

Guide d'évaluation

Instructions fixant les modalités d'évaluation de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B

septembre 2007



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT
DURABLES

Sommaire

1. Présentation de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B.....	2
2. Les conditions psychologiques de l'examen.....	3
2.1 - Généralités.....	3
2.2 - Psychologie des attitudes.....	4
3. Opérations préalables.....	6
3.1- Présentation de l'épreuve.....	6
3.2 - Installation au poste de conduite.....	6
4. Parcours d'examen.....	8
5. Principes d'évaluation.....	9
5.1 - Schéma analytique de la tâche de conduite.....	9
5.3 - Les erreurs	15
5.4 - Les situations.....	16
5.5 – Détermination et classification des erreurs.....	17
6. Stratégie d'évaluation.....	24
7. Vérifications et manœuvres.....	25
7.1 - Vérifications intérieure(s) et extérieure(s) (Vi et Ve).....	25
7.2 - Manœuvres (M1 et M2).....	26
7.3 - Récapitulatif de la notation Vi, Ve, M1 et M2.....	30
8. Certificat d'examen du permis de conduire (CEPC).....	31
8.1 - Principes de codification.....	32
8.2 - Principes de transcription.....	34

1. Présentation de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B

Cette épreuve est définie par l'arrêté du 27 juin 2007 relatif aux modalités de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B et de la sous-catégorie B1.

Elle a pour objet de contrôler les connaissances, les aptitudes et le comportement des candidats nécessaires pour circuler en toute sécurité.

Cette épreuve doit permettre d'évaluer chez tout candidat :

- ✓ le respect des dispositions du code de la route ;
- ✓ la connaissance du véhicule et la capacité à déceler les défauts techniques les plus importants ;
- ✓ la maîtrise du véhicule pour ne pas créer de situations dangereuses ;
- ✓ la capacité à conduire dans le respect de l'environnement ;
- ✓ la capacité à assurer sa propre sécurité et celle des autres usagers, en particulier des plus vulnérables ;
- ✓ la capacité à percevoir et à anticiper les dangers engendrés par la circulation et à agir de façon appropriée.

Le temps consacré au candidat, qui est de 35 minutes, comprend :

- ✓ la vérification de la recevabilité des documents d'examen ;
- ✓ l'accueil du candidat, la vérification de son identité et, s'il a suivi une formation selon la formule de l'apprentissage anticipé de la conduite, de son livret d'apprentissage ;
- ✓ son installation au poste de conduite ;
- ✓ la présentation de l'épreuve par l'expert ;
- ✓ la réalisation d'un test de la vue ;
- ✓ une phase de conduite effective d'une durée minimale de 25 minutes ;
- ✓ la réalisation de deux manœuvres différentes, dont une au moins effectuée en marche arrière ;
- ✓ des questions portant notamment sur la vérification d'un élément technique en relation avec la sécurité routière, à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule ;
- ✓ la mise en action d'un accessoire ou commande d'accessoire en cours de circulation ;
- ✓ l'établissement du certificat d'examen du permis de conduire ;
- ✓ le cas échéant, l'annonce du résultat et son commentaire.

L'épreuve est obligatoirement menée à son terme, sauf en cas d'incapacité manifeste et durable du candidat à assurer sa sécurité, celle du véhicule d'examen, de ses passagers et des autres usagers.

2. Les conditions psychologiques de l'examen

2.1 - Généralités

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

L'expert doit considérer que chaque candidat :

- ✓ s'est préparé pour être capable de conduire en toute sécurité ;
- ✓ appréhende plus ou moins ce moment difficile, et pense davantage à l'échec qu'à la réussite ;
- ✓ est forcément ému. Selon les individus, l'émotion peut se traduire différemment et être plus ou moins perceptible ;
- ✓ peut se trouver, au départ de l'épreuve, en-dessous de ses capacités habituelles.

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

Il appartient donc à l'expert :

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

2.2 - Psychologie des attitudes

2..2..1 – Pendant le premier contact.

Le premier contact a une influence déterminante sur le déroulement de l'examen et le résultat final. S'il est vrai qu'en situation d'examen, un candidat perd habituellement une partie de ses moyens, la qualité de l'accueil peut, dans une large mesure, contribuer à compenser cette difficulté.

L'expert doit prendre l'initiative du premier contact, et ne pas se formaliser s'il n'obtient pas en retour la courtoisie escomptée.

Lors de la prise de contact avec le candidat, il convient d'éviter :

- ✓ de mettre l'accent sur son cursus, notamment ses ajournements éventuels ;
- ✓ d'évoquer son éventuelle émotivité ;
- ✓ de s'enquérir de sa profession ou de sa vie privée ;
- ✓ de commenter les "qualités" d'un établissement d'enseignement, d'un moniteur ou d'un candidat précédent.

2..2..2 - Pendant l'examen

- ✓ Attitude générale de l'expert

La qualité d'une évaluation dépend du niveau d'expertise technique de l'expert, mais également de sa capacité à instaurer un climat propice à la restitution des compétences réelles du candidat.

L'expert doit s'efforcer de trouver la bonne mesure entre une attitude excessivement distante et une familiarité hors de propos. Le ton et les termes employés doivent être empreints de courtoisie et de neutralité.

L'engagement d'une conversation anodine peut parfois instaurer une certaine convivialité, mais l'expert veillera cependant à éviter qu'un flot ininterrompu de paroles ne vienne perturber la prestation du candidat.

L'expert s'assure que le candidat a bien compris ce qui lui est demandé, notamment les indications de direction.

✓ Attitude de l'expert face aux erreurs de conduite du candidat

Les erreurs de conduite des autres suscitent souvent un sentiment d'irritation. Ce sentiment est d'autant plus fort que l'erreur apparaît comme une transgression flagrante de la norme et qu'elle génère une sensation d'insécurité.

Or, un conducteur débutant peut commettre des erreurs de manipulation des commandes ou de conduite plus ou moins graves.

Il est donc essentiel d'éviter toute réaction subjective lorsque le candidat commet des erreurs. Il n'y a pas lieu de les ressentir comme une atteinte personnelle. Le rôle de l'expert consiste à évaluer une prestation au regard de la norme.

Les erreurs sérieuses sont signalées au candidat dans le but de lui permettre de les corriger, et leur annonce ne doit donc pas être perçue comme une remontrance. Il convient dès lors d'éviter toute réflexion pouvant être interprétée comme telle (par exemple "attention au volant...").

En cas d'émotivité importante constatée en cours d'épreuve, il peut être utile de s'arrêter quelques instants pour permettre au candidat de retrouver son calme et ses moyens. Cet arrêt peut être l'occasion d'effectuer une vérification à l'intérieur ou à l'extérieur du véhicule.

L'expert ne doit pas hésiter à rassurer un candidat suite à une erreur sans conséquence, mais qui pourrait lui faire craindre l'ajournement.

Dans les derniers instants de l'examen, il serait dommage qu'une erreur grave soit commise si le candidat a largement démontré ses compétences. Dans cette éventualité, un conseil ou une remarque formulés en temps voulu, peuvent faire naître la bonne réaction et confirmer les aptitudes du candidat.

✓ Objectivité et égalité de traitement

L'objectivité de l'évaluation et le maintien de l'égalité de traitement entre les candidats impliquent pour l'expert la stricte application des principes suivants :

- ✓ son niveau d'exigence ne doit pas varier selon l'indice de présentation du candidat ;
- ✓ son évaluation ne doit pas être influencée par des a priori plus ou moins conscients, tels que l'âge, le sexe, l'aspect physique, la tenue vestimentaire, etc ;
- ✓ il fait abstraction de la réputation de l'établissement d'enseignement de la conduite ou de la qualité des relations avec son représentant ;
- ✓ son évaluation ne doit pas tenir compte des prestations précédentes.

