

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

NOR: IOCS1221481A
Version consolidée au 04 octobre 2016

Le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration,
Vu le code de la route ;
Vu le décret n° 2011-1475 du 9 novembre 2011 modifié portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire ;
Vu l'arrêté du 20 avril 2012 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire à compter du 19 janvier 2013, notamment son article 2-IV,
Arrête :

Introduction

Le présent arrêté définit les modalités pratiques spécifiques des épreuves du permis de conduire des catégories A1, A2 et A.
Le terme expert y désigne l'inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière ou l'agent public visés au quatrième alinéa de l'article D. 221-3 du code de la route.

Article 1



Modifié par Arrêté du 31 mars 2014 - art. 2

Examen.

I. - Objectif

L'examen doit permettre de contrôler l'acquisition des connaissances théoriques et pratiques nécessaires pour conduire une motocyclette en sécurité.

II. - Contenu

Pour les catégories de permis A1, A2 et A, l'épreuve pratique comporte deux phases :

- la première : hors circulation ;
- la seconde : en circulation.

L'épreuve hors circulation constitue une admissibilité pour l'épreuve en circulation.

Les conditions techniques de déroulement de l'examen sont définies en annexe 1.

III. - Véhicules d'examen

Les véhicules d'examen doivent être des véhicules à deux roues, de série courante, équipés pour être utilisés sur les voies ouvertes à la circulation publique et avoir été mis en circulation depuis six ans au plus.

Si les véhicules utilisés sont équipés d'une boîte de vitesse automatique, les candidats, en cas de réussite, se voient délivrer un permis de conduire valable seulement pour la conduite de ce type de véhicules.

La mention codifiée de cette restriction est portée sur le permis.

A. - Caractéristiques techniques :

1. Catégorie A1 :

Véhicule à deux roues :

- d'une puissance maximale de 11 kw ;
- d'une cylindrée comprise entre 115 et 125 cm³ pour un moteur à combustion interne ;
- d'un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kw/kg pour un moteur à combustion interne ;
- d'un rapport puissance/poids supérieur ou égal à 0,08 kw/kg pour un moteur électrique ;
- pouvant atteindre la vitesse de 90 km/h ;

- équipé d'une selle biplace et de deux rétroviseurs homologués.

2. Catégorie A2 :

Véhicule à deux roues :

- d'une puissance minimale de 20 kW et d'une puissance maximale de 35 kW ;
- d'un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,2 kW/kg et qui n'est pas dérivé d'un véhicule développant plus du double de sa puissance pour un moteur à combustion interne ;
- d'une cylindrée minimale de 395 cm³ pour un moteur à combustion interne ;
- d'un rapport puissance/poids supérieur ou égal à 0,15 kW/kg pour un moteur électrique ;
- équipé d'une selle biplace et de deux rétroviseurs homologués.

L'utilisation d'un véhicule relevant de la catégorie A est autorisée jusqu'au 30 décembre 2013.

3. Catégorie A :

Véhicule à deux roues :

- d'une puissance minimale de 50 kW ;
- d'une cylindrée minimale de 595 cm³ pour un moteur à combustion interne ;
- d'un rapport puissance/poids supérieur ou égal à 0,25 kW/kg pour un moteur électrique ;
- d'un poids à vide minimum de 175 kilogrammes ;
- équipé d'une selle biplace et de deux rétroviseurs homologués.

L'utilisation d'un véhicule d'une puissance minimale de 40 kW et/ou d'un poids à vide inférieur à 175 kilogrammes est autorisée jusqu'au 31 décembre 2018.

B. - Conditions particulières :

Les véhicules utilisés pour l'examen doivent répondre aux caractéristiques techniques mentionnées sur le certificat d'immatriculation. Dans le cas contraire, l'examen ne peut avoir lieu.

Si le véhicule présente une ou plusieurs déficiences ne mettant pas en cause la sécurité, l'expert procède à l'examen du candidat ; il informe le délégué de circonscription, à charge pour ce dernier d'intervenir sans retard auprès de l'établissement d'enseignement et si nécessaire auprès du préfet.

Les véhicules doivent faire l'objet d'une police d'assurance couvrant les dommages pouvant résulter d'accidents causés aux tiers ainsi qu'aux personnes se trouvant sur la motocyclette, à l'occasion des épreuves pratiques.

Les épreuves hors et en circulation pourront, éventuellement, se dérouler sur des machines différentes, étant entendu que chacune d'elles doit répondre aux caractéristiques de la moto d'examen définie à l'article 1-III-A et que le type de boîte de vitesse doit rester identique.

IV. - Durée

A. - Epreuve hors circulation : 17 minutes et 30 secondes.

B. - Epreuve en circulation : 35 minutes.

V. - Equipement obligatoire

Le port d'un casque de type homologué, de gants adaptés à la pratique de la moto (soit possédant le marquage NF, CE ou EPI, soit renforcés et munis d'un dispositif de fermeture au poignet), d'un blouson ou d'une veste manches longues munis pour les épreuves en circulation d'un dossard tel qu'il est défini par l'arrêté du 8 janvier 2001 relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement, à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteurs et de la sécurité routière, d'un pantalon ou d'une combinaison et de bottes ou de chaussures montantes est obligatoire lors des épreuves hors et en circulation (les bottes en caoutchouc et les coupe-vents ne sont pas autorisés).

En cas de non-présentation d'un tel équipement avant le début des épreuves, l'examen ne peut avoir lieu.

Le passager qui apporte sa participation au test de déplacement à allure réduite lors de l'épreuve hors circulation doit porter un équipement aux caractéristiques identiques.

VI. - Accompagnateur

Tous les candidats doivent être accompagnés d'une personne titulaire du permis de conduire de la catégorie du véhicule concerné. Sans préjudice de l'article 2-II-D de l'arrêté du 20 avril 2012 susvisé, cette personne assiste au déroulement des diverses épreuves et peut tenir le rôle du passager lors de l'épreuve de maîtrise de la moto à allure réduite.

Son attitude doit être empreinte d'une totale neutralité. Il ne doit pas procéder à un chronométrage ou à un relevé de la vitesse lors de la réalisation des exercices.

L'accompagnateur apporte sa participation effective pour :

- positionner le véhicule au début des exercices de maniabilité sans l'aide du moteur et de déplacement à allure réduite ;
- remettre en place les cônes déplacés ou renversés lors du test de maîtrise de la moto à allure plus élevée ;
- suppléer le candidat, le cas échéant.

Dans le cas où cette suppléance est consécutive à une incapacité du candidat, l'examen est interrompu.

VII. - Conditions administratives

Le jour de l'examen, l'expert vérifie l'identité du candidat à l'aide de la liste des titres permettant aux candidats aux examens du permis de conduire de justifier de leur identité, fixée par l'arrêté du 19 janvier 2012.

Article 2



Modifié par Arrêté du 10 janvier 2013 - art. 3

Epreuve hors circulation.

I. - Objectif

Il s'agit de contrôler le niveau des savoirs et savoir-faire relatifs aux catégories A1, A2 et A, notamment le sens de l'équilibre avec ou sans passager, la connaissance et/ou l'emploi des commandes, l'utilisation le cas échéant de la boîte de vitesses, l'acquisition des techniques d'inclinaison, d'évitement et l'efficacité du freinage.

Les exercices hors circulation ont pour objet de s'assurer, avant l'épreuve en circulation, que le candidat a une maîtrise suffisante de sa machine pour évoluer en sécurité.

De plus, lors de l'épreuve hors circulation, a lieu une interrogation orale dont l'objectif est d'évaluer l'acquisition par le candidat des connaissances indispensables à la sécurité et de s'assurer qu'il est capable d'adapter sa conduite à des situations complexes.

II. - Contenu

L'épreuve hors circulation est composée de deux parties :

- les tests de maniabilité et de sécurité comprenant :
- un test de maîtrise de la moto à allure réduite ;
- deux tests de maîtrise de la moto à allure plus élevée ;
- une interrogation orale.

III. - Les tests de maniabilité

Le test à allure réduite comprend le déplacement de la motocyclette sans l'aide du moteur, le contrôle de l'état du véhicule (vérifications) et le déplacement de la motocyclette à allure réduite.

Les tests à allure plus élevée comprennent :

- un freinage d'urgence ;
- un évitement.

IV. - L'interrogation orale

Le contenu de cette interrogation orale est fixée par l'annexe 2 au présent arrêté.

V. - Evaluation

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

- note A : niveau satisfaisant ;
- note B : niveau moyen ;
- note C : niveau insuffisant.

Une note est applicable à chacun des tests de maniabilité et de sécurité ainsi qu'à l'interrogation orale.

Le résultat est communiqué au candidat après chaque exercice.

La notation C, attribuée aux deux essais accordés aux exercices de déplacement à allure réduite ou de freinage ou d'évitement, entraîne l'ajournement du candidat et l'interruption de l'examen.

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

Pour accéder à l'interrogation orale, il faut obtenir soit 4 A, soit 3 A et un B, soit 2 A et 2 B, soit 1 A et 3 B.

La notation C à l'interrogation orale entraîne l'ajournement du candidat.

Le résultat final de l'épreuve est obtenu par le cumul des notations des exercices de maniabilité et de sécurité et de l'interrogation orale.

VI. - Conditions d'admissibilité

Pour être admis à l'épreuve hors circulation il faut avoir obtenu lors des tests de maniabilité et de sécurité et à l'interrogation orale :

5 A ;

Ou 4 A et 1 B ;

Ou 3 A et 2 B ;

Ou 2 A et 3 B.

Article 3

Modifié par Arrêté du 10 janvier 2013 - art. 4

Epreuve en circulation.

I. - Objectif

Il s'agit de vérifier que le candidat a acquis les connaissances et les comportements nécessaires pour circuler en sécurité, sans gêner, sans surprendre et sans être surpris.

II. - Contenu

L'épreuve se déroule sur des zones d'évaluation variées en utilisant la procédure du véhicule suiveur (cf. VIII de l'annexe 1 ci-jointe).

Le candidat doit notamment :

- quitter un emplacement de stationnement, repartir après un arrêt ;
- emprunter des routes droites, négocier des virages ;
- changer de direction, franchir des intersections, utiliser des voies d'accélération et de décélération ;
- réaliser un parcours empruntant des voies à caractère urbain, routier et/ou autoroutier ;
- dépasser et croiser des véhicules ;
- prendre les précautions nécessaires avant de descendre du véhicule.

III. - Evaluation

Elle repose sur l'analyse et le bilan des compétences du candidat. Elle est réalisée par l'expert.

A. - Pour chaque candidat l'expert évalue la compétence : Savoir s'équiper et s'installer .

Si le candidat présente son équipement et s'installe correctement sur la motocyclette, 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.

B. - L'expert évalue les compétences du candidat dans les domaines suivants : 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 a 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.

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.

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.

C. - 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 .

Selon leur niveau et leur régularité de restitution, l'expert attribue pour chacune de ces compétences une notation comprise entre 0 et 1.

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

E. - L'épreuve doit être menée à son terme.

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.

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.

F. - 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.

Article 4

Conditions de réussite à l'examen.

Un résultat favorable à l'épreuve en circulation entraîne la réussite à l'examen.

Article 5



Modifié par Arrêté du 10 janvier 2013 - art. 5

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur à compter du 19 janvier 2013.

Article 6

Le préfet, délégué à la sécurité et à la circulation routières, est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

▶ Annexes

Annexe I



Modifié par Arrêté du 31 mars 2014 - art.

CONDITIONS TECHNIQUES DE DÉROULEMENT DE L'EXAMEN

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

I. - Moyens

I-1. - Terrain

Les dimensions minimales de l'aire de maniabilité sont de 130 mètres de long sur 6 mètres de large. Il est toutefois possible de réduire la longueur de quelques mètres si un terrain contigu permet l'installation de tous les exercices. L'aire de maniabilité doit présenter l'aspect d'un sol plat et horizontal, être asphaltée ou cimentée, ne pas comporter d'obstacle dangereux, en particulier aux extrémités et être exempte de gravillons susceptibles d'entraîner un dérapage.

Le tracé figurant sur le schéma joint (pièce n° 1) permet la représentation de tous les exercices.

I-2. - Matériel et documents d'examen

L'ensemble fourni par l'administration comprend :

Vingt-trois cônes de lubeck d'une embase de 15 × 15 cm et d'une hauteur de 20 cm ;

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

Une mallette radio comprenant deux émetteurs-récepteurs, un écouteur type oreillette, un chargeur et un baudrier ;
Un coffret contenant un cinémomètre ;

Un chronomètre ;

Quatre jeux de fiches : trois concernant les épreuves de maniabilité et un concernant l'interrogation orale.

