équipement et s'installe correctement , 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 (casque non ou mal attaché, des rétroviseurs non réglés et ne permettant pas une rétrovision correcte ou une chute de la machine).

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

B) 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, 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 ».

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

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

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

3. *Guidon* : le candidat sait manipuler le guidon de façon à maîtriser la trajectoire de son véhicule : obtenir une bonne trajectoire et prévenir ou corriger les éventuels écarts de direction.

4. *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.

5. *Accessoires, tableau de bord et témoins* : l'expert vérifie 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* : 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.

2. *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.

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** : 2 composantes :

1. *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, manœuvrant ou stationnant

2. *Se placer dans sa voie* : l'expert vérifie dans le cadre de la démarche du bilan de compétence si le candidat sait positionner sa motocyclette 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, manœuvrant ou stationnant.

• **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.

C) **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.

○ **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 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** :

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 ?

○ **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.

D) 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.

E) 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 dix-sept points et ne pas commettre d'erreur éliminatoire.

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

L'expert renseigne le niveau d'appréciation de chaque compétence à l'endroit prévu sur le recueil du bilan des compétences. Les sous-totaux par compétence et le total chiffré du bilan des compétences sont renseignés, sauf si une erreur éliminatoire a été commise. Par ailleurs, le bilan des compétences n'est établi que si l'examen a été mené à son terme.

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

A la fin de l'examen, l'expert informe le candidat que son résultat sera disponible après un délai de 48h sur le site de la Sécurité Routière : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/>