3. Opérations préalables

3.1- Présentation de l'épreuve

L'expert présente individuellement à chaque candidat l'épreuve, en lui précisant qu'il devra :

- ✓ réaliser un parcours empruntant des voies à caractère urbain, routier et/ou autoroutier ;
- ✓ réaliser deux manœuvres différentes, dont une au moins en marche arrière ;
- ✓ répondre à des questions portant notamment sur la vérification d'un élément technique en relation avec la sécurité routière, à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule ;
- ✓ appliquer les règles du code de la route, en respectant les limitations de vitesse des conducteurs novices ;
- ✓ respecter les autres usagers.

Il conviendra de s'assurer que le candidat a bien compris ces consignes.

3.2 - Installation au poste de conduite

Avant le départ, le candidat doit s'installer correctement au poste de conduite, contrôler la fermeture des portes et l'absence de témoin d'alerte sur le tableau de bord. En fonction des conditions extérieures, il doit être capable de mettre en service les accessoires nécessaires pour créer des conditions de visibilité satisfaisantes.

Cette compétence est matérialisée sur le certificat d'examen du permis de conduire (CEPC) par le cadre ci-dessous.

S'installer	Oui	Non
Installation et contrôles avant départ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spécifique poids lourd		
Chronotachygraphe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Documents de bord	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moteur et témoins de sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freinage (contrôle de la pression)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spécifique motocyclette		
Casque	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vêtements de protection/gants/bottes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Le résultat de l'évaluation de la compétence « Installation et contrôles avant départ » du bloc de compétences « S'installer » doit être renseigné pour tous les candidats avant le départ en circulation.

Installation et contrôles avant départ :

La case OUI doit être cochée, si et seulement si :

- ✓ Les réglages suivants sont correctement effectués :
 1. Réglage du siège et du dossier (appui-tête et volant, le cas échéant) - position de conduite adaptée ;
 2. Réglage des rétroviseurs (intérieur et extérieurs).
- ✓ Ceinture de sécurité correctement attachée (réglage hauteur - non vrillée) ;
- ✓ Contrôle de la fermeture des portes ;
- ✓ Mise en service des accessoires, le cas échéant (ventilation, essuie-glace, etc.).

Cette compétence est évaluée pour tous les candidats. Cette évaluation n'a pas d'incidence sur le résultat final de l'examen.

4. Parcours d'examen

La tâche d'évaluation passe en premier lieu par l'élaboration du parcours d'examen.

L'expert s'attache, en fonction des possibilités du secteur d'examen, à placer le candidat dans un maximum de situations de conduite qu'un conducteur est susceptible de rencontrer en et hors agglomération.

Pour élaborer le parcours d'examen, l'expert recherche les objectifs suivants :

- ✓ placer le candidat dans des situations de conduite révélatrices de ses compétences ;
- ✓ respecter les proportions dans les phases en et hors agglomération : 1/3 en ville, 2/3 sur route ;
- ✓ ménager une progressivité du niveau de difficulté et éviter d'enchaîner les situations difficiles ;
- ✓ privilégier les passages successifs entre des zones situées en et hors-agglomération.

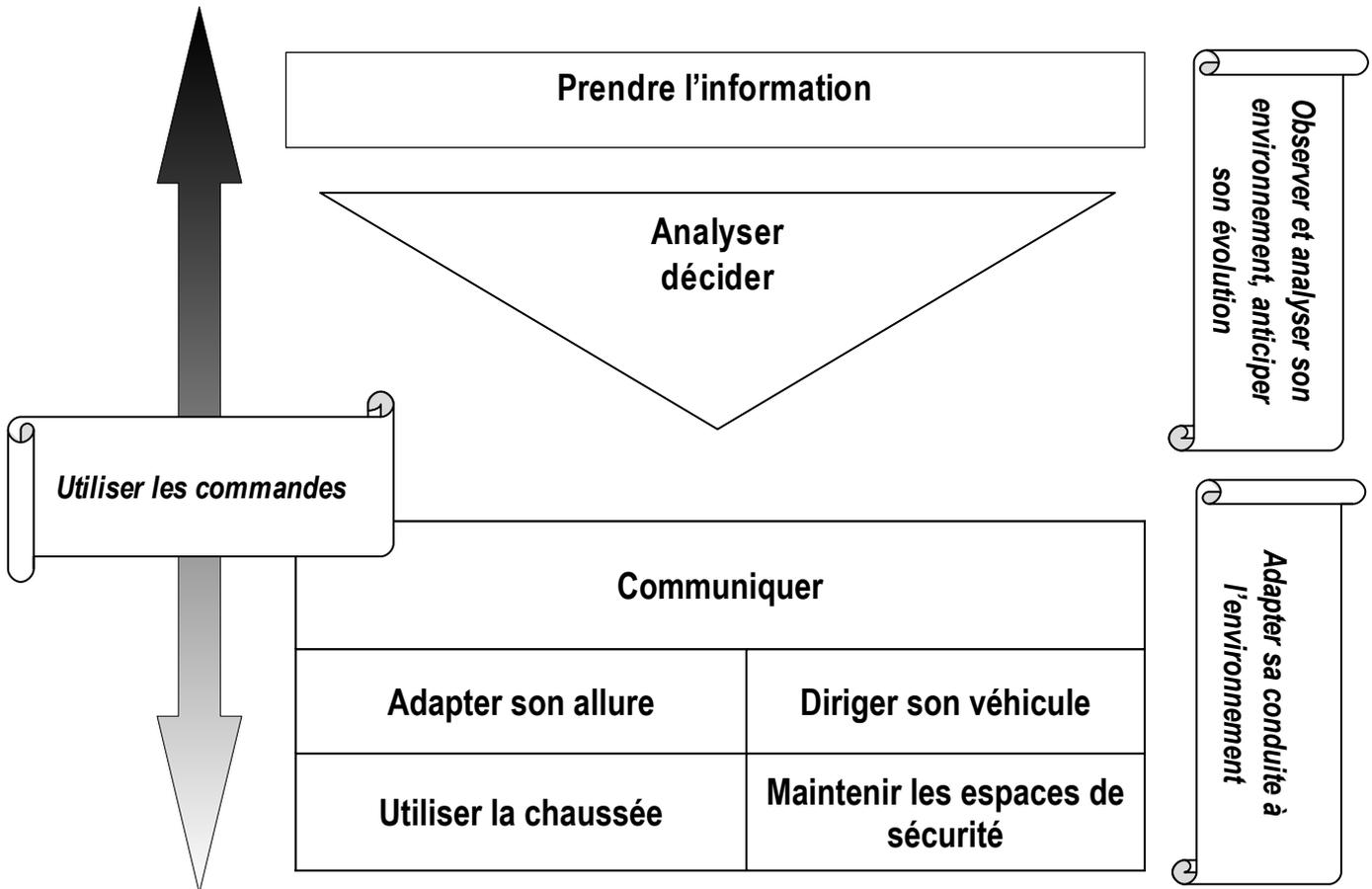
Pendant le parcours, l'expert dirige le candidat à l'aide des panneaux de signalisation chaque fois que cela est possible. Cette manière de guider le candidat permet en effet de favoriser la conduite autonome et d'évaluer son aptitude à rechercher, comprendre et utiliser les informations routières.

Les indications sont formulées avec précision et suffisamment tôt, pour laisser le temps au candidat de mettre en œuvre les savoir-faire requis. L'expert évite de donner des indications pendant que l'attention du candidat est retenue par une charge de travail intense.

Lorsque la signalisation en place ou la configuration des lieux est ambiguë, l'expert donne des indications simples, complétées au besoin de gestes. Si nécessaire, il interroge le candidat pour s'assurer qu'il a bien compris ses directives.