II. - Déroulement

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

1° Vérification identité et équipement du candidat ;

2° Tirage au sort des tests de maniabilité ;

3° Tests de maniabilité (groupe de huit candidats maximum) ;

4° Interrogation orale ;

5° Bilan ;

6° Transcription du résultat.

Les déplacements de la moto prévus dans les tests de maniabilité sont tirés au sort par un des premiers candidats convoqués de chaque demi-journée, sur présentation par l'expert d'un ensemble de fiches (cf. pièces 2, 3 et 4, supports d'examen).

Le numéro de la fiche est le même pour les tests de maniabilité et pour l'ensemble des candidats de la demi-journée.

Toutefois, l'expert peut procéder à un nouveau tirage au sort en cours de séance.

Le maximum de tirages au sort par jour est fixé à quatre.

L'interrogation orale fait l'objet d'un tirage au sort individuel, sur présentation par l'expert d'un jeu de fiches.

III. - Modalités

III-1. - Tests de maniabilité et de sécurité

Le candidat effectue les exercices prévus par les trois jeux de fiches.

L'ensemble de ces fiches constitue les tests de maniabilité (ou tests plateau) ci-après définis.

Les trois tests doivent se dérouler sur la même motocyclette, à l'exception de l'exercice de déplacement sans l'aide du moteur qui pourra être réalisé sur une motocyclette différente ; étant entendu que celle-ci est du même modèle que celle utilisée par le candidat pour la suite de l'épreuve.

Le changement de machine pour les autres exercices n'est autorisé qu'au cas où la moto utilisée serait rendue inutilisable au cours de l'un de ceux-ci.

Si le réglage du ralenti de la motocyclette est nécessaire, il ne peut être effectué que par le candidat et à sa seule initiative durant l'essai.

Les rétroviseurs équipant la motocyclette ne doivent pas être déréglés ou rentrés lors des exercices.

Ces exercices sont en partie réalisés avec passager. Sans préjudice des dispositions de l'article 2-III de l'arrêté du 20 avril susvisé, le rôle du passager peut être assumé par toute personne présente sur le centre âgée d'au moins dix-huit ans, à l'exception de la catégorie A1 pour laquelle la personne doit être âgée d'au moins seize ans.

Dans le cas où le passager est mineur, il devra présenter une autorisation du type suivant :

Je soussigné(e)....., né(e) le..... à....., demeurant à....., agissant en qualité de (rayer les mentions inutiles) père, mère, tuteur, représentant légal, autorité qui a la garde de..... (nom et prénom), déclare l'autoriser à tenir le rôle de passager dans le cadre de l'examen du permis de conduire les motocyclettes de la sous-catégorie A1.

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

III-2. - Interrogation orale

Pratiquée à l'issue des tests plateau, l'interrogation orale a une durée de quelques minutes.

Il s'agit d'un questionnaire tiré au sort parmi douze fiches communes aux trois catégories figurant en annexe 2 du présent arrêté.

La fiche tirée au sort sert de support au candidat.

Tous les candidats d'un même établissement d'enseignement peuvent être examinés successivement en interrogation orale à la suite des tests de maniabilité. En l'absence de local disponible, elle pourra se dérouler dans le véhicule de l'accompagnateur.

IV. - Maîtrise de la moto à allure réduite hors circulation

Vous pouvez consulter le schéma dans le JO n° 86 du 11/04/2014 texte numéro 11 à l'adresse suivante :

[http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?](http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20140411&numTexte=11&pageDebut=06585&pageFin=06617)

[numJO=0&dateJO=20140411&numTexte=11&pageDebut=06585&pageFin=06617](http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20140411&numTexte=11&pageDebut=06585&pageFin=06617)

IV-1. - Exercice de déplacement sans l'aide du moteur

et de contrôle de l'état du véhicule (vérifications)

a) Objectif :

L'objectif de cet exercice est de s'assurer que :

1. Le candidat est apte à déplacer la motocyclette sans l'aide du moteur, à en maîtriser le poids, à la débéquiller et à la garer en la mettant sur sa béquille.

2. Le candidat est apte à effectuer des vérifications courantes de sécurité.

b) Modalités du déplacement de la moto sans l'aide du moteur :

Installation des exercices :

Pour les fiches n°s 1 et 2, les cônes doivent être positionnés conformément au schéma (pièce n° 2 supports d'examen).

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

Au cours de la reconnaissance sur fiche, les explications ci-dessous sont fournies au(x) candidat(s) :

- la position de la motocyclette est située au départ du test ;

- le candidat doit, après avoir débéquillé (béquille centrale ou latérale), pousser la moto en marche avant de (1) vers (6). Lorsque la motocyclette a entièrement franchi la porte (6), il doit reculer de (6) vers (1) selon le parcours défini par la fiche d'examen ;

- il doit la béquiller en (1) (béquille centrale ou latérale) ;
 - il doit déplacer sa moto en marchant à côté lors du parcours ;
 - il est admis, si la marche arrière ne peut être réalisée en une seule manœuvre, d'effectuer une marche avant et une seule, en direction de la porte précédente.
- Pour cet exercice, ne peut être considérée comme une incapacité l'impossibilité pour le candidat de relever la moto suite à la chute de celle-ci.

c) Modalités du contrôle de l'état du véhicule :

Ce contrôle consiste à vérifier que :

- le candidat connaît l'emplacement et sait utiliser les différentes commandes de sa moto ;
- le candidat connaît la signification des témoins au tableau de bord ;
- le candidat sait reconnaître certains éléments techniques et en contrôler leur bon fonctionnement.

Toutefois, pour procéder à un contrôle technique aléatoire de la motocyclette, l'expert interroge le candidat en choisissant un sujet de vérification pour chacun de ces thèmes :

- les commandes ;
- les éléments techniques ;
- l'éclairage et les accessoires de sécurité.

Pour la fiche n° 1, le candidat commente et effectue, au libre choix de l'expert, un sujet de vérification par thème dans la liste proposée ci-dessous :

Les commandes :

SUJET	ATTITUDE DU CANDIDAT et points de contrôle à effectuer
1. Mise en marche du moteur	Le candidat met en marche le moteur, contrôle l'extinction des témoins d'alerte et arrête le moteur à l'aide du coupe-circuit (arrêt d'urgence).
2. Commandes d'embrayage (*) et d'accélération	Si la motocyclette utilisée est à embrayage mécanique : le candidat vérifie que le câble est non effiloché et que le réglage de la garde est correct (5 mm environ). Si la motocyclette utilisée est à embrayage hydraulique : il indique le point de contrôle du niveau. Accélérateur : le candidat vérifie la bonne rotation de la poignée y compris à la décélération.
(*) Sauf véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique.	

Les éléments techniques :

SUJET	ATTITUDE DU CANDIDAT et points de contrôle à effectuer
1. Niveau d'huile moteur	Le candidat explique la façon de procéder et indique à l'expert le point de contrôle. Véhicule à carter humide : la moto doit être droite ou sur la béquille centrale (ne pas exiger cette position). Véhicule à carter sec : il faut faire tourner le moteur au ralenti 2 minutes environ et contrôler immédiatement dès l'arrêt du moteur.
2. Transmission	A chaîne : le candidat contrôle la tension de la chaîne en indiquant la flèche et la position de la moto préconisées par le guide d'utilisation. A cardan : il indique le point de contrôle du niveau d'huile. A courroie : il contrôle l'état de la courroie.

L'éclairage et les accessoires de sécurité :

SUJET	APTITUDE DU CANDIDAT Et points de contrôle à effectuer
1. Eclairage avant	Le candidat vérifie le bon état du ou des optiques et le bon fonctionnement des feux de position, croisement, feux de route.
2. Indicateurs de changement de direction	Le candidat vérifie le bon état et le bon fonctionnement des indicateurs de changement de direction.

Pour la fiche n° 2, le candidat commente et effectue, au libre choix de l'expert, un sujet de vérification par thème dans la liste proposée ci-dessous :

Les commandes :

SUJET	ATTITUDE DU CANDIDAT et points de contrôle à effectuer
1. Direction	Le candidat explique comment il contrôle l'absence de jeu dans la direction sans effectuer l'opération : il faut délester la roue avant et faire tourner le guidon de gauche à droite. Il ne doit pas y avoir de point de résistance.
2. Commandes de frein	Avant : il contrôle le niveau. Pour effectuer ce contrôle, le réservoir de liquide de frein doit être à l'horizontale. Arrière : Commande mécanique : il contrôle l'usure à l'aide du repère prévu à cet effet. Commande hydraulique : il contrôle le niveau.

Les éléments techniques :

--	--

SUJET	ATTITUDE DU CANDIDAT et points de contrôle à effectuer
1. Pneumatique, avant ou arrière	Le candidat contrôle le bon état des flancs (pas de déchirure ni de hernie), de la bande de roulement (sculptures apparentes) et si la pression de gonflage paraît visuellement correcte.
2. Suspensions	A l'avant le candidat vérifie : Hydraulique : l'absence de fuite au niveau des joints à lèvres (ou de leur protection) de la fourche télescopique. Avec pression d'air : l'absence de fuite au niveau des joints à lèvres (ou de leur protection) ; il indique la valve servant à l'évacuation ou au complément de pression d'air. Il doit indiquer la valeur de la pression admissible (voir guide d'utilisation). A l'arrière : il indique où s'effectue le réglage.

L'éclairage et les accessoires de sécurité :

SUJET	ATTITUDE DU CANDIDAT et points de contrôle à effectuer
1. Eclairage arrière et feu stop	Il contrôle le bon état et fonctionnement de l'éclairage arrière (plaque comprise) et du feu stop, avec les commandes de frein avant et arrière.
2. Avertisseur sonore et rétroviseurs	Il vérifie le bon fonctionnement de l'avertisseur sonore, la présence, le bon état et la fixation correcte des deux rétroviseurs.

A l'issue des vérifications, le candidat met en place ses équipements de protection pour la suite des épreuves. L'expert vérifie visuellement si l'équipement de protection est porté correctement et, en cas d'erreur ou d'oubli, invite le candidat à rectifier la ou les anomalies.

Le candidat présente un casque homologué à sa taille.

Le candidat coiffe son casque. S'il est non ou mal attaché, l'expert l'indique au candidat, en lui précisant qu'il devra être attaché correctement lors de la réalisation des exercices suivants.

S'il paraît manifestement de taille inadaptée, l'expert l'indique au candidat, applique la notation B à l'exercice de déplacement sans l'aide du moteur et de contrôle de l'état du véhicule et lui demande de trouver un casque conforme pour les exercices suivants.

d) Evaluation/principes :

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

- pour cet exercice un seul essai est autorisé ;
- deux notations sont possibles pour cet exercice : A ou B ;
- les départ arrivée de l'exercice de maîtrise de la moto sans l'aide du moteur, matérialisés sur les fiches d'examen, doivent être respectés ;
- le candidat n'est pas tenu de respecter la trajectoire indiquée sur les fiches. Seul est à prendre en compte le passage à l'intérieur des portes matérialisées sur les fiches ;
- le candidat reste libre quant à la méthode à employer pour avancer ou reculer la moto (position des mains, du corps et du regard). Seul le résultat est à prendre en compte ;
- l'arrêt est autorisé ;
- le candidat utilise la béquille de son choix. En revanche, lors du déplacement de la moto, la béquille latérale doit être relevée. En cas d'oubli, l'expert l'indique au candidat et ne le sanctionne pas ;
- lorsque la marche arrière ne peut être réalisée en une seule manœuvre, le fait pour le candidat d'effectuer une marche avant en ligne droite n'entraîne pas une sanction mais une intervention immédiate de l'expert pour que la marche avant soit effectuée en direction de la porte précédente ;
- lorsque la marche arrière ne peut être réalisée en une seule manœuvre, le fait pour le candidat d'effectuer plus d'une marche avant n'entraîne pas une sanction mais une intervention immédiate de l'expert pour interdire cette pratique ;
- le port du casque et des gants n'est pas obligatoire pour les exercices de maîtrise de la moto sans l'aide du moteur ;
- le vocabulaire technique ou la façon de s'exprimer lors du contrôle du véhicule ne doivent pas être pris en compte dans l'évaluation ;
- un point de contrôle de l'état du véhicule hors la liste proposée mais concernant le sujet de vérification choisi ne doit pas entraîner une pénalisation du candidat. Toutefois, pour ne pas allonger la durée de l'épreuve, l'expert peut inviter le candidat à limiter son contrôle aux seuls points exigés ;
- le résultat de cet exercice est communiqué au candidat.