5. Principes d'évaluation

5.1 - Schéma analytique de la tâche de conduite



5.2 - Compétences

L'évaluation consiste à valider les compétences des candidats au travers des situations de conduite rencontrées. Sur le certificat d'examen, les compétences sont organisées, d'après le schéma analytique de la tâche de conduite (cf. : point 5.1), en trois parties et huit blocs ou domaines de compétence définis ci-après.

1. Maîtriser son véhicule

- Utiliser les commandes

2. Observer et analyser son environnement, anticiper son évolution

- Prendre l'information
- Analyser et décider

3. Adapter sa conduite à l'environnement

- Communiquer
- Adapter son allure
- Diriger son véhicule
- Utiliser la chaussée
- Maintenir les espaces de sécurité

Maîtriser son véhicule

Utiliser les commandes

✓ Volant

Le conducteur est capable de mettre en œuvre une technique lui permettant, en toutes situations, de diriger le véhicule.

✓ Boîte de vitesses

Le conducteur monte et rétrograde les vitesses sans regarder le levier. Il choisit le rapport de démultiplication adapté au couple résistant.

✓ Accélérateur / embrayage

Le conducteur synchronise l'accélération et l'embrayage pour démarrer (notamment en déclivité).

Il est capable de doser correctement l'accélération.

Il débraye et embraye complètement, sans brutalité et sans faire patiner excessivement l'embrayage.

✓ Freins

Le conducteur dose l'action sur la pédale de frein de façon à ralentir ou à s'arrêter sans danger et sans gêne des autres usagers.

✓ Tableau de bord / accessoires

Le conducteur 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).

En circulation, Il met en service les accessoires indispensables au maintien de la sécurité et des conditions de visibilité satisfaisantes (feux, essuie-glaces, etc.).

Observer et analyser son environnement, anticiper son évolution

Prendre l'information

✓ Vers l'avant et latéralement

Le conducteur 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, le conducteur complète la prise d'information à l'aide des rétroviseurs par un contrôle en vision directe.

Analyser et décider

✓ Appréciation des distances et des vitesses

Le conducteur évalue les distances et les vitesses relatives entre son véhicule et les autres usagers. Il s'assure ainsi de pouvoir entreprendre une action sans surprendre, gêner ou créer un danger.

✓ Respect des autres usagers

Le conducteur tient compte de la présence et de la progression des autres usagers. Il respecte les règles de priorité et de passage. Il fait preuve d'une attitude préventive et est capable, le cas échéant, de renoncer à sa « priorité », notamment en présence d'usagers vulnérables.

✓ Respect de la signalisation et des règles de circulation

Le conducteur tient compte de la signalisation en place, tant horizontale que verticale, qu'elle soit permanente ou temporaire.

En l'absence de signalisation spécifique, le conducteur identifie et respecte les règles applicables aux situations rencontrées.

Adapter sa conduite à l'environnement

Communiquer

✓ Clignotants

Le conducteur indique aux autres usagers les changements de direction qu'il entreprend. Il utilise les clignotants du véhicule à chaque fois que cela est nécessaire, et au moment opportun.

Il veille en particulier à ne pas surprendre les autres usagers par une utilisation tardive ou erronée.

✓ Autres (appels lumineux, sonores, etc)

Le conducteur annonce son approche ou fait face à une situation de danger en utilisant les appels lumineux ou l'avertisseur sonore.

Le conducteur 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 conducteur avertit les autres usagers d'un risque d'obstacle en utilisant les feux de détresse (s'il est dernier d'une file ralentie ou arrêtée, s'il circule à une allure anormalement lente ou s'il est immobilisé sur la chaussée).

Adapter son allure

✓ Allure excessive

Le conducteur doit constamment adapter sa vitesse aux conditions de visibilité, aux difficultés de la circulation, à l'état de la chaussée et aux obstacles prévisibles. L'allure peut être considérée comme excessive lorsqu'elle est inadaptée, y compris en deçà des vitesses maximales autorisées.

- ✓ Allure trop basse susceptible de gêner

Le conducteur circule à une allure adaptée à la configuration des lieux et au contexte de circulation.

Il favorise la fluidité du trafic et évite de surprendre ou de gêner les autres usagers par une allure trop basse.

- ✓ Ralentissement excessif / arrêt injustifié

Le conducteur dose son ralentissement ou décide de s'arrêter lorsque cela est nécessaire.

Il s'attache à ne pas surprendre, gêner les autres usagers ou créer de situation dangereuse par un ralentissement excessif, prématuré voire un arrêt injustifié.

- ✓ Limitation de vitesse

Le conducteur respecte les vitesses maximales autorisées pour les conducteurs novices.

Diriger son véhicule

- ✓ Écart de direction

Le conducteur est capable de réaliser l'ensemble des actions de conduite en évitant tout écart brusque ou injustifié.

- ✓ Trajectoire

Le conducteur adopte une trajectoire adaptée à la courbe, au virage ou au tournant. Il maintient le véhicule dans sa voie de circulation.

Utiliser la chaussée

- ✓ Choix de la voie

Le conducteur utilise la voie adaptée à sa progression, en tenant compte de la réglementation.

- ✓ Position à l'intérieur de la voie

En marche normale, le conducteur circule au milieu de la voie de circulation.

En fonction de la situation (croisement, changement de direction), il peut circuler contre le bord droit ou gauche de la voie de circulation.

Dans tous les cas, il veille à ne pas être cause de gêne pour les autres usagers.

Maintenir les espaces de sécurité

✓ Distance de sécurité

Le conducteur maintient avec le véhicule qui le précède un intervalle de sécurité adapté à la vitesse de circulation (« règle des 2 secondes »).

Il augmente cet intervalle lorsque la signalisation, les conditions climatiques ou la situation l'exigent.

✓ Gabarit / espacements latéraux

Le conducteur tient compte des caractéristiques d'encombrement de son véhicule (longueur, largeur, hauteur, porte à faux).

Il maintient des distances latérales de sécurité suffisantes avec les autres usagers et son environnement.

5.3 - Les erreurs

L'expert qualifie les erreurs commises en fonction de leur degré de gravité.

Il existe trois niveaux d'erreurs :

- **L'erreur grave**: il s'agit d'une erreur résultant d'une action ou d'une non action du candidat plaçant les autres usagers et/ou le véhicule dans une situation où la sécurité dépendrait essentiellement des réactions des tiers.
- **L'erreur sérieuse** : il s'agit d'une erreur pouvant être grave, mais n'ayant pas mis immédiatement en cause la sécurité.
- **L'erreur mineure** : correspond à ce terme une action de conduite ou un comportement qui ne reproduit pas exactement les savoir-faire définis pour chaque compétence, mais qui est sans effet sur la sécurité.