DÉFINITION DES ERREURS	NOTATION DE L'EXERCICE
<ul style="list-style-type: none"> * Exercice non réalisé : Impossibilité de réaliser l'exercice. * Chute de la machine : Moto couchée, un point d'appui au sol (autre que les pneumatiques). * Cône déplacé par la moto : Quelle que soit la partie de la moto qui a provoqué la chute ou le déplacement du cône. Le déplacement ou la chute du cône par le conducteur n'est pas pris en compte. L'expert doit attendre que le candidat ait vu son erreur avant de remettre le cône à sa place. * Erreur de parcours : Ce qui n'est pas en tout point conforme au parcours initialement reconnu. Vérifications : 	<ul style="list-style-type: none"> * Exercice correctement réalisé : notation A * Une ou plusieurs erreurs : notation B * Exercice non réalisé : notation B * Casque manifestement inadapté : notation B

* Point de contrôle inexact ou non réalisé. * Point de contrôle hors sujet : Ce qui n'est pas conforme au sujet prévu (point de contrôle autre sujet, par exemple).	
--	--

IV-2. - Déplacement de la moto à allure réduite

a) Objectif :

L'objectif de ce test est de s'assurer que le candidat est apte à déplacer sa machine à allure réduite :

- il sait s'arrêter et démarrer en tournant ;
- il maîtrise le gabarit de sa motocyclette ;
- il sait diriger sa vision et adopter une bonne position sur la motocyclette ;
- il sait manipuler avec aisance l'embrayage, l'accélérateur, le guidon et les freins ;
- il conserve son aptitude avec un passager.

b) Explications et reconnaissance de l'exercice :

Installation :

Seuls les cônes figurant sur les fiches d'examen (pièce n° 2 support d'examen) doivent être installés sur la piste lors des exercices.

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

Le départ de l'exercice se fait la roue arrière au niveau du point (1).

Pour ce faire, au cours de la reconnaissance sur fiche, les explications ci-dessous sont fournies au(x) candidat(s) :

- la position de la motocyclette se situe au départ du test ;
- le candidat doit effectuer sans passager le parcours sens (1-5) ;
- lorsque l'épreuve est passée sur un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel, il doit effectuer le parcours de (2) en (3) en roulant au pas, de façon à démontrer sa capacité à actionner l'embrayage, si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins ;
- le candidat doit marquer l'arrêt en (4) (pied[s] au sol, moto immobilisée), avant de repartir ;
- il doit s'arrêter la roue avant approximativement au niveau de la ligne C6 (point 5) pour faire monter le passager ;
- il doit effectuer avec le passager le parcours défini par la fiche d'examen, sens (5-6) ;
- l'exercice se termine au franchissement de la porte (6) ;
- le candidat doit obligatoirement effectuer le parcours retenu, aucune erreur n'étant admise ;
- il dispose de deux essais si nécessaire ;
- toute marche arrière est interdite ;
- la chute entraîne l'échec immédiat et l'interruption de l'examen.

L'expert doit s'assurer de la parfaite compréhension des consignes données.

c) Evaluation/principes :

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

- le point de départ de l'exercice de maîtrise de la moto à allure réduite matérialisé sur les fiches d'examen doit être impérativement respecté ;
- le parcours prévu par les fiches doit être respecté ;
- pour cet exercice deux essais sont autorisés (sauf en cas de chute) ;
- trois notations sont possibles pour cet exercice : A, B ou C ;
- la réalisation d'un essai est terminée après le franchissement de la dernière porte, motocyclette arrêtée, candidat(e) pied(s) au sol ;
- une chute entraîne la notation C et l'arrêt immédiat de l'examen ;
- la chute est définie par la motocyclette couchée, un point d'appui au sol, autre que les pneumatiques ;
- la chute n'est prise en compte que lors de la réalisation de l'essai, et pas entre deux essais ;
- trois zones sont neutralisées :
 - du point (1) jusqu'au franchissement par la bande de roulement arrière de la première porte (cependant, pour ne pas allonger la durée de l'épreuve, le nombre d'essais accordés pour se repositionner est limité à trois. Au-delà, le candidat ne se repositionne pas et il doit réaliser le parcours) ;
 - du départ en (4), jusqu'au franchissement par la bande de roulement de la roue avant (point de contact au sol) de la ligne située dans l'axe du cône. En cas de calage, le candidat ne se repositionnera pas. Un pied posé dans cette zone, même après le franchissement par la bande de roulement de la roue avant (point de contact au sol) de la ligne, ne sera pas pris en compte ;
 - de la prise du passager jusqu'au franchissement par la bande de roulement avant des marquages de la tête d'évitement (cependant, pour ne pas allonger la durée de l'épreuve, le candidat ne se repositionne pas) ;
- les éventuelles erreurs commises en zones neutralisées ne sont pas prises en compte lors de l'évaluation, à l'exception de la chute, qui reste éliminatoire quels qu'en soient l'endroit et la cause (exemple : chute provoquée par la montée du passager) ;
- le candidat, sauf sur le parcours de (2) en (3), s'il utilise un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel, reste libre quant à la méthode à employer pour faire évoluer la moto (utilisation des commandes, position du corps, du regard) ;
- pour évaluer la capacité du candidat à rouler au pas en actionnant l'embrayage, si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins sur le parcours de (2) en (3), l'expert peut utiliser un chronomètre. Dans ce cas il précise au candidat les conditions dans lesquelles celui-ci effectue le parcours de (2) en (3), notamment la durée minimale à respecter ;
- l'arrêt n'est autorisé que lorsqu'il est prévu par la fiche, à savoir en (4) et (5) ;
- l'arrêt en zone (4) : le candidat doit marquer l'arrêt, point de contact au sol de la roue avant, entre la 1re ligne et celle située sur l'axe médian. Les deux lignes font partie de la zone d'arrêt ;
- l'arrêt étant progressif et non instantané, le ou les pieds posés à cette occasion ne doivent pas être considérés comme des erreurs ;
- le fait pour le candidat d'effectuer une marche arrière lors d'un arrêt n'entraîne pas de sanction mais une intervention immédiate de l'expert pour interrompre cette pratique. S'il l'estime nécessaire, l'expert peut demander au candidat de se replacer dans la position qu'il occupait avant d'entamer cette action ;
- le passager doit se tenir des deux mains, le plus près possible du conducteur, les pieds sur les repose-pieds et les genoux serrés. Toute autre attitude ne peut être acceptée. Le passager ne doit pas communiquer avec le candidat. Dans le cas contraire, appliquer la notation C ;
- les explications sur la façon de procéder pour réussir l'exercice ne doivent pas être indiquées au candidat ;
- le résultat de cet exercice doit être clairement communiqué au candidat ;
- au cours d'un essai, le fait que le candidat ne poursuive pas l'exercice et revienne au point de départ, suite à une

ou plusieurs erreurs (entraînant une notation C), ne signifie pas qu'il abandonne. Chaque candidat a la faculté de terminer son parcours ou de revenir au point de départ.

DÉFINITION DES ERREURS	NOTATION DE L'EXERCICE
<p>* Chute de la machine : Moto couchée, un point d'appui au sol (autre que les pneumatiques).</p> <p>* Cône déplacé ou renversé : C'est un cône qui doit être remis en place. Un cône touché ne nécessitant pas une remise en place n'est pas considéré comme une erreur.</p> <p>* Piquet déplacé ou renversé : C'est un piquet qui doit être remis en place. Un piquet touché ne nécessitant pas une remise en place n'est pas considéré comme une erreur. Le déplacement ou le renversement d'un piquet par son embase n'est pas considéré comme une erreur.</p> <p>* Pied au sol : c'est un pied qui touche le sol.</p>	<p>Cas général :</p> <p>* Exercice correctement réalisé : notation A</p> <p>* Une erreur : notation B</p> <p>* Deux erreurs : notation C</p> <p>Cas particuliers :</p> <p>* Maîtrise de l'embrayage non acquise sur le parcours de (2) en (3) (*) : notation C</p> <p>* Erreur de parcours : notation C</p> <p>* Obstacle ou porte non franchi : notation C</p> <p>* Arrêt (en dehors de la prise du passager et de l'arrêt obligatoire prévue par la fiche en [4]) : notation C</p> <p>L'arrêt en équilibre n'est pas considéré comme une erreur.</p> <p>* Arrêt incorrect en (4) : notation C</p> <p>* Sortie de terrain : notation C</p> <p>* Exercice non réalisé : notation C</p> <p>* Chute de la moto : notation C et interruption de l'examen</p>
<p>Plusieurs pieds au sol au même moment (même cause) ne comptent que pour une erreur.</p> <p>Un pied qui n'est plus sur le repose-pied et qui ne touche pas le sol n'est pas considéré comme une erreur.</p> <p>* Cône ou piquet déplacé ou renversé et pose d'un ou de plusieurs pieds au sol de façon simultanée : lorsque, à l'occasion du franchissement d'une porte, un cône ou un piquet sont renversés obligeant le candidat ou le passager à mettre un ou plusieurs pieds au sol, il ne sera compté qu'une erreur. Les deux effets n'ayant qu'une seule et même cause.</p> <p>* Maîtrise de l'embrayage (si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins) en cours d'acquisition (utilisation partielle) sur le parcours de (2) en (3) (*).</p> <p>* Maîtrise de l'embrayage (si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins) non acquise sur le parcours de (2) en (3) (*).</p> <p>* Arrêt incorrect en (4) : correspond à un arrêt hors zone en (4).</p>	
<p>* Erreur de parcours : Ce qui n'est pas en tout point conforme au parcours initialement reconnu.</p>	
<p>* Obstacle ou porte non franchi : Correspond à l'impossibilité technique de négocier l'obstacle ou la porte. Une seule roue passant en dehors d'une porte est considérée comme un obstacle non franchi.</p>	
<p>* Sortie de terrain : correspond à la sortie des limites du terrain matérialisées sur le sol par une bande de peinture de 10 cm de largeur. Lorsque les lignes sont peintes dans la limite des 6 mètres (largeur de la piste), il n'y a pas sortie de terrain si l'on roule sur la ligne sans la franchir.</p>	
<p>* Arrêt (en dehors de la prise du passager et de l'arrêt obligatoire prévu par la fiche en [4]) : le motocycle est à l'arrêt, le candidat a un ou les pieds au sol.</p>	
<p>* Exercice non réalisé : impossibilité de réaliser l'exercice.</p>	
<p>(*) Sauf véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique</p>	

V. - Maîtrise de la moto à allure plus élevée hors circulation

V-1. - Freinage d'urgence

Vous pouvez consulter le schéma dans le JO n° 86 du 11/04/2014 texte numéro 11 à l'adresse suivante : http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20140411&numTexte=11&pageDebut=06585&pageFin=06617

a) Objectif :

L'objectif de ce test est de s'assurer que le candidat maîtrise sa machine lors d'un freinage d'urgence à une allure élevée d'au moins 50 km/h.

Le candidat sait freiner sur une courte distance, sans chuter, tout en conservant l'équilibre.

Il sait où positionner son regard.

b) Explications et reconnaissance de l'exercice :

Les explications concernant les exercices de freinage et d'évitement sont fournies simultanément.

Chaque candidat réalise successivement les épreuves de freinage et d'évitement à allure plus élevée, sauf en cas d'échec, de chute ou d'abandon.

Installation des exercices : seuls les cônes figurant sur les fiches d'examen (pièce n° 3 supports d'examen) doivent être installés sur la piste lors des exercices.

La mise en place de la moto au point de départ est effectuée par le candidat.

Au cours de la reconnaissance sur fiche, les explications ci-dessous sont fournies au(x) candidat(s) :

- il doit démarrer de l'extrémité de la piste, monter les trois premiers rapports de vitesse au minimum à l'aller avant la ligne C6 (*) ;

- il doit, après avoir fait un demi-tour, effectuer le retour en ligne droite, avoir engagé le troisième rapport de vitesse au minimum (*) et avoir atteint la vitesse minimum de 50 km/h au point (1) ;

- il doit au passage en (1) effectuer un freinage d'urgence et immobiliser sa moto :

- avant la ligne C5 si la piste est sèche ;

- avant la ligne C4 si la piste est humide ;

- il doit obligatoirement effectuer le parcours fixé par la fiche d'examen ;

- il dispose de deux essais, si nécessaire ;

- un essai est terminé véhicule arrêté ;

- la chute entraîne l'échec immédiat et l'interruption de l'examen.

L'expert doit s'assurer de la parfaite compréhension des consignes données.

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

c) Evaluation/principes :

Il est précisé que :

- le départ des exercices de freinage à allure plus élevée doit se situer approximativement en bout de piste (premiers marquages des exercices à allure réduite, par exemple) ;

- pour cet exercice, deux essais sont autorisés (sauf en cas de chute) ;

- trois notations sont possibles pour cet exercice : A, B ou C ;

- la réalisation d'un essai est terminée après le freinage d'urgence, motocyclette arrêtée, candidat(e) pied(s) au sol ;

- les explications sur la façon de procéder pour réussir l'exercice ne doivent pas être indiquées au candidat ;

- une zone est neutralisée :

- du départ jusqu'au franchissement par la bande de roulement avant (point de contact au sol) de la ligne C4 (un seul essai est accordé pour se repositionner. Au-delà, le candidat ne se repositionne pas et le parcours doit être réalisé) ;

- les éventuelles erreurs commises en zone neutralisée ne sont pas prises en compte lors de l'évaluation, à l'exception de la chute, qui reste éliminatoire quel qu'en soit l'endroit et la cause ;

- à l'aller, le troisième rapport de vitesse (minimum) doit être engagé au plus tard avant la ligne C6. Dans le cas contraire, la notation B serait attribuée (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesse automatique) ;

- lors du demi-tour, seuls sont à prendre en compte le renversement du cône central et la sortie de terrain. Le rapport de vitesse utilisé et l'allure ne doivent pas être évalués ;

- au retour, le troisième rapport de vitesse (minimum) doit être engagé au plus tard avant le début du freinage.

Dans le cas contraire, la notation B serait attribuée (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesse automatique) ;

- au cours d'un essai, le fait que le candidat ne poursuive pas l'exercice et revienne au point de départ, suite à une ou plusieurs erreurs (entraînant une notation C), ne signifie pas qu'il abandonne. Chaque candidat a la faculté de terminer son parcours ou de revenir au point de départ ;

- la chute est définie par la motocyclette couchée, un point d'appui au sol autre que les pneumatiques ;

- la chute n'est prise en compte que lors de la réalisation des essais, et pas entre deux essais ;

- une chute entraîne la notation C et l'arrêt immédiat de l'examen ;

- le résultat de cet exercice doit être clairement communiqué au candidat ;

- l'utilisation du radar doit respecter les principes suivants :

- l'expert doit impérativement se placer selon les prescriptions d'utilisation du radar afin d'être en mesure de relever précisément la vitesse au moment défini par la fiche d'examen ;

- en cas de panne du radar en cours d'essai ou d'absence de mesures fiables, celui-ci est annulé et il est procédé à un nouvel essai ;

- en l'absence de radar opérationnel, les examens ne peuvent avoir lieu ;

- il a été fixé une marge d'erreur de 5 km/h qui doit être ajoutée à la vitesse lue sur le radar, ainsi l'expert ne prend pas en compte la vitesse enregistrée mais la vitesse retenue après application de la marge d'erreur (exemple : vitesse lue sur le radar 46 km/h, vitesse retenue 51 km/h).

DÉFINITION DES ERREURS	NOTATION DE L'EXERCICE
<p>* Chute de la machine : moto couchée, un point d'appui au sol (autre que les pneumatiques).</p> <p>* Cône déplacé ou renversé : c'est un cône qui doit être remis en place. Un cône touché ne nécessitant pas une remise en place n'est pas considéré comme une erreur.</p> <p>* Troisième rapport de vitesse non engagé à l'aller avant la ligne C6 (*)</p> <p>* Troisième rapport de vitesse non engagé au retour avant le freinage (*)</p> <p>* Pied au sol : C'est un pied qui touche le sol.</p> <p>Un pied qui n'est plus sur le repose-pied et qui ne touche pas le sol n'est pas considéré comme une erreur.</p> <p>Un pied posé au sol à l'occasion du demi-tour n'est pas considéré comme une</p>	<p>Cas général :</p> <p>* Exercice correctement réalisé : notation A</p> <p>* Une erreur : notation B</p> <p>* Deux erreurs ou plus : notation C</p> <p>Cas particuliers :</p> <p>* Sortie de terrain : notation C</p> <p>* Erreur de parcours : notation C</p>

<p style="text-align: center;">erreur.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Erreur de parcours : ce qui n'est pas en tout point conforme au parcours initialement reconnu. * Non-respect de la vitesse minimale : vitesse de référence (50 km/h) non atteinte au point de contrôle. * Distance d'arrêt trop longue : arrêt, avec contact au sol de la bande de roulement de la roue avant au-delà de la ligne C4 ou C5 en fonction des circonstances (piste sèche ou humide). * Arrêt complet avant le freinage : le motocycle est à l'arrêt, le candidat a le ou les pieds au sol. * Anticipation du freinage d'urgence : freinage d'urgence déclenché avant la ligne C6. * Sortie de terrain : correspond à la sortie des limites du U matérialisé sur le sol par une bande de peinture de 10 cm de largeur. Lorsque le U est peint dans la limite des 6 mètres (largeur de la piste), il n'y a pas sortie de terrain si l'on roule sur la ligne sans la franchir. * Exercice non réalisé : Impossibilité de réaliser l'exercice. 	<ul style="list-style-type: none"> * Arrêt complet avant le freinage : notation C * Anticipation du freinage d'urgence : notation C * Non-respect de la vitesse minimale : notation C * Distance d'arrêt trop longue : notation C * Exercice non réalisé : notation C * Chute de la moto : notation C et interruption de l'examen
<p>(*) Sauf véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique.</p>	

V-2. - Evitement

Vous pouvez consulter le schéma dans le JO n° 86 du 11/04/2014 texte numéro 11 à l'adresse suivante : http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20140411&numTexte=11&pageDebut=06585&pageFin=06617

a) Objectif :

L'objectif de ce test est de s'assurer que le candidat maîtrise sa machine à allure plus élevée et est à même de réaliser une manœuvre d'évitement.

Il possède les techniques de contre-braquage (ou braquage inverse) et d'évitement.

Il est capable de revenir sur sa trajectoire initiale.

Il sait où positionner son regard.

Il sait effectuer un freinage pour s'arrêter avec précision.

b) Explications et reconnaissance de l'exercice :

Les explications concernant les exercices de freinage et d'évitement sont fournies simultanément.

Chaque candidat réalise successivement les épreuves de freinage et d'évitement à allure plus élevée, sauf en cas d'échec, de chute ou d'abandon.

Installation des exercices : seuls les cônes figurant sur les fiches d'examen (pièce n° 4 supports d'examen) doivent être installés sur la piste lors de ces exercices.

La mise en place de la moto au point de départ est effectuée par le candidat.

Au cours de la reconnaissance sur fiche, les explications ci-dessous sont à fournir au candidat :

- il doit démarrer de l'extrémité de la piste, avoir monté les trois premiers rapports de vitesse à l'aller avant la ligne C6 (*) ;
- il doit au point (1) avoir atteint la vitesse minimum de 40 km/h ;
- il doit, après avoir fait un demi tour, effectuer le retour en ligne droite, avoir engagé le troisième rapport de vitesse au minimum (*) et avoir atteint la vitesse minimum de 50 km/h au point (2) ;
- il doit au passage en (2) effectuer un évitement et aller immobiliser sa moto en zone (3) ;
- il doit obligatoirement effectuer le parcours fixé par la fiche d'examen ;
- il dispose de deux essais, si nécessaire ;
- un essai est terminé véhicule arrêté en zone (3) ;
- la chute entraîne l'échec immédiat et l'interruption de l'examen.

L'expert doit s'assurer de la parfaite compréhension des consignes données.

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

c) Evaluation/principes :

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

- le départ des exercices d'évitement à allure plus élevée doit se situer approximativement en bout de piste (premiers marquages des exercices à allure réduite par exemple) ;
- pour cet exercice deux essais sont autorisés (sauf en cas de chute) ;
- trois notations sont possibles pour cet exercice : A, B ou C ;
- la réalisation d'un essai se termine en zone (3), comme prévu sur la fiche, motocyclette arrêtée, candidat(e) pied(s) au sol ;
- les explications sur la façon de procéder pour réussir l'exercice ne doivent pas être indiquées au candidat ;
- une zone est neutralisée :
 - du départ jusqu'au franchissement par la bande de roulement avant (point de contact au sol) de la ligne C4 (un seul essai est accordé pour se repositionner. Au-delà, le candidat ne se repositionne pas et le parcours doit être réalisé) ;
 - les éventuelles erreurs commises en zone neutralisée ne sont pas prises en compte lors de l'évaluation, à l'exception de la chute, qui reste éliminatoire quel qu'en soit l'endroit et la cause ;
 - à l'aller, le troisième rapport de vitesse (minimum) doit être engagé au plus tard avant la ligne C6. Dans le cas contraire, la notation B serait attribuée (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesses automatique) ;
 - lors du demi-tour, seuls sont à prendre en compte le renversement du cône central et la sortie de terrain. Le rapport de vitesse utilisé et l'allure ne doivent pas être évalués et considérés comme une erreur ;
 - au retour, le troisième rapport de vitesse minimum doit être engagé au plus tard avant l'entrée dans l'évitement. Dans le cas contraire, la notation B serait attribuée (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesse automatique) ;
 - au cours d'un essai, le fait que le candidat ne poursuive pas l'exercice et revienne au point de départ, suite à une ou plusieurs erreurs (entraînant une notation C) ne signifie pas qu'il abandonne. Chaque candidat gère son examen comme bon lui semble et reste libre de terminer son parcours ou de revenir au point de départ ;
 - la chute est définie par la motocyclette couchée, un point d'appui au sol autre que les pneumatiques ;
 - la chute n'est prise en compte que lors de la réalisation des essais, et pas entre deux essais ;
 - une chute entraîne la notation C et l'arrêt immédiat de l'examen ;
 - le résultat de cet exercice doit être clairement communiqué au candidat ;
 - quel que soit le résultat de l'exercice, le candidat est libre d'abandonner l'examen en cours ;
 - l'utilisation du radar doit respecter les principes suivants :

- l'expert doit impérativement se placer selon les prescriptions d'utilisation du radar afin d'être en mesure de relever précisément la vitesse au moment défini par la fiche d'examen ;
- en cas de panne du radar en cours d'essai ou d'absence de mesures fiables, celui-ci est annulé et il est procédé à un nouvel essai ;
- en l'absence de radar opérationnel, les examens ne peuvent avoir lieu ;
- il a été fixé une marge d'erreur de 5 km/h qui doit être ajoutée à la vitesse lue sur le radar, ainsi l'expert ne prend pas en compte la vitesse enregistrée mais la vitesse retenue après application de la marge d'erreur (exemple : vitesse lue sur le radar 46 km/h, vitesse retenue 51 km/h).

DÉFINITION DES ERREURS	NOTATION DES ERREURS
<ul style="list-style-type: none"> * Chute de la machine : moto couchée, un point d'appui au sol (autre que les pneumatiques). * Cône déplacé ou renversé : c'est un cône qui doit être remis en place. Un cône touché ne nécessitant pas une remise en place n'est pas considéré comme une erreur. * Pied au sol : c'est un pied qui touche le sol. Un pied qui n'est plus sur le repose-pied et qui ne touche pas le sol n'est pas considéré comme une erreur. Un pied posé au sol à l'occasion du demi-tour n'est pas considéré comme une erreur. 	<p>Cas général :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Exercice correctement réalisé : notation A * Une erreur : notation B * Deux erreurs ou plus : notation C <p>Cas particuliers :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Sortie de terrain : notation C * Erreur de parcours : notation C * Arrêt complet avant la zone (3) : notation C * Arrêt hors zone (3) : notation C * Non-respect de la vitesse minimale : notation C * Renversement ou déplacement d'un ou de plusieurs cônes de l'évitement : notation C * Exercice non réalisé : notation C * Chute de la moto : notation C et interruption de l'examen
* Troisième rapport de vitesse non engagé à l'aller avant la ligne C6 (*)	
* Troisième rapport de vitesse non engagé au retour avant l'entrée de l'évitement (*)	
* Erreur de parcours : ce qui n'est pas en tout point conforme au parcours initialement reconnu.	
* Non-respect de la vitesse minimale : vitesse de référence (40 km/h) non atteinte au point de contrôle (1) ; vitesse de référence (50 km/h) non atteinte au point de contrôle (2).	
* Arrêt hors zone (3) : l'arrêt est considéré hors zone (3) dès qu'un point de contact au sol de la motocyclette se trouve hors des limites définies par les fiches d'examen (matérialisées par 4 cônes sur la piste).	
* Arrêt complet avant la zone (3) : la motocyclette est à l'arrêt, le candidat a le ou les pieds au sol.	
* Renversement ou déplacement d'un ou de plusieurs cônes de l'évitement : quelle que soit la partie de la moto ou du conducteur ayant provoqué la chute du cône.	
* Sortie de terrain : correspond à la sortie des limites du U matérialisé sur le sol par une bande de peinture de 10 cm de largeur. Lorsque le U est peint dans la limite des 6 mètres (largeur de la piste), il n'y a pas sortie de terrain si l'on roule sur la ligne sans la franchir.	
* Exercice non réalisé : impossibilité de réaliser l'exercice.	
(*) Sauf véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique.	

VI. - L'interrogation orale

VI-1. - Modalités

Elle peut se dérouler sur la piste, en salle ou dans le véhicule de l'accompagnateur.