5.4 - Les situations

Les situations de conduite dans lesquelles sont évaluées les compétences du candidat font l'objet d'une codification. Les codes des situations utilisés pour renseigner le certificat d'examen du permis de conduire sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

Code	Situation correspondante
Départ	
D1	Démarrage en circulation ou pour s'insérer dans la circulation
D2	Démarrage en déclivité
Arrêt	
A	Arrêt en circulation ou pour en sortir
Ligne droite	
L1	Agglomération
L2	Route
L3	Autoroute, route à chaussées séparées (2x2 voies, etc.)
Intersection	
I1	Feu tricolore
I2	Stop
I3	« Cédez le passage »
I4	Priorité à droite
I5	Intersection où le candidat n'est pas tenu de céder le passage
Sens giratoire	
G	Sens giratoire
Changement de direction	
C1	A droite ou à gauche
C2	Présélection (changement de voie)
C3	Voie d'insertion ou de décélération
Virage	
V	Virage
Dépassement	
DP1	Dépassement
DP2	Dépassement d'un deux roues ou d'un piéton
DP3	Etre dépassé
Croisement	
CR	Croisement
Déclivité	
DC	Circulation en montée ou en descente
Situations particulières	
S1	Piéton (passage pour piétons, etc.)
S2	Tramway ou autobus (arrêt, dépassement, etc.)
S3	Voie réservée (bande d'urgence, etc.)
S4	Signalisation de prescription (sens interdit, limitation de tonnage ou de gabarit, obligation de tourner à droite, etc.)
S5	Circulation sur un « parking »
S6	Passage à niveau
S7	Ouvrage d'art, tunnel, pont
S8	Zone de travaux
S9	Véhicule prioritaire – Agent de la circulation
S10	Conditions de visibilité et/ou d'adhérence réduites
Sx	Autre (se reporter à la case « observations »)

L'expert choisit les situations de conduite pour construire un sujet d'examen, dans le but de s'assurer que le candidat possède les compétences minimales pour conduire en sécurité.

Il s'attache à éviter de placer le candidat dans des situations de conduite trop complexes, ambiguës ou à multiplier l'enchaînement de situations difficiles, alors même que dans ces mêmes conditions la grande majorité des conducteurs serait en difficulté pour résoudre le problème posé.

Lors du parcours hors agglomération en ligne droite, l'expert peut demander au candidat la mise en action d'un accessoire dans le but d'évaluer sa maîtrise de la trajectoire du véhicule. En revanche, dès lors que le candidat aura à son initiative utilisé un accessoire, il sera dispensé de la demande énoncée précédemment.

5.5 – Détermination et classification des erreurs

Les erreurs ci-après sont indiquées à titre d'exemple et ne constituent en aucun cas une liste exhaustive.

Cette liste, par compétence ou domaine de compétence, a pour objectif de fixer un cadre de référence à partir duquel l'expert peut mettre en œuvre la démarche intellectuelle suivante.

L'expertise consiste tout d'abord à déceler les erreurs du candidat, en comparant l'action de conduite à la norme.

Pour cela, l'expert se réfère à la norme définie pour chacune des compétences (cf. : point 5.2).

En fonction de l'écart constaté entre l'action de conduite et la norme, l'expert doit être en mesure de répondre à la question suivante :

- Suis-je en présence d'une erreur ?

S'il estime qu'il s'agit d'une erreur, l'expert doit alors en déterminer la gravité et répondre aux questions suivantes :

- Quelle est l'ampleur de l'écart entre cette erreur et la norme ?

- Quelles sont les conséquences de cette erreur sur la sécurité ?

Pour répondre à ces questions, l'expert peut se référer à la liste des erreurs proposée ci-après.

Néanmoins, cette liste n'étant pas exhaustive, la plupart des erreurs nécessite la mise en œuvre de la démarche intellectuelle suivante :

- Cette erreur correspond-elle à une action de conduite ou à un comportement qui ne reproduit pas exactement les savoir-faire définis pour chaque compétence, mais n'ayant aucune incidence sur la sécurité ?

Si la réponse est oui, il s'agit d'une erreur mineure.

- S'agit-t-il d'une erreur pouvant être grave, mais n'ayant pas mis immédiatement en cause la sécurité ?

Si la réponse est oui, il s'agit d'une erreur sérieuse.

- S'agit-il d'une erreur résultant d'une action ou d'une non-action plaçant les autres usagers et/ou le véhicule dans une situation où la sécurité dépendrait essentiellement des réactions des tiers ?

Si la réponse est oui, il s'agit d'une erreur grave.

Maîtriser son véhicule

Volant

Mineure
- Tenue du volant incorrecte sans incidence sur la trajectoire.
Sérieuse
- Tenue du volant incorrecte causant une trajectoire imprécise ou inadaptée.
Grave
- Mauvaise tenue du volant entraînant une perte de la maîtrise du véhicule ou une trajectoire dangereuse.

Boîte de vitesses

Mineure
- Rapport de démultiplication trop élevé ou trop bas, sans incidence notable sur l'adaptation de l'allure. - Absence de rétrogradage systématique de chacun des rapports intermédiaires sans effet sur la trajectoire et l'adaptation de l'allure.
Sérieuse
- Rapport de démultiplication trop élevé ou trop bas, causant une allure inadaptée. - Mauvaise manipulation de la boîte de vitesses ayant des conséquences sur la trajectoire.
Grave
- Mauvaise manipulation de la boîte de vitesse créant un danger.

Accélérateur / embrayage

Mineure

- Calage ponctuel dû à l'émotivité.
- Patinage excessif dû à l'émotivité.
- Erreur d'utilisation des commandes sans incidence.

Sérieuse

- Calages répétés dûs à l'émotivité.
- Erreurs d'utilisation ayant des incidences sur l'adaptation de l'allure.

Grave

- Calages répétés ou reculs importants révélateurs d'insuffisance de formation.
- Erreur d'utilisation ayant des incidences graves sur l'adaptation de l'allure.
- Erreur d'utilisation susceptible de détériorer immédiatement le véhicule (patinage prolongé, passage des vitesses sans débrayer, ...).

Freins

Mineure

- Oubli ponctuel de desserrer le frein de stationnement.

Sérieuse

- Circulation prolongée avec le frein de stationnement serré ou mal desserré.
- Dosage inadapté du freinage, sans danger immédiat.

Grave

- Dosage insuffisant ou excessif du freinage, créant un danger pour le véhicule ou son environnement.

Tableau de bord / accessoires

Mineure
- Erreur de mise en oeuvre d'un accessoire sans incidence.
Sérieuse
- Utilisation prohibée de l'avertisseur sonore. - Absence ou mauvaise utilisation d'un accessoire susceptible de créer une gêne ou un danger.
Grave
- Absence ou mauvaise utilisation d'un accessoire créant un danger immédiat.

Observer et analyser son environnement, anticiper son évolution

Prendre l'information

Mineure
- Prise d'information non justifiée, sans conséquence sur l'allure et la trajectoire. - Absence de prise d'information en vision directe en complément des rétroviseurs lorsque les circonstances le permettent.
Sérieuse
- Prise d'information incomplète ou tardive, sans danger immédiat. - Absence de renouvellement de la prise d'information alors que la situation l'exige. - Absence de prise d'information en vision directe lorsque la situation l'exige, sans danger immédiat.
Grave
- Prise d'information incomplète ou tardive créant un danger immédiat ou une gêne des autres usagers. - Absence totale de prise d'information alors que la situation l'exige. - Absence de prise d'information en vision directe lorsque la situation l'exige, créant un danger immédiat.

Analyser et décider

- ☞ Le refus de priorité est constitué dès lors que l'utilisateur prioritaire est obligé de modifier son allure ou sa trajectoire.
- ☞ L'abus de priorité est constitué dès lors que l'utilisateur prioritaire force le passage au détriment de la sécurité.
- ☞ Le franchissement d'intersection ne s'entreprind qu'avec la certitude de pouvoir la dégager.

Mineure
<ul style="list-style-type: none">- Accélération pour dégager une intersection, à la vue d'un usager prioritaire qui ne sera pas gêné.- Passage en toute sécurité devant un usager prioritaire qui vient de s'arrêter.
Sérieuse
<ul style="list-style-type: none">- Hésitation injustifiée.- Ralentissement ou refus de passage alors que l'on est en mesure de passer.- Engagement à l'approche d'un usager prioritaire qui risque d'être gêné.
Grave
<ul style="list-style-type: none">- Refus ou abus de priorité.- Entreprendre un dépassement alors qu'on est sur le point d'être dépassé.- Engagement délibéré en bloquant la circulation et obligeant les autres usagers à manœuvrer.- Non respect d'un signal prescrivant l'arrêt.