VI-2. - Evaluation/principes

La fiche tirée au sort sert de support au candidat.

Il doit pouvoir s'exprimer librement et il convient que l'évaluation des connaissances soit indépendante de la qualité d'expression.

En cas de difficultés de compréhension relatives à la question ou d'imprécisions concernant la réponse, l'expert doit orienter le candidat, sans pénalisation de ce dernier.

Il appartient à l'expert de relancer un dialogue inexistant ou mal orienté.

La notation s'établit selon un système à trois niveaux symbolisés par une lettre :

- connaissances acquises : A ;
- connaissances en cours d'acquisition : B ;

- connaissances non acquises : C.

Compte tenu de la densité des informations, il ne doit pas être exigé des candidats de restituer par cœur le contenu de chaque fiche.

VII. - Modalités pratiques de l'épreuve en circulation

Il est fait recours à la procédure du véhicule suiveur, avec liaison radio permanente entre le candidat et l'expert. Les indications de direction sont données par l'expert au moyen de la liaison radio.

L'épreuve se déroule avec un seul candidat sur la motocyclette.

L'expert a la possibilité d'emmener simultanément plusieurs candidats pour augmenter la diversification des secteurs d'examen chaque fois que le nombre de candidats et le véhicule suiveur le permettent.

L'ordre de passage des candidats présentés par un même établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière relève du choix de l'enseignant ou du représentant de l'école de conduite.

Le véhicule suiveur n'est pas considéré comme un véhicule d'examen, il ne doit donc pas être obligatoirement équipé de doubles-commandes et de panneaux de toit portant la mention Auto-école .

Il doit répondre aux conditions ci-après :

- être un véhicule de série, réceptionné sous le genre voiture particulière (VP) ou camionnette (CTTE), dont le poids total autorisé en charge (PTAC) n'excède pas 3 500 kg ;
- comporter au moins quatre places assises ;
- être équipé de vitres latérales au niveau de toutes les places assises et d'une vitre arrière ;
- atteindre une vitesse suffisante permettant de suivre la moto dans des conditions normales de circulation en agglomération, sur route et sur autoroute.

VIII. - Evaluation du comportement en circulation

VIII-1. - Généralités

L'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A a pour objet de contrôler les connaissances, les aptitudes et le comportement des candidats, nécessaires pour circuler en toute sécurité.

Cette épreuve consiste à évaluer chez tout candidat :

- le respect des dispositions du code de la route ;
- sa connaissance du véhicule et sa capacité à déceler les éventuels défauts techniques les plus importants ;
- sa maîtrise des commandes et de la manipulation du véhicule pour ne pas créer de situations dangereuses ;
- sa capacité à assurer sa propre sécurité et celle des autres usagers sur tout type de route, à percevoir et à anticiper les dangers engendrés par la circulation et à agir de façon appropriée ;
- son degré d'autonomie dans la réalisation d'un trajet ;
- sa capacité à adopter un comportement courtois et prévenant envers les autres usagers, en particulier les plus vulnérables.

Cette évaluation est réalisée par l'expert dans les conditions définies ci-après.

Le temps consacré au candidat, qui est de 30 minutes, comprend :

- l'accueil du candidat et la vérification de son identité ;
 - la présentation de l'équipement par le candidat et son installation sur la motocyclette ;
 - la présentation de l'épreuve par l'expert, en précisant aux candidats qu'ils devront en toute sécurité et avec les précautions requises :
 - réaliser un parcours empruntant des voies à caractère urbain, routier et/ou autoroutier ;
 - quitter un stationnement et s'insérer dans le flot de circulation ;
 - suivre un itinéraire ou se rendre vers une destination préalablement établie, en se guidant de manière autonome, pendant une durée globale d'environ 5 minutes ;
 - appliquer les règles du code de la route ;
 - adopter une allure adaptée dans les limites autorisées par la réglementation ;
 - faire preuve de courtoisie envers les autres usagers, notamment les plus vulnérables ;
 - suivant les circonstances, ralentir, s'arrêter ou repartir sur indication de l'expert ;
 - la réalisation d'un test de la vue à chaque examen, avant le départ en circulation ou à l'occasion d'un arrêt (en sont dispensés les candidats qui ont satisfait à une visite médicale préalable en vue de l'obtention du permis de conduire).
- Si le test n'est pas concluant, l'expert en signale le résultat au préfet ;
- une phase de conduite effective d'une durée minimale de 25 minutes, dont environ 5 minutes de conduite autonome ;
 - l'établissement du bilan de compétences.

VIII-2. - Parcours d'examen

L'épreuve pratique se déroule sur des zones d'évaluation variées empruntant des parcours urbains, routiers et, si possible, autoroutiers ou assimilés.

L'expert s'attache, en fonction des possibilités du secteur d'examen, à placer le candidat dans le maximum de situations de conduite qu'un conducteur est susceptible de rencontrer en et hors agglomération. Il privilégie le passage successif d'une zone à l'autre et veille autant que possible à ménager une progressivité du niveau de difficulté.

Pendant le parcours, l'expert dirige le candidat au moyen de la liaison radio en s'assurant qu'il est bien compris.

L'expert utilise notamment les panneaux de signalisation.

Pendant la phase de conduite effective, le candidat est placé en situation d'autonomie pendant environ 5 minutes.

a) Principes d'élaboration du parcours :

Le contenu et la durée doivent être en conformité avec les dispositions de l'arrêté fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A.

La phase de conduite effective du candidat doit avoir une durée de 25 minutes.

Le parcours doit comporter globalement un tiers de circulation en agglomération et deux tiers hors agglomération.

Le candidat doit être évalué dans des infrastructures routières et des situations de circulation suffisamment variées.

L'objectif est d'évaluer la capacité du candidat à déceler les changements de contextes de circulation et à adapter sa conduite en conséquence.

La construction du parcours ne doit pas être figée mais elle doit correspondre aux besoins d'évaluation des compétences du candidat, au fur et à mesure de leur restitution.

Il comporte une phase guidée et une phase de conduite autonome.

b) Phase de conduite autonome :

Cette phase est mise en œuvre à l'initiative de l'expert et consiste à demander au candidat de suivre un itinéraire balisé par des panneaux visibles.

Pendant l'exercice, qui peut être fractionné, l'expert n'indique plus les directions et laisse le candidat en situation d'autonomie pendant environ 5 minutes.

VIII-3. - Modalités d'évaluation

a) Principes généraux de l'évaluation :

Pour chaque compétence, l'expert prend en compte tant les actions bien réalisées que celles qui ne l'ont pas été. A l'exception des compétences transversales, chacune est évaluée indépendamment des autres.

Pour évaluer les actions du candidat, il sera tenu compte du contexte de réalisation.

b) Définition des compétences :

Sur le bilan, les compétences sont organisées suivant le schéma analytique défini ci-après :

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

Connaître et maîtriser son véhicule :

- savoir s'équiper, s'installer et assurer la sécurité.

Avant le départ, le candidat procède à la présentation de l'équipement assurant sa protection, il l'ajuste et effectue les différents réglages sur la motocyclette lui permettant d'avoir une bonne visibilité.

Si nécessaire, il règle ses rétroviseurs et met en fonction le feu de croisement :

- savoir se positionner sur le véhicule en circulation, connaître et utiliser les commandes.

Le candidat adopte une position de conduite sûre et la conserve tout au long de l'épreuve.

Il est capable d'utiliser les commandes de son véhicule dans toutes les situations : le guidon ; la boîte de vitesses (le cas échéant) ; le frein ; l'accélérateur ; l'embrayage (le cas échéant). Il connaît la signification des témoins d'alerte du tableau de bord. En circulation, il en tient compte et sait prendre les décisions qui s'imposent (avarie justifiant l'arrêt du véhicule, par exemple).

Appréhender la route :

- prendre l'information.

Le candidat observe son environnement et recherche les indices lui permettant d'évoluer sans être surpris et sans surprendre les autres usagers :

- vers l'avant et latéralement.

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

Il prend en compte les éléments mobiles (autres usagers), fixes (signalisation, configuration des lieux, etc.) et aléatoires (état du sol, conditions atmosphériques, etc.) :

- vers l'arrière (rétroviseurs).

Le conducteur vérifie régulièrement la présence éventuelle d'autres usagers.

Avant d'entreprendre une action et lorsque la situation l'exige, il prend ses informations à l'aide des rétroviseurs afin de s'assurer qu'il ne gênera pas ou ne surprendra pas un autre usager situé derrière lui :

- en vision directe.

Lorsque la configuration des lieux et la nature de l'action le nécessitent, il complète sa prise d'information par un contrôle en vision directe.

Adapter son allure aux circonstances.

Tout en respectant les limitations de vitesse, le candidat est capable d'augmenter, de maintenir ou de réduire son allure en fonction de la configuration des lieux, du contexte de circulation et des conditions météorologiques.

Il ne doit pas rouler à une allure susceptible de causer une gêne ou un danger pour les autres usagers.

Appliquer la réglementation.

Le candidat applique les règles contenues dans le code de la route, qu'elles soient ou non matérialisées par la signalisation.

Le candidat se conforme aux limitations de vitesse en vigueur pour les élèves conducteurs (R. 413-5).

Partager la route avec les autres usagers :

- communiquer avec les autres usagers.

Le candidat indique ses intentions aux autres usagers et les avertit des dangers éventuels.

Il utilise les feux indicateurs de changement de direction du véhicule à chaque fois que cela est nécessaire, et au moment opportun ; il avertit les autres usagers d'un risque d'obstacle en utilisant, le cas échéant, les feux de détresse (s'il est le dernier d'une file ralentie ou arrêtée, s'il circule à une allure anormalement lente ou s'il est immobilisé sur la chaussée) ; dans certaines conditions de circulation (au crépuscule, par exemple), il peut être amené à utiliser l'avertissement lumineux (franchissement d'intersection, avant d'effectuer un dépassement, avant de franchir un sommet de côte ou avant d'aborder un virage) ; lorsqu'une situation particulière de danger le nécessite, le candidat utilise l'avertisseur sonore ; il s'assure que ses intentions sont comprises par les autres usagers avant d'agir.

Partager la chaussée.

Le candidat positionne son véhicule sur 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.

Maintenir des espaces de sécurité.

En toutes circonstances, le candidat maintient des intervalles de sécurité suffisants autour de son véhicule et tient particulièrement compte des usagers vulnérables. Il augmente cet intervalle lorsque la signalisation, les conditions climatiques ou la situation l'exigent.

Il est capable de moduler la distance de sécurité en fonction de sa vitesse et des conditions de circulation.

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

Analyse des situations.

Le candidat est capable de comprendre les situations, d'anticiper leur évolution et de déceler les dangers potentiels qu'elles comportent. Il sait détecter, trier et classer les informations selon leur importance.

Adaptation aux situations.

Le candidat est capable de prendre et de mettre en œuvre les décisions adaptées à partir de l'analyse des situations. Le cas échéant, il sait expliquer les raisons de ses choix.

Conduite autonome.

Le candidat est capable de conduire en suivant un itinéraire et/ou en se rendant vers un endroit préalablement défini par l'expert.

Il recherche la signalisation et les indices utiles à son déplacement. Il détecte les changements de direction à réaliser et déclenche par lui-même l'enchaînement des actions de conduite.

Le candidat démontre ainsi sa capacité à se diriger seul dans la circulation tout en maintenant le niveau de ses compétences.

3. La courtoisie.

Le candidat fait preuve d'une attitude préventive envers les autres usagers démontrant globalement sa capacité à faciliter la fluidité de la circulation et à contrôler ses réactions face à la pression exercée par les autres usagers, favorisant ainsi une conduite apaisée.

IX. - Transcription de l'évaluation

Le résultat de l'épreuve pratique découle du bilan chiffré de l'évaluation du niveau d'acquisition des compétences.

A l'issue de chaque examen, l'expert établit le recueil du bilan des compétences restituées par le candidat.

Le résultat de ce bilan est communiqué au candidat.

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.

Annexe II



Créé par Arrêté du 10 janvier 2013 - art.

GUIDE DE L'INTERROGATION ORALE DES PERMIS DE CONDUIRE DES CATÉGORIES A1, A2 ET A Les douze fiches

Fiche 1 :

Le risque routier moto/comportement en présence d'un accident :

Le risque routier moto.

Les accidents mortels à moto.

Gravité.

Comportement en présence d'un accident.

Fiche 2 :

Cas d'accidents les plus caractéristiques :

I. - Accidents en collision.

Les plus caractéristiques.

II. - Accidents en solo.

Les plus caractéristiques.

Fiche 3 :

Les facteurs de risque à moto :

Les facteurs de risque.

Les facteurs aggravants.

Fiche 4 :

Prise de conscience des risques :

Les profils types de motocyclistes.

La conduite prudente.

La conduite à risque.

Fiche 5 :

La conduite préventive :

Anticipation.

Adaptation de la vitesse.

Voir et être vu.

Respect des distances de sécurité.

Savoir freiner.

La manœuvre d'évitement.

Fiche 6 :

L'équipement :

Le casque.

La tenue.

Les gants et les chaussures.

Fiche 7 :

Les éléments mécaniques du motocycle liés à la sécurité :

Les pneumatiques.

Les freins.

Les feux.

Les niveaux.

Les modifications techniques.

Fiche 8 :

L'assurance :

Les différents types :

L'assurance obligatoire.

Les assurances facultatives.

Les conséquences d'un défaut d'assurance.

Les cas de refus de payer par l'assureur.

Fiche 9 :

L'alcool, les stupéfiants :

L'alcool.

L'alcoolémie.

Les effets.

Le cannabis.

Les médicaments.

Les sanctions.

Fiche 10 :

La fatigue, la route de nuit :

La fatigue.

La somnolence.

Solutions.

La route de nuit.
Fiche 11 :
Vitesse et freinage :
Vitesse en mètres par seconde.
Le temps de réaction.
L'énergie cinétique.
La distance de freinage.
Les distances d'arrêt et la vitesse.
Freinage et réaction de la moto.
Freinage et dérapage.
Fiche 12 :
Stabilité et trajectoire :
L'effet gyroscopique.
Le contre-braquage.
La force centrifuge.
L'évitement.
Les virages à moto.
Les éléments de réponse.

AVERTISSEMENT

Les éléments de réponses proposés dans ce document ont pour but de permettre aux inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, aux formateurs et aux candidats de situer le niveau de connaissances exigé. En aucun cas il n'est demandé aux candidats d'être en mesure de restituer "par cœur" le contenu de ce guide. En effet, il est rappelé que l'objet de cette épreuve est de vérifier que le candidat a bien compris, par exemple, l'intérêt de telle réglementation ou l'importance de telle mesure de sécurité routière concernant le comportement des usagers de la route. C'est la raison pour laquelle, les formateurs ne doivent pas se contenter d'établir leur programme de formation en fonction de ce seul document, mais d'enseigner aux candidats le maximum de connaissances en vue d'un comportement sûr et responsable sur la route, tant pour leur propre sécurité que celle des autres usagers.

Fiche 1

Le risque routier moto/ comportement en présence d'un accident Le risque routier à moto

Les motocyclistes représentent moins de 2 % du trafic mais près de 20 % des tués. Ils sont impliqués dans près d'un accident corporel sur quatre. Cela représente pour la seule année 2011 (*) :
6 200 blessés hospitalisés ;
760 décès.

A kilométrage égal un conducteur de moto a 20 fois plus de risque d'être tué qu'un automobiliste.

Les motocyclistes morts sur la route (*) :
Un tiers meurt dans des accidents sans autre usager impliqué ;
2 décès sur 3 ont lieu en rase campagne ;
Dans 9 cas sur 10 sur route sèche ;
93 % des tués sont des hommes ;
1 motocycliste tué sur 5 a moins de 25 ans.

C'est dans les six premiers mois après l'obtention du permis, ou dans les six premiers mois de reprise de la moto après une longue interruption de pratique que le risque d'accident mortel à moto est le plus élevé.

Gravité

Du fait de l'absence d'une carrosserie, le motocycliste ne bénéficie d'aucune protection. En conséquence, il existe un risque corporel à chaque accident, à chaque accrochage. De plus, la gravité de l'accident est fonction de la vitesse, or les vitesses pratiquées par les motocyclistes sont nettement supérieures à celles pratiquées par les automobilistes.

Ainsi, de nombreux blessés sont susceptibles de garder des séquelles invalidantes. Parmi les lésions les plus graves on trouve :

- la tête (lésions cérébrales : traumatisme crânien) ;
- les membres inférieurs (lésions orthopédiques avec amputation d'un membre parfois) ;
- la colonne vertébrale (les lésions de la moelle épinière : paraplégie ou tétraplégie).

Comportement en présence d'un accident

Les gestes d'urgence :

- PROTÉGER ;
- ALERTER ;
- SECOURIR.

Protéger : signaler l'accident aux autres usagers pour éviter un sur accident. De nuit essayer d'éclairer l'accident.

Alerter : police ou gendarmerie (numéro d'urgence européen : 112), lorsqu'on arrive le premier le plus rapidement. Sinon passer avec prudence pour ne pas encombrer inutilement les lieux.

Secourir : couvrir les blessés, leur parler mais ne pas intervenir sans compétences spécialisées.

Les gestes dangereux :

- donner à boire à un blessé ;
- déplacer un blessé (sauf nécessité immédiate : incendie...) ;
- enlever son casque à un motocycliste.

(*) Source ONISR.

Fiche 2

Cas d'accidents les plus caractéristiques

I. - Accidents en collision

Ils sont les plus fréquents et souvent les plus graves car l'énergie cinétique libérée est bien plus importante que lors d'un choc contre un obstacle fixe.

Un choc à 50 km/h contre obstacle fixe équivaut déjà à une chute de 3 étages.

Mais un choc frontal à 50 km/h contre un autre véhicule roulant à 50 km/h est comparable à un choc à 100 km/h contre obstacle fixe, soit une chute d'une douzaine d'étages.

Les collisions sont dues essentiellement au fait que les autres usagers (les automobilistes en particulier) détectent difficilement les motocyclistes.

La nature même d'une moto, son faible gabarit notamment et sa forte capacité d'accélération sont des caractéristiques d'ensemble qui ne favorisent pas une bonne détection.

Dans ce type d'accident, il ressort principalement de la part des motocyclistes :

- une faible expérience de la conduite ;
- un attachement trop rigide au statut prioritaire ;
- une vitesse inadaptée à la situation.

Les plus caractéristiques :

1. En intersection : automobiliste non prioritaire qui souhaite s'insérer dans le trafic : il ne détecte pas le motocycliste ou apprécie mal sa vitesse et lui coupe la route.
2. Circulation du motocycliste sur un axe prioritaire, un automobiliste arrive en face et change de direction : il ne détecte pas le motocycliste ou apprécie mal sa vitesse et lui coupe la route.
3. Manœuvre de dépassement effectuée par le motocycliste quand l'automobiliste décide au même moment de tourner à gauche : il ne détecte pas le motocycliste et lui coupe la route.
4. Collision par le motocycliste d'un autre usager à l'arrêt : non respect des distances de sécurité, inattention ou excès de confiance dans la phase de freinage.
5. Collision par un autre usager du motocycliste à l'arrêt : motocycliste perçu trop tard par l'automobiliste.
6. Choc frontal : dépassement mal anticipé, non respect des vitesses ou mauvaise visibilité.

II. - Accidents en solo

En dehors des accidents liés à l'alcool ou à l'usage de stupéfiants il s'agit principalement d'un mauvais contrôle du véhicule en situation de négociation de trajectoire et de la mauvaise évaluation des difficultés routières rencontrées (travaux, virage mal apprécié...).

Dans ce type d'accident il ressort de la part des motocyclistes :

- une faible expérience de la conduite et du véhicule ;
- une vitesse trop élevée pour gérer une difficulté imprévue ;
- l'adoption d'une conduite à risque (ludique, compétitive, test d'un véhicule ou transgression caractérisée).

Si les "erreurs" de conduite ne sont pas plus fréquentes chez les motocyclistes, elles sont moins récupérables et leurs conséquences souvent dramatiques.

Les plus caractéristiques :

1. Vitesse trop élevée en entrée de virage avec perte de contrôle : chute après rencontre avec un obstacle fixe, ou chute par perte d'adhérence (moto trop inclinée, revêtement soudainement glissant).
2. Perte d'adhérence au freinage : manque de maîtrise du véhicule.
3. Guidonnage en ligne droite : peut être dû au revêtement de chaussée mais le plus souvent à un défaut d'entretien du véhicule.
4. Perte de contrôle suite à un écart dû à la présence d'un animal, à une mauvaise manœuvre d'un autre véhicule, au mauvais arrimage d'un chargement (sac de sport par exemple...).

Conclusion

Les motocyclistes doivent connaître leurs limites de compétence, accepter d'augmenter constamment leur marge de sécurité et intégrer le fait qu'ils seront toujours les victimes de leurs erreurs ou des erreurs d'autrui, les automobilistes n'ayant pas toujours intégré ou été formés à détecter les motocyclistes dans leur recherche d'informations.

Fiche 3

Les facteurs de risque à moto

L'alcool, les drogues

Près d'un motocycliste sur 4 impliqués dans un accident mortel a un taux d'alcoolémie positif.

L'usage du cannabis seul multiplie le risque d'être responsable d'un accident mortel par 1,8.

L'usage combiné du cannabis et de l'alcool multiplie ce risque par 14.

La vitesse excessive

Plus la vitesse est élevée, plus il est difficile d'éviter un obstacle ou de faire face à un imprévu et plus les conséquences de la chute ou de la collision sont importantes.

L'angle de vision passe de 110° à l'arrêt à 30° à une vitesse de 130 km/h.

A grande vitesse le regard se porte uniquement dans l'axe de la voie de circulation.

En virage le risque de déport de sa voie ou de perte d'adhérence est plus important entraînant un risque de collision de face ou de sortie de route.

Plus la vitesse est élevée, plus la détectabilité d'un motocycliste est difficile pour les autres usagers.

La fatigue

L'hypovigilance touche aussi bien les motocyclistes que les autres usagers, mais plus rapidement et surtout elle pardonne moins. Avec la perte d'équilibre, la chute est immédiate.

L'illusion de visibilité

Les automobilistes, camionneurs et autres usagers de la route éprouvent des difficultés à détecter les motocyclistes. De plus, le motocycliste s'imagine avoir été vu alors qu'il ne l'a pas été.

Avoir la priorité ne suffit pas. C'est d'abord au motocycliste de prévoir et d'assurer lui-même sa sécurité en se rendant détectable, en s'assurant d'avoir été détecté et en augmentant le plus possible sa marge de sécurité.

L'inexpérience

Le manque de maîtrise des débutants, la reprise de la conduite après un temps d'arrêt ou la conduite d'une moto dont on n'a pas l'habitude, couplé généralement à un excès de confiance, voire un sentiment d'invulnérabilité, sont à l'origine de nombreux accidents.

Près d'un motocycliste sur dix impliqué dans un accident de la route a moins de six mois d'expérience.

L'état de la chaussée

L'adhérence d'une moto est précaire : la surface de contact au sol des pneumatiques est l'équivalent de la surface d'une carte de crédit...

Marquages au sol, plaques d'égout, chaussée humide ou grasse, chaussée dégradée, gravillons, feuilles mortes doivent être des indices recherchés et pris en compte pour adapter sa conduite.

La météo

La pluie diminue la visibilité, le vent violent occasionne des écarts de trajectoire, le froid engourdi les membres et la chaleur peut inciter à oublier les équipements de protection.

Un temps sec donne confiance et contribue à relâcher la vigilance : plus de 90 % des décès de motocyclistes ont lieu par beau temps.

L'état du véhicule

Le bon état technique de la machine est essentiel. Une vérification régulière des pneus, freins, feux et niveaux est indispensable.

Les facteurs aggravants

L'absence de protection et la présence d'obstacles fixes sont les principaux facteurs qui contribuent à accentuer la gravité des accidents impliquant des motocyclistes.

Un équipement de protection n'évite pas l'accident mais permet toujours d'en diminuer les conséquences.

Il peut sauver une vie.

Il peut transformer un blessé grave en blessé léger, et un blessé léger en personne indemne.

Le sac à dos pouvant entraîner de graves blessures à la colonne, il faut lui préférer la valise ou le top-case.

Fiche 4

Prise de conscience des risques

Les motocyclistes ont proportionnellement un nombre plus élevé d'accidents que les autres usagers de la route.

Si la tâche complexe qu'est la maîtrise d'une moto, et l'absence de carrosserie expliquent en partie cette forte implication dans les accidents de la route, le rapport au risque et la recherche de sensations de certains motocyclistes y participent aussi pour une part importante.

Il est important pour chacun de prendre conscience des risques occasionnés par une conduite inadaptée aux besoins et aux circonstances rencontrées.

Les usages et attitudes des motocyclistes mettent en évidence des différences de comportement.

Ces différences viennent du fait que chaque motocycliste a sa propre perception du risque dont l'évaluation reste subjective.

Les profils types de motocyclistes

Différentes études (*) ont permis d'établir le profil des motocyclistes et les risques auxquels ils s'exposent respectivement.

Cela peut relever soit d'une prise de risque délibéré soit d'une méconnaissance ou inconscience du risque.