Adapter sa conduite à l'environnement

Communiquer

Mineure
<ul style="list-style-type: none">- Insertion ou sortie de circulation, après contrôle, sans utilisation des clignotants, en l'absence d'autres usagers.- Non-maintien des clignotants lorsque la manœuvre devient évidente pour les autres.
Sérieuse
<ul style="list-style-type: none">- Absence d'utilisation des clignotants lorsque la situation l'exige.- Utilisation prématurée ou inversée des clignotants susceptible de gêner les autres.- Absence d'utilisation des feux de détresse pour avertir d'un risque d'obstacle.

Adapter son allure

- ☞ Les vitesses maximales autorisées en examen sont celles des conducteurs novices.
- ☞ En cas de vitesse excessive, cette erreur doit faire l'objet d'un premier rappel au candidat. En cas de récurrence, cette erreur peut être considérée comme étant dangereuse et conduire à l'ajournement.
- ☞ Les limiteurs et régulateurs de vitesse peuvent être mis en action à l'initiative du candidat.

Mineure
<ul style="list-style-type: none">- Ralentissement sans gêner pour renouveler la prise d'information.- Circulation en deçà des vitesses autorisées sans gêner des autres usagers.
Sérieuse
<ul style="list-style-type: none">- Allure excessive ou ralentissement insuffisant, sans danger immédiat et sans effet sur la maîtrise du véhicule.- Arrêt injustifié.- Allure trop basse ou accélération insuffisante susceptible de gêner ou de créer un danger.
Grave
<ul style="list-style-type: none">- Vitesse excessive répétée ou créant un danger immédiat.- Allure trop basse ou accélération insuffisante, créant un danger immédiat.- Arrêt injustifié créant un danger.

Diriger son véhicule

Mineure
<ul style="list-style-type: none">- Trajectoire inadaptée au rayon de la courbe, sans incidence sur la sécurité.
Sérieuse
<ul style="list-style-type: none">- Écart de direction.- Trajectoire mal maîtrisée sans sortir de la voie.- Chevauchement momentané d'un marquage discontinu ou de l'axe médian, sans mise en cause de la sécurité.
Grave
<ul style="list-style-type: none">- Écart de direction non-maîtrisé.- Heurt ou escalade d'accotement ou de trottoir.- Franchissement ou chevauchement de la ligne continue.- Franchissement de l'axe médian avec ou sans marquage en virage.

Utiliser la chaussée

Mineure

- Circulation trop à droite ou à gauche de la voie sans chevauchement du marquage.
- Tout choix de voie sur un sens giratoire, dès lors qu'on n'est pas cause de gêne pour les autres.
- Présélection tardive en l'absence ou l'insuffisance de signalisation.
- Croisement à l'indonésienne à l'initiative de l'autre usager.
- Chevauchement momentané de l'axe médian sur chaussée étroite en l'absence de marquage au sol.

Sérieuse

- Position erronée sur la chaussée.
- Chevauchement momentané de l'axe médian en l'absence de ligne continue.

Grave

- Utilisation non autorisée de la voie réservée à la circulation inverse.
- Chevauchement ou franchissement non autorisé d'une ligne continue.

Maintenir les espaces de sécurité

Mineure

- Distance de sécurité trop importante.

Sérieuse

- Distance de sécurité ponctuellement restreinte, sans danger immédiat.
- Espaces latéraux restreints ou excessifs, sans danger immédiat.

Grave

- Distance longitudinale restreinte, créant un danger immédiat.
- Espace latéral non adapté avec le maintien de la sécurité.
- Risque de heurt d'un obstacle fixe ou mobile.

6. Stratégie d'évaluation

L'expert évalue les actions de conduite qui s'inscrivent dans un bloc de compétences. L'évaluation des compétences peut s'effectuer dans des situations identiques ou différentes.

Les erreurs mineures :

Elles ne doivent pas faire l'objet d'un constat auprès du candidat.

Elles peuvent constituer des indices qui contribueront à l'élaboration du parcours.

Les erreurs graves :

Elles doivent être signalées au candidat qu'il y ait eu ou non une intervention verbale ou sur les commandes du véhicule.

Une seule de ces erreurs entraîne obligatoirement l'ajournement du candidat.

Les erreurs sérieuses :

Elles doivent être signalées au candidat dès leur constat.

La poursuite de l'examen et la construction du parcours doivent permettre de déterminer s'il s'agit d'une erreur ponctuelle ou d'une lacune dans un domaine de compétence en particulier.

La notion d'erreur ponctuelle fait référence, par exemple :

- ✓ aux oublis occasionnés par l'émotivité ou le stress en début d'examen ou par la fatigue en fin d'épreuve ;
- ✓ aux hésitations ou aux actions erronées occasionnées par des situations critiques dues aux autres ou à l'environnement.

L'expert ne peut conclure à une lacune que lorsqu'il y a une répétition d'erreurs sérieuses relevées dans un même domaine de compétence.

Son expertise doit lui permettre de déterminer si le nombre d'erreurs sérieuses commises dans un même domaine de compétence révèle un niveau insuffisant.

Il tient compte des deux critères suivants :

1. l'expert doit opposer dans le bloc de compétence concerné les actions bien réalisées à celles qui ne le sont pas ;
2. Il doit prendre en compte le contexte dans lequel chaque erreur a été commise : (configuration des lieux, densité du trafic, etc.). En effet, une erreur commise dans une configuration des lieux simple et en l'absence d'autres usagers n'aura pas le même poids que la même erreur commise dans une configuration des lieux plus compliquée, en présence d'autres usagers.

Seule la synthèse de ces deux critères permet de déterminer combien d'erreurs sérieuses permettent de conclure à un ajournement.

7. Vérifications et manœuvres

7.1 - Vérifications intérieure(s) et extérieure(s) (Vi et Ve)

Le candidat doit répondre à une première question (Vi) portant sur la vérification d'un accessoire, d'une commande, d'un témoin, d'un document de bord ou d'un élément de sécurité. Il répond ensuite à une seconde question (Ve), comprenant la vérification d'un élément extérieur complétée par une question en rapport avec la sécurité routière.

Le contenu de ces questions est conforme au programme national de formation à la conduite (PNF).

Les questions Vi et Ve peuvent intervenir à différents moments de l'examen, avant le retour au point de départ. En fonction du secteur d'examen, il appartient à l'expert de choisir le moment et le lieu les mieux adaptés pour poser les questions relatives aux vérifications. L'expert s'attache à ponctuer la phase en circulation par les vérifications et les manœuvres.

Toutefois, Ve ne peut être réalisée que si la configuration du lieu s'y prête. Le lieu choisi par l'expert doit se situer en dehors de la circulation pour permettre au candidat de descendre et d'évoluer autour du véhicule en toute sécurité.

Lorsque la vérification le nécessite (contrôle du fonctionnement des feux « stop », par exemple), la participation de l'accompagnateur peut être sollicitée par le candidat auprès de l'expert.

7.1.1. Choix de la ou des questions (Vi et/ou Ve)

Pour chacune des questions, il 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.

De même, pour le premier candidat de chaque école de conduite, lorsque la question Vi (ou Ve) intervient en début d'examen sur le point de départ, l'expert choisit le numéro de la question.

7.1.2.. Formulation des questions

Les questions étant simples et courtes, connues des écoles de conduite et des éditeurs pédagogiques, l'expert doit s'attacher à lire la question telle qu'elle est rédigée dans la banque.

Toutefois, pour tenir compte de la situation des candidats ayant des difficultés de compréhension de la langue française, l'expert peut reformuler la question (ex : parler de "codes" au lieu de "feux de croisement", de "pneus" pour désigner les "pneumatiques", de "côté" pour "flanc", etc.).