Deux groupes et cinq profils répartis à peu près équitablement de 20 % chacun :

Premier groupe : la conduite prudente :

1. Les modérés :

Usage : moyen de transport secondaire, utilisé les week-ends et en vacances.

Motos "custom".

Représentation : un loisir.

Leur bien-être passe par l'évasion, la recherche de plaisir est plus importante que la recherche de sensations à travers la vitesse.

Pas d'infraction particulière.

2. Les stressés :

Usage : uniquement utilitaire, facilité des déplacements.

Ils ont une faible expérience de la conduite et une préférence pour les scooters.

Représentation : un moyen de transport.

Sentiment d'insécurité : la conduite est une source de stress car ils ont une conscience aiguë du danger et des accidents possibles.

Exemple d'infractions commises : circulation sur des voies réservées.

3. Les sereins :

Usage : régulier.

Représentation : évasion et respect des règles

Sentiment de responsabilité : le deux-roues est perçu à la fois comme pratique et source de plaisir, la conduite est responsable.

Ils ont conscience du danger et respectent le code de la route.

Pas d'infraction particulière.

Second groupe : la conduite à risque :

1. Les sportifs :

Usage : passionné, kilométrage annuel élevé.

Moto de grosse cylindrée, catégorie sportive ou roadster.

Représentation : sport, évasion, communauté.

Identité motarde forte, ils sont amateurs de vitesse et recherchent la maîtrise du risque.

Sentiment de puissance.

Exemple d'infractions commises : excès de vitesse.

2. Les transgressifs (deux-roues utilitaires) :

Usage : utilitaire

Moto de petite cylindrée et scooters.

Représentation : un moyen de transport, deux-roues = gain de temps.

Pas à la recherche de sensation, la moto est utilisée avant tout comme un objet utilitaire, pour réduire les temps de trajets et éviter les transports en commun.

Ne mesurent pas les conséquences de leur comportement.

Infractions multiples pour gagner du temps : sens interdits, arrêt au stop non marqué, circulation sur les trottoirs, remontées de file...

(*) Source des études : GEMA et IFSTTAR.

Fiche 5

La conduite préventive

Anticipation

Certains signes laissent présager une situation dangereuse.

Les détecter, c'est anticiper le danger et pouvoir l'éviter.

De manière générale il faut :

- se méfier de chaque endroit où il risque d'y avoir un conflit d'usagers (carrefours, intersections, passages, sorties de chemin, carrefours à sens giratoire...);

- rester vigilant à l'égard des véhicules qui nous entourent (devant, derrière, à gauche, à droite), d'où l'importance des rétroviseurs.

Adaptation de la vitesse

La capacité d'accélération d'une motocyclette est bien supérieure à celle d'une voiture.

Cette accélération peut surprendre un automobiliste.

Un piéton qui traverse inopinément, un trou dans la chaussée, des traces grasses sur la route, un coup de vent, une voiture qui déboîte sans prévenir...

Il faut toujours adapter son allure pour pouvoir réagir en cas d'obstacle imprévu.

Près d'une cinquantaine d'usagers, tous les ans, décèdent après avoir été percuté par une moto.

Voir et être vu

Les feux allumés, de jour comme de nuit.

Une bonne position dans sa voie de circulation.

Se signaler aux autres usagers, il faut être repéré et vu des automobilistes. L'absence de détection est relevée dans près des deux tiers des accidents impliquant une voiture et une moto.

Être visible, des vêtements de préférence aux couleurs vives et un casque clair, munis des bandes rétroréfléchissantes.

Savoir regarder, le regard détermine la trajectoire, il permet de détecter les dangers.

Respect des distances de sécurité

Avec une moto, quelle qu'en soit la puissance, le respect des distances de sécurité est le préalable à toute recherche de sécurité.

Garder ses distances, c'est se donner du temps de réaction face aux dangers.

Il convient de rouler à distance des véhicules en stationnement, en laissant si possible la largeur d'une portière.

L'idéal : 1,50 m.

Savoir freiner

Idéalement, la moto droite ;

Ne pas freiner en virage lorsque la moto est inclinée : elle se redresserait alors immédiatement en modifiant sa trajectoire de courbe entraînant un risque de chute ou de sortie de route ;

Ne pas bloquer la roue avant ;

Eviter de bloquer la roue arrière, cela réduit l'efficacité du freinage.

La manœuvre d'évitement

Il est souvent moins dangereux d'esquiver une collision par une manœuvre d'évitement que de freiner brutalement et de perdre l'équilibre au freinage.

Fiche 6

L'équipement

Le casque : récent, homologué et correctement attaché

Obligatoire pour le motocycliste et son passager, il doit être homologué (avec obligation de la présence des dispositifs réfléchissants), coiffé et attaché avec une jugulaire ou verrouillé.

Il doit être conforme :

- soit à la norme européenne : une étiquette blanche.

De plus en plus fréquente (lettre E suivie de l'indication du pays ayant homologué le casque et du numéro d'homologation) ;

- soit à la norme française : une étiquette verte NF.

Cette norme tend à disparaître.

Quel que soit le type de casque, 20 % sont éjectés en cas d'accident grave, et cela pour deux causes principales :

- une taille du casque mal adaptée à la tête de l'utilisateur ;

- une jugulaire non attachée ou une attache trop lâche ce qui revient au même en cas de choc.

Il convient de :

- ne jamais l'acheter d'occasion ;

- le choisir parfaitement ajusté à sa tête, après avoir mis le casque sans en serrer la jugulaire, il ne doit pas bouger ni compresser la tête ;

- le fixer avec soin, la sangle devant toujours être correctement attachée et serrée ;

- veiller à la qualité antirayures et antibuée de la visière, pour s'assurer une parfaite visibilité ;

- remplacer son casque obligatoirement après tout impact violent.

La tenue

Le blouson protège non seulement des intempéries et du froid, mais aussi et surtout en cas de chutes et de glissades éventuelles.

Il contribue également à rendre plus visible.

Seul un vêtement adéquat peut contribuer à éviter fractures, contusions et autres très graves brûlures par abrasion.

Toute tenue légère en moto est à proscrire. Les doublures en matières synthétiques de type nylon sont à éviter absolument.

En cas de glissade, elles fondent sur la peau entraînant alors de très graves blessures par brûlure, difficiles à traiter, avec des conséquences parfois irréparables pour les tissus.

L'idéal :

- un blouson certifié équipement de protection individuelle (EPI), renforcé au niveau des coudes et des épaules, certains sont aussi équipés d'une protection dorsale, d'un airbag, d'autres sont imperméabilisés et équipés d'une doublure amovible matelassée... ;

- du cuir ou des textiles anti-abrasion pour protéger les zones du corps les plus exposées aux brûlures en cas de chute.

Les gants et les chaussures

Les gants :

Le beau temps n'empêche pas les coupures, les contusions et les brûlures par abrasion en cas d'accident. La conduite d'une moto sans gants est donc à proscrire, quelles que soient les saisons et la météo.

Les blessures causées par l'absence du port des gants peuvent engendrer, même à faible vitesse, des conséquences irréparables et aussi des handicaps permanents (amputations, paralysies...).

Indépendamment des questions de sécurité en cas de choc, les gants permettent aussi de protéger du froid ou de l'humidité.

L'idéal :

- des gants, certifiés EPI, en cuir renforcés aux articulations et à la paume et pourvus d'une patte de serrage permettant leur parfait maintien en cas de glissade.

Les chaussures :

Les pieds, chevilles et tibias sont des zones du corps particulièrement exposées, notamment dans les nombreux cas d'impacts latéraux et de chutes.

A défaut de bottes spécifiques à la moto avec renforts (idéales bien sûr), des chaussures en cuir, solides et montantes sont nécessaires pour protéger les chevilles.

Les talons hauts et fins mais aussi les chaussures basses, dénuées de protection des chevilles, sont à proscrire, de même que les sandales ou les tonges. Les blessures peuvent être irréparables...

Fiche 7

Les éléments mécaniques du motorcycle liés à la sécurité

Les pneumatiques

Seuls points de contact et d'adhérence avec la chaussée, les pneumatiques sont essentiels. Ils sont les premiers garants de la qualité du freinage.

Les témoins d'usure sont à surveiller régulièrement. Dès que ces témoins sont atteints, les pneus sont à changer d'urgence.

La juste pression conditionne la sécurité et le confort de conduite.

Chaque constructeur et fabricant édite un tableau de pression et établit ses recommandations, avec des niveaux de pressions souvent différenciés pour les pneus avant et arrière auxquels il faut se référer.

Le surgonflage accélère l'usure du pneumatique et défavorise la tenue de route sur chaussée détrempée.

Un sous-gonflage important :

- déstabilise le motocycle, quelle que soit la vitesse de circulation ;
- entraîne des risques de dérapages plus importants.

Les freins

Les freins constituent la première des assurances sur la route et leur parfait état de fonctionnement est fondamental pour la sécurité.

En cas de danger la première réaction est de solliciter les freins, ils sont le système de défense privilégié pour tous les usagers de la route.

Un système ABS permet en cas de freinage d'urgence de conserver la maîtrise de la trajectoire et la stabilité de sa machine sans raccourcir la distance d'arrêt mais en l'optimisant.

L'état des disques, du liquide de frein et l'usure des plaquettes sont à vérifier très régulièrement.

Dès que nécessaire il convient de faire changer les plaquettes de freins, d'autant plus important qu'il en va de l'usure prématurée du disque de frein.

Les feux

Pour rendre visible les motocyclistes des autres catégories d'usagers l'allumage des feux de croisement est obligatoire (code de la route).

Les feux doivent être homologués. Il convient de vérifier régulièrement leur propreté et leur fonctionnement.

L'importance du clignotant :

La panne d'un clignotant en moto constitue un réel danger, d'autant que l'on peut ne pas s'en apercevoir tout de suite.

La vérification de leur bon fonctionnement est donc à inclure dans son check-up quotidien.

Niveau des liquides du moteur

Les liquides (freins, huile et carburant) constituent des facteurs centraux de la bonne "santé" de la moto.

Pour ces vérifications, il faut utiliser la notice du constructeur afin de ne rien oublier et de respecter les directives qu'elle contient.

On peut demander conseil à son garagiste pour s'assurer des bons délais de vérifications (par exemple, le liquide de frein est généralement à remplacer au moins tous les deux ans).

Rouler avec une carence d'huile moteur peut occasionner un "serrage moteur" et causer d'importants dommages à une moto et surtout entraîner un danger réel :

- chute, percussion par l'arrière, projections de fluides brûlants, etc.

Les modifications techniques

Il est interdit de modifier sans autorisation :

- le dispositif d'échappement ;
- le type de transmission ;
- la cylindrée, le taux de compression et la puissance ;
- si adjonction d'un side-car, modification obligatoire du certificat de réception ;
- le diamètre des roues.

Fiche 8

L'assurance

Les différents types

Il existe deux principales sortes d'assurances :

L'assurance obligatoire et les assurances facultatives.

L'assurance obligatoire :

C'est ce qu'on appelle habituellement l'assurance "aux tiers".

Elle garantit la responsabilité civile du motocycliste et paie les dommages causés aux autres, elle n'indemnise ni les dégâts causés à sa moto ni ses dommages corporels.

Le motocycliste doit obligatoirement être assuré en responsabilité civile pour les dommages causés aux tiers.

Ces dommages peuvent avoir une origine accidentelle, provenir d'un incendie de la moto, voire même de la chute des objets qu'elle transporte.

La garantie de responsabilité civile s'applique à toute personne autorisée à conduire la moto assurée.

Les assurances facultatives :

Le motocycliste est libre de les souscrire ou non en plus de l'assurance obligatoire.

Elles offrent les garanties suivantes :

- la garantie "dommage collisions" ou "tiers-collisions" indemnise les dégâts causés au véhicule de l'assuré même s'il est responsable, en cas de collision avec un autre usager identifié ;
- la garantie dommage par accident indemnise les dégâts causés au véhicule de l'assuré, même s'il n'y a pas eu de collision. Cette garantie est souvent appelée "tous risques" ;
- la garantie individuelle accident couvre l'assuré lui-même en cas de blessure, l'assurance verse une certaine somme ; en cas de décès elle verse une somme d'argent aux héritiers ;
- la garantie vol-incendie rembourse la valeur du véhicule, déduction faite de la franchise en cas de vol ou incendie du véhicule ;
- la garantie défense-recours prend en charge, sous certaines conditions, la défense de l'assuré en cas d'accident ou d'infraction ou négocie avec l'adversaire en cas d'accident afin d'obtenir la meilleure indemnisation possible de l'assuré.

Les conséquences d'un défaut d'assurance

L'absence d'assurance constitue une infraction passible, notamment, d'une amende et d'un emprisonnement.