Dans tous les cas, l'expert doit lire en premier lieu le texte original de la question.

La reformulation éventuelle ne peut être que limitée (sur 1 ou 2 mots). L'expert ne doit en aucun cas modifier le contenu ou le sens de la question. Il ne doit pas proposer une nouvelle question.

7.1.3.. - Evaluation - Notation

Chacune des deux questions est évaluée selon un système de notation à deux niveaux **A** ou **B**.

Lorsque la question comporte plusieurs niveaux de réponse, la notation A est attribuée dès lors que la réponse est complète (cf. banque correspondante et guide de l'interrogation orale).

Dans le cas contraire, la notation B est attribuée au candidat.

Tous les synonymes et les réponses équivalentes doivent être acceptés. L'essentiel est de s'assurer que le candidat possède une bonne connaissance technique de son véhicule.

S'agissant des questions portant sur des vérifications, le candidat doit annoncer et procéder aux contrôles. Une annonce sans réalisation ou une réalisation sans annonce doit être notée B.

En revanche, la vérification de la propreté d'un élément se limite à un contrôle visuel. Le candidat ne procède en aucun cas au nettoyage de cet élément dans le cadre de l'examen.

7.2 - Manœuvres (M1 et M2)

Au cours de l'épreuve pratique, deux manœuvres différentes, dont une au moins en marche arrière, doivent être systématiquement évaluées.

Il s'agit :

1. de la marche arrière en ligne droite (le long d'un trottoir, d'une ligne peinte au sol, d'un accotement, ...);
2. de la marche arrière en arrondi ou à un angle (le long d'un trottoir, d'une ligne peinte au sol, d'un accotement,);
3. du rangement en créneau (entre deux voitures, dans un cadre tracé au sol, ...);
4. du rangement en épi;
5. du rangement en bataille;
6. du demi-tour (entre deux trottoirs, entre deux lignes tracées au sol, entre deux accotements,);
7. du freinage pour s'arrêter avec précision.

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

Les deux manœuvres évaluées doivent être différentes, en ce sens qu'elles doivent avoir un numéro différent (1, 2, 3, 4, 5, 6 ou 7).

En règle générale, l'expert doit veiller à la réalisation régulière des 7 types de manœuvres existants. De plus, afin de varier au maximum les possibilités, en fonction de la topographie du secteur d'examen, il est précisé que chaque manœuvre 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.

7.2.1 - L'annonce de la manœuvre

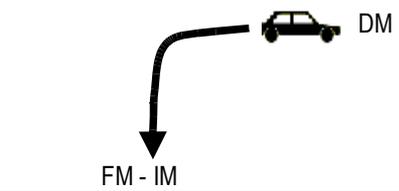
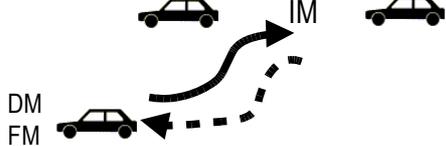
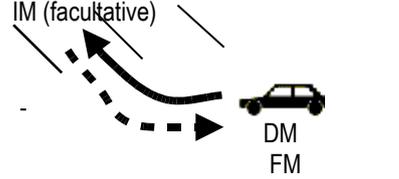
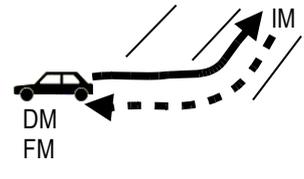
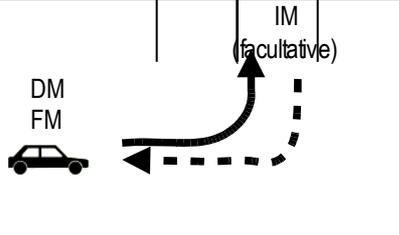
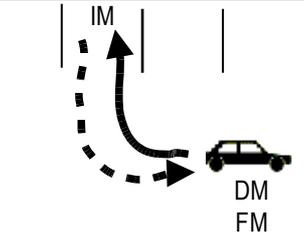
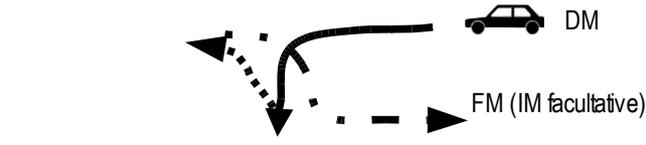
Pour réaliser correctement une manœuvre, il est essentiel de connaître le type de celle-ci. En effet, une annonce précise favorise la réussite de la manœuvre.

A titre d'exemple, pour une manœuvre en marche arrière en ligne droite, la demande doit être « Vous arrêterez votre véhicule à droite le long du trottoir, afin d'effectuer une marche arrière en ligne droite ».

7.2.2 - Evaluation

L'évaluation des manœuvres est distincte de la phase de conduite effective en circulation.

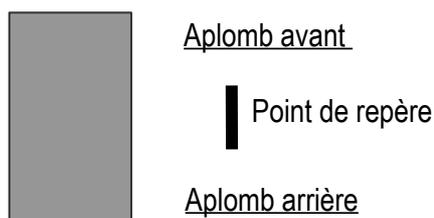
Afin que l'évaluation soit la plus homogène possible, il est nécessaire que chaque expert ait la même définition des manœuvres. Pour ce faire, il convient de définir le début et la fin de chacune d'entre-elles.

1		
2		
3		
4	 	<p>DM = début manœuvre FM = fin manœuvre IM = Immobilisation (point mort et frein à main) Immobilisation facultative pour les manœuvres 4 et 5 en marche avant ; 6 et 7.</p> <p>NB : La demande d'immobilisation doit permettre de favoriser une pause dans le déroulement de l'examen. Cet instant pourra être mis à profit pour procéder à la vérification intérieure (Vi)</p>
5	 	
6		
7	Voir ci-après	

Pour la manœuvre « freiner pour s'arrêter avec précision (7) », dans un souci de sécurité , l'expert devra :

- 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).

L'arrêt de précision (action de se positionner) sera réalisé et jugé satisfaisant dès lors que le véhicule d'examen se trouvera à la hauteur du point de repère (le point de repère doit se trouver entre les aplombs avant et arrière du véhicule selon le schéma ci-dessous).



7.2.3 - Notation

Chacune des manœuvres est évaluée selon un système de notation à trois niveaux **A**, **B** ou **C**.

La manœuvre est bien réalisée	<ul style="list-style-type: none"> ✓ pas d'erreur ✓ une ou plusieurs erreurs mineures 	A
Le niveau de compétence est acceptable	<ul style="list-style-type: none"> ✓ une ou plusieurs erreurs sérieuses selon leur niveau de gravité 	B
Le niveau de compétence est insuffisant	<ul style="list-style-type: none"> ✓ plusieurs erreurs sérieuses selon leur niveau de gravité ✓ une erreur grave 	C

7.2.4. Exemples d'erreurs significatives rencontrées pour la situation « Manœuvre »

- ✓ Pour les manœuvres 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.
- ✓ Pour l'arrêt de précision (7), il s'agit d'évaluer si le conducteur sait ralentir progressivement et immobiliser son véhicule avec précision.

☞ (1 à 6) Doit s'effectuer en terrain plat ou en légère déclivité (montante ou descendante), dans une zone où le trafic sera le moins possible perturbé.

☞ (2) S'attacher à trouver des conditions de réalisation ne mettant pas en cause la sécurité (visibilité vers l'arrière et densité de la circulation).

☞ (1 à 6) Pour manœuvrer, le conducteur peut être amené à choisir le lieu, sur proposition de l'expert.

☞ (1 à 6) La marche arrière doit s'effectuer en ligne droite ou à un angle de rue et les rangements (créneau, épi ou bataille) derrière un véhicule, entre 2 véhicules ou dans un emplacement tracé au sol. 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 (avant et arrière).

☞ (1 à 6) L'expert devra s'attacher à mesurer la démarche technique mise en œuvre pour réaliser la manœuvre et non sa réussite.

☞ (7) Lors du ralentissement, ne pas exiger systématiquement que le conducteur rétrograde sur chacun des rapports intermédiaires.

Mineure
<ul style="list-style-type: none"> - (1 à 6) mauvaise manipulation de la commande d'embrayage, d'accélérateur et/ou de frein si l'allure demeure appropriée. - (1, 2, 3 et 5) Lors de l'immobilisation pour se positionner, un espace latéral ou longitudinal insuffisant, sans risque de collision. - (7) Une sortie de circulation sans utilisation des indicateurs de changement de direction, en l'absence d'autres usagers. - (7) Ralentissement prématuré avant l'arrêt.
Sérieuse
<ul style="list-style-type: none"> - (1 à 6) Absence de prise d'information, en vision directe si elle doit compléter celle des rétroviseurs. - (1 à 6) Escalade maîtrisée du trottoir (regard bien placé, allure lente, ...). - (1 à 6) Absence de renouvellement de prise d'information au cours de la manœuvre notamment lors du déport du véhicule. - (1 à 5) Positionnement lors de l'immobilisation pouvant créer une gêne au trafic ou aux autres usagers. - (7) Dosage inadapté du freinage avant l'arrêt. - (7) Insuffisance de prise d'information (arrière, latérale, ...). - (7) Allure excessive à l'approche de l'arrêt (défini par l'expert). - (7) Arrêt hors de la zone de tolérance (longueur de la voiture).
Grave
<ul style="list-style-type: none"> - Heurt violent ou escalade non maîtrisée du trottoir. - Risque de collision (y compris lors de l'immobilisation).

7.3 - Récapitulatif de la notation Vi, Ve, M1 et M2

FAVORABLE	4A	3A et 1B	2A et 2B	1A et 3B
DEFAVORABLE	4B	1C		

Le résultat des vérifications et des manœuvres est communiqué en fin d'épreuve et renseigné dans tous les cas sur le tableau de notation du certificat d'examen.

8. Certificat d'examen du permis de conduire (CEPC)

Le CEPC est l'outil des experts, il permet d'établir un titre provisoire de conduite en cas de réussite à l'épreuve pratique du permis de conduire. Il autorise, en cas d'échec un bilan précis de la prestation du candidat, lui permettant ainsi qu'à son enseignant de définir les axes de travail à fournir. Il s'agit aussi d'un outil de communication vis à vis des usagers qui permet notamment de présenter l'examen et ses critères d'évaluation.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ministère des Transports,
de l'Équipement, du Tourisme
et de la Mer



direction de la sécurité
et de la circulation routières
sous-direction de l'éducation routière

CERTIFICAT D'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE (Mod. H)

N °: _____ Série 07.07.B.AAA.

Date : | | | | | Centre : _____ N° de département : | | | | |

L'expert(e) – Nom : _____ Chargé(e) de l'évaluation de l'épreuve en circulation de : _____

Mme, Mlle, M.⁽¹⁾ : _____ Prénom : _____

(1) (rayer les mentions inutiles : nom de naissance suivi du nom d'usage s'il y a lieu)

Catégorie de permis sollicitée : A A1 B B1 EB C EC D ED

**EXEMPLAIRE
ADMINISTRATION**

Atteste de la réussite à l'examen de l'intéressé(e) : né(e) le : | | | | | à : _____

N° de département : | | | | | ou pays : _____ déjà titulaire des catégories de permis : _____

régularisation dispensé(e) d'épreuve pratique (Art. R 224-20 du Code de la Route) N° du permis : | | | | |

Résultat d'examen

(entourer la mention correspondante et rayer celle inutile)

FAVORABLE

INSUFFISANT

Examen non mené à son terme

Codes spécifiques :

01 101 102 103 105 Ar

106 jusqu'au : | | | | |

Vaut titre de conduite à compter du : | | | | |

Visite médicale valide jusqu'au : | | | | |

Autres codes : _____

Signature :

Maîtriser son véhicule

S'installer

Installation et contrôles avant départ Oui Non

Spécifique poids lourd

Chronotachygraphe

Documents de bord

Moteur et témoins de sécurité

Freinage (contrôle de la pression)

Spécifique motocyclette

Casque

Vêtements de protection/gants/bottes

Utiliser les commandes

	Erreurs sérieuses	Erreurs graves	Int.
Volant			<input type="checkbox"/>
Boîte de vitesses			<input type="checkbox"/>
Accélérateur / embrayage			<input type="checkbox"/>
Freins			<input type="checkbox"/>
Tableau de bord / accessoires			<input type="checkbox"/>
Ralentisseurs (groupe lourd)			<input type="checkbox"/>
Position de conduite (spécifique A - A1)			<input type="checkbox"/>
Insuffisant			<input type="checkbox"/>

Observer et analyser son environnement, anticiper son évolution

Prendre l'information

	Erreurs sérieuses	Erreurs graves	Int.
Vers l'avant et latéralement			<input type="checkbox"/>
Rétroviseurs			<input type="checkbox"/>
Vision directe (angles morts)			<input type="checkbox"/>
Insuffisant			<input type="checkbox"/>

Analyser et décider

	Erreurs sérieuses	Erreurs graves	Int.
Appréciation des distances et des vitesses			<input type="checkbox"/>
Respect des autres usagers			<input type="checkbox"/>
Respect de la signalisation et des règles de circulation			<input type="checkbox"/>
Insuffisant			<input type="checkbox"/>

Adapter sa conduite à l'environnement

Communiquer

	Erreurs sérieuses
Clignotants	
Autres (appels lumineux, sonores, etc)	
Insuffisant	

Adapter son allure

	Erreurs sérieuses	Erreurs graves	Int.
Allure excessive			<input type="checkbox"/>
Allure trop basse susceptible de gêner			<input type="checkbox"/>
Ralentissement excessif / arrêt injustifié			<input type="checkbox"/>
Limitation de vitesse			<input type="checkbox"/>
Insuffisant			<input type="checkbox"/>

Diriger son véhicule

	Erreurs sérieuses	Erreurs graves	Int.
Ecart de direction			<input type="checkbox"/>
Trajectoire			<input type="checkbox"/>
Insuffisant			<input type="checkbox"/>

Utiliser la chaussée

	Erreurs sérieuses	Erreurs graves	Int.
Choix de la voie			<input type="checkbox"/>
Position à l'intérieur de la voie			<input type="checkbox"/>
Insuffisant			<input type="checkbox"/>

Maintenir les espaces de sécurité

	Erreurs sérieuses	Erreurs graves	Int.
Distance de sécurité			<input type="checkbox"/>
Gabarit/espacements latéraux			<input type="checkbox"/>
Insuffisant			<input type="checkbox"/>

Vérifications et manœuvres

		Notation			
	n°	A	B		
Vérification intérieure	n°				
Vérification extérieure	n°				
1 ^{ère} manœuvre	n°	A	B	C	<input type="checkbox"/>
2 ^{ème} manœuvre	n°	A	B	C	<input type="checkbox"/>

(À noter : résultat insuffisant si 4 B ou 1 C)

Observations (facultatif) :

Merci de bien vouloir vous reporter à la notice explicative située au verso de ce document pour connaître les modalités de votre évaluation

La partie bilan de l'examen doit être renseignée à l'issue de l'épreuve et en aucun cas pendant que le véhicule est en mouvement.

Le tableau des manœuvres et des vérifications peut être renseigné juste après leur réalisation, ce qui permet de ne mémoriser que la partie en circulation.