En cas d'absence d'assurance, le motocycliste responsable d'un accident devra payer tous les dommages causés :

- aux autres véhicules ;
- au domaine public (poteaux, plantations, etc.) ;
- au domaine privé ;

- aux victimes (blessés ou tués), les soins, hospitalisation, traitements, rentes..., ces frais peuvent représenter des sommes très importantes.

Les cas de refus de payer par l'assureur

Dommege volontairement causé par l'assuré ;
Le motocycliste est sous l'emprise d'un état alcoolique ;
Le motocycliste n'a pas l'âge requis ;
Le motocycliste n'est pas titulaire du permis correspondant à la catégorie de la moto utilisée ;
le permis n'est pas en état de validité (suspension, retrait, visite médicale...) ;
Transformation(s) qui modifie(nt) les caractéristiques techniques indiquées sur le certificat d'immatriculation (débridage par exemple) ;
Déclaration frauduleuse lors de la souscription du contrat.

Fiche 9

L'alcool, les stupéfiants

L'alcool

Les accidents moto imputables à l'alcool en 2011 (*) :

1 accident mortel sur 4 ;

151 décès ;

Ils ont lieu 1 fois sur 2 la nuit.

L'alcoolémie

Le taux d'alcool limite à ne pas atteindre est de 0,5 g d'alcool par litre de sang soit 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré.

Chaque verre (norme débit de boisson) consommé fait monter le taux d'alcool de 0,20 g à 0,25 g en moyenne. Ce taux peut augmenter en fonction de l'état de santé, du degré de fatigue, du stress ou des caractéristiques physiques de la personne.

Le taux d'alcool maximal est atteint :

1/2 heure après absorption à jeun ;

1 heure après absorption au cours d'un repas.

L'alcoolémie baisse en moyenne de 0,10 g à 0,15 g d'alcool par litre de sang en 1 heure.

Café salé, cuillerée d'huile... : aucun "truc" ne permet d'éliminer l'alcool plus rapidement.

Les effets

L'alcool agit sur le cerveau et sur tout le système nerveux, ce qui provoque des conséquences graves pour le conducteur.

Les conditions physiques sont amoindries :

- champ visuel réduit, vision trouble, inattention, sommeil ;

- perte de mémoire, perte des apprentissages, diminution des réflexes.

Le comportement est modifié :

- diminution de la peur et prise de risque exagérée ;

- agressivité ;

- euphorie.

Le cannabis

Les effets :

- capacité à contrôler la trajectoire diminuée ;

- temps de réaction allongé ;

- déficit des mécanismes d'attention et de vigilance ;

- fausse sensation de sécurité.

L'usage du cannabis seul multiplie le risque d'être responsable d'un accident mortel par 1,8.

L'usage combiné du cannabis et de l'alcool (alcoolémie positive) multiplie ce risque par 14.

Les médicaments

Un grand nombre de médicaments souvent appelés anodins présentent des effets indésirables pouvant influencer l'aptitude à conduire sans que le conducteur en soit conscient.

Avant de conduire, il convient de lire attentivement les notices ou de demander conseil à son médecin.

Certains médicaments sont incompatibles avec la consommation d'alcool et entraînent un sur-risque d'accident considérable.

Les sanctions

L'alcool :

Taux compris entre 0,5 et 0,8 g (contravention) :

- amende de 135 euros et retrait de 6 points sur le permis de conduire.

Taux égal ou supérieur à 0,8 g (délit) :

- retrait de 6 points sur le permis de conduire ;

- amende pouvant aller jusqu'à 4 500 euros ;

- immobilisation du véhicule ;

- suspension (jusqu'à 3 ans) voire annulation du permis ;

- peine de prison (jusqu'à 2 ans).

Les stupéfiants :

Des dépistages d'absorption de substances ou plantes classées comme stupéfiants sont réalisées par les forces de police et de gendarmerie.

En cas de dépistage positif et confirmé :

- retrait de 6 points sur le permis de conduire ;

- amende pouvant aller jusqu'à 4 500 euros ;

- immobilisation du véhicule ;

- suspension (jusqu'à trois ans) voire annulation du permis ;

- peine de prison (jusqu'à deux ans).

Les sanctions sont aggravées lorsque cette infraction est couplée avec un taux d'alcool prohibé : les peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et 9 000 euros d'amende.

(*) Source ONISR.

Fiche 10

La fatigue, la route de nuit

La fatigue et la somnolence augmentent considérablement le risque d'accident.

Pour un motocycliste la vigilance et l'efficacité sont primordiales.

La fatigue, c'est la difficulté à rester concentré.

Ses signes :

- les yeux picotent ;
- le cou et les épaules sont raides et font un peu mal, sensation d'être mal assis ;
- douleurs de dos ;
- regard qui se fixe.

Ses effets :

- les gestes et le regard sont moins efficaces ;
- les réactions et les réflexes sont plus lents.

La somnolence, c'est la difficulté à rester éveillé.

Ses signes :

- bâillements ;
- paupières lourdes.

Ses effets :

- une tendance à prendre des risques pour arriver plus rapidement ;
- une forte envie de dormir ;
- endormissement.

Dès les premiers signes, il faut s'arrêter car les risques d'avoir un accident dans la demi-heure qui suit sont augmentés.

Solutions :

- bien se reposer avant le départ ;
- s'alimenter normalement, mais sans excès ;
- ne pas absorber d'alcool ;
- adapter sa vitesse aux circonstances, une vitesse excessive induit une fatigue supplémentaire ;
- s'arrêter régulièrement pour se reposer (conseillé toutes les heures).

La route de nuit

3 décès de motocyclistes sur 10 ont lieu la nuit (*).

Ces accidents nocturnes sont la conséquence d'une vitesse supérieure, du manque de visibilité, de la fatigue et surtout de l'absorption d'alcool.

Les précautions à prendre :

Avant le départ :

- contrôler le bon état, la propreté, le réglage et le bon fonctionnement des feux ;
- le bon état de la batterie ;
- s'équiper de manière à être protégé du froid et de l'humidité, à mieux voir et être vu (écran du casque et/ou lunettes propres, vêtements munis de dispositifs rétro réfléchissants).

Pendant le trajet :

- faire des pauses plus fréquentes ;
- adapter son allure à la visibilité ;
- ralentir davantage en virage que le jour, car l'importance de la courbe est plus difficile à apprécier et la perception des obstacles plus tardive ;
- en cas d'éblouissement, fixer le bord droit de la route le plus loin possible ;
- se méfier du "coup de pompe" au petit matin.

(*) Source ONISR.

Fiche 11

Vitesse et freinage

Vitesse en mètres par seconde

Exprimée verbalement en kilomètres à l'heure, il est plus intéressant de la calculer en mètres par seconde car la distance d'arrêt se mesure en mètres et non en kilomètres,

Pour calculer la distance parcourue en une seconde, il suffit de multiplier par 3 le chiffre des dizaines de la vitesse indiquée.

Exemple :

- à 50 km/h : $5 \times 3 \approx 15$ m/s ;
- à 90 km/h : $9 \times 3 \approx 27$ m/s.

Le temps de réaction

C'est le temps qui s'écoule entre la perception de l'obstacle et l'action sur les freins (environ 1 seconde) au cours duquel la moto n'est pas freinée et continue à avancer.

Ce temps peut être plus important si le motocycliste est :

- fatigué ou malade ;
- sous l'effet de l'alcool, de la drogue ou de certains médicaments ;
- distrait ou soucieux.

L'énergie cinétique

C'est l'énergie qui animait le ou les véhicules juste avant le choc.

Après le choc, véhicule(s) immobilisé(s), l'énergie cinétique est tombée à zéro, car elle a été "consommée" en déformations mécaniques très brutales.

Elle augmente avec la masse du véhicule et le carré de la vitesse :

Percuter un obstacle à 50 km/h à moto revient à tomber de trois étages.

Percuter un obstacle à 90 km/h à moto revient à tomber de dix étages.

Percuter un obstacle à 130 km/h à moto revient à tomber de vingt-deux étages.

La distance de freinage

C'est la distance parcourue lorsque les freins sont en action.

La distance de freinage dépend de l'état de la route, des pneumatiques, de l'état et de l'utilisation des freins, des réactions de la moto.

Cette distance est proportionnelle au carré de la vitesse.

Route sèche :

- à 50 km/h ≈ 15 m ;
- à 90 km/h ≈ 50 m ;
- à 130 km/h ≈ 110 m.

On considère que la distance de freinage sur route mouillée est multipliée par deux.

Les distances d'arrêt et la vitesse

La distance d'arrêt est égale à la distance parcourue pendant le temps de réaction, plus la distance parcourue pendant le freinage.

On peut effectuer un calcul approximatif de la distance d'arrêt en multipliant le chiffre des dizaines de la vitesse indiquée par lui-même :

Exemple :

- à 90 km/h, on obtient : $9 \times 9 \approx 81$ m de distance d'arrêt ;
- à 130 km/h, on obtient : $13 \times 13 \approx 169$ m de distance d'arrêt.

Freinage et réaction de la moto

Lors de l'utilisation du frein avant, la fourche télescopique s'enfonce, absorbe la charge sur l'avant et évite au pilote de passer par dessus le guidon.

Il est impératif de doser et de répartir le freinage (environ 70 % à l'avant et 30 % à l'arrière).

L'utilisation du frein arrière permet "d'asseoir" la machine sur la roue arrière et de limiter le transfert de charge sur la roue avant.

Lors d'un freinage d'urgence, il est préférable d'anticiper légèrement sur le frein arrière afin d'éviter le délestage de la roue arrière et limiter le transfert de charge sur la roue avant.

Freinage et dérapage

Le freinage est la manœuvre la plus fréquemment tentée en situation d'urgence. Mais plus le freinage est brutal et soudain, plus la difficulté de maîtriser sa moto est élevée.

En situation d'urgence 1 motocycliste sur 5 chute.

En cas de blocage de roue, relâcher la pression pour retrouver l'efficacité du freinage et le contrôle de la direction.

L'idéal : être équipé d'un système ABS.

Fiche 12

Stabilité et trajectoire

L'effet gyroscopique

La rotation d'une roue engendre un phénomène, appelé effet gyroscopique, qui permet de maintenir la roue en équilibre.

Cet effet s'oppose à la modification de l'axe de rotation du moyeu de la roue.

Pour vaincre cet effet (en virage par exemple), il faut exercer sur le guidon un effort d'autant plus important que l'allure est élevée (inclinaison de la machine).

Le contre-braquage

Le contre-braquage, ou braquage inverse, est une technique qui permet de négocier correctement un virage à allure soutenue ou même d'éviter un obstacle soudain (uniquement à vitesse élevée) : il s'agit d'amorcer le changement de direction par une bascule de la moto vers l'intérieur du virage à prendre. On provoque cette bascule par une brève action sur le guidon.

L'action consiste à pousser sur le guidon ainsi :

- pour un virage à gauche, pousser sur la partie gauche ;
- pour un virage à droite, pousser sur la partie droite.

La force centrifuge

C'est la force qui, dans un virage, entraîne la moto vers l'extérieur de la courbe. Le motocycliste doit la vaincre par une poussée sur le guidon.

Elle est proportionnelle au carré de la vitesse.

Plus la motocyclette est chargée (passager ou bagages), plus la force centrifuge augmente.

Plus le virage est serré, plus la force centrifuge augmente.

Pour compenser les effets de la force centrifuge, il faut incliner la machine vers l'intérieur du virage.

Cette technique ne peut être efficace que si la vitesse est adaptée au rayon de la courbe.

L'évitement

Il est souvent moins dangereux pour un motocycliste d'esquiver une collision par une manœuvre d'évitement que de freiner brutalement et de perdre l'équilibre au freinage.

Si la manœuvre d'évitement semble plus efficace que le freinage, sa réalisation s'avère plus difficile.

A 50 km/h, il est possible de faire un évitement, à partir de 70 km/h, sa mise en œuvre devient compliquée et exigeante.

Les virages à moto

Visibilité :

Avant d'aborder un virage, il faut avoir évalué :

- l'importance de la courbe (à droite ou à gauche) ;
- l'état et la largeur de la chaussée ;
- la présence d'autres usagers.

Vitesse :

Il faut adapter sa vitesse en fonction :

- de la visibilité ;
- du rayon de la courbe ;
- de l'état du sol ;
- du chargement de la moto.

Trajectoire :

- adapter sa vitesse (décélération et rétrogradage avant le virage) ;
- pour la découverte du virage, placer sa machine à droite pour un virage à gauche, près de l'axe médian pour un virage à droite ;
- plonger vers l'intérieur de la courbe (point de corde) ;
- terminer en reprenant sa position dans la voie.

Attention : la faible garde au sol des scooters, du fait de la taille réduite des roues, entraîne un risque accru de chute en virage.

Fait le 23 avril 2012.

Pour le ministre et par délégation :

Le délégué à la sécurité

et à la circulation routières,