Le candidat est reçu :

La partie supérieure du CEPC valant titre de conduite est renseignée. Sont aussi renseignés le tableau des manœuvres et des vérifications ainsi que le résultat de l'évaluation de l'installation et des contrôles avant départ. La partie bilan de l'examen doit rester vierge de toutes codifications.

Le candidat est ajourné :

La partie bilan de l'examen doit être obligatoirement renseignée.

La mention « examen non mené à son terme » est seulement cochée dès lors que l'épreuve est arrêtée en cas d'incapacité manifeste et durable du candidat à assurer sa sécurité, celle du véhicule d'examen, de ses passagers et des autres usagers.

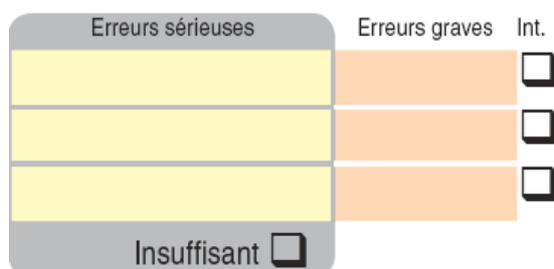
8.1 - Principes de codification

Chaque bloc de compétence est matérialisé sur le document par un titre de couleur bleu.

Adapter son allure

Chaque bloc est divisé en compétences ou actions de conduite.

Au regard de ces compétences se trouvent deux champs de couleur, jaune pour les erreurs sérieuses, orange pour les erreurs graves.



Selon le niveau de gravité de l'erreur, la codification de la situation de conduite dans laquelle l'action a été défaillante est transcrite dans la case de couleur jaune ou orangée.

Action

Erreurs sérieuses	
Situation	
Insuffisant <input type="checkbox"/>	

Si une erreur relative à une même compétence se produit plusieurs fois dans la même situation de conduite, le code sera reporté autant de fois que l'erreur est constatée.

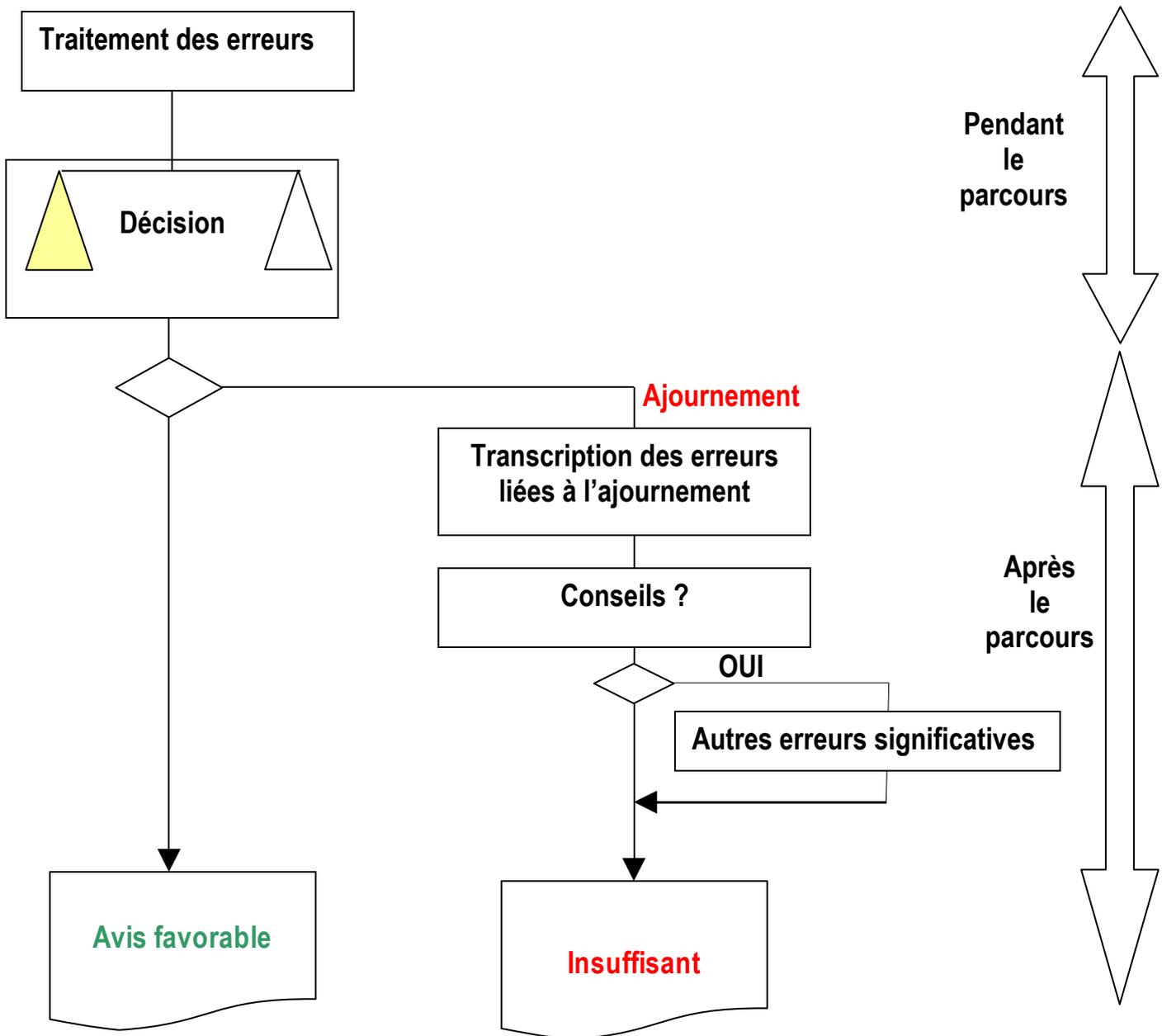
Erreurs sérieuses	
D1 – D1 – D1	
Insuffisant <input checked="" type="checkbox"/>	

Dès lors que la décision d'ajournement est prise en raison d'une répétition d'erreurs sérieuses dans un domaine de compétence en particulier, la case « insuffisant » est cochée.

Si l'expert est intervenu verbalement ou sur les commandes du véhicule la case « Int » au regard de l'action défaillante est cochée.

Erreurs sérieuses	Erreurs graves	Int.
		<input type="checkbox"/>
I1		<input checked="" type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
Insuffisant <input type="checkbox"/>		

Schéma du processus de transcription



La transcription d'observations est facultative.

Seule la situation codifiée Sx (autre) appelle obligatoirement une transcription permettant au candidat de connaître la situation de conduite précise dans laquelle il a commis une erreur. Cette case permet d'apporter une précision complémentaire au candidat sur la situation de conduite ou sur l'action défailante.

Cette case ne doit en aucun cas être utilisée pour transcrire des jugements de valeur ou des observations trop générales.

Observations (facultatif) :
Sx : arbres inclinés

8.2 - Principes de transcription

- ☞ A une erreur sérieuse ou grave doit correspondre un code → **1 ERREUR = 1 CODE**
- ☞ Seuls les comportements observables sont codifiés
- ☞ L'expert doit transcrire les erreurs ayant provoqué l'ajournement.
- ☞ L'expert peut transcrire les éléments n'ayant pas de lien direct avec l'ajournement.
- ☞ Dans tous les cas, l'expert doit s'assurer de la lisibilité du message et veiller à ne pas surcharger le document.

**direction de la
Sécurité et de la
Circulation
Routières**

**sous-direction de
l'Éducation Routière**

**bureau du permis de
conduire**

**Arche Sud
92055**

La Défense cedex

**téléphone :
33 (0)1 40 81 21 22**

**Courriel :
er2.dscr@
equipement.gouv.fr**