

MPS/TOP AUTO MOTO

Programme de formation Permis A1,A2,A

COMPETENCE 1 : Maitriser la moto à allure lente hors circulation

COMPETENCE 2 : Maitriser la moto à allure normale hors circulation

COMPETENCE 3: Choisir la position sur la chaussée, franchir une intersection ou y changer de direction

COMPETENCE 4: .Circuler dans des conditions normales sur route et en agglomération.

COMPETENCE 5 : Connaître les situations présentant des difficultés particulières.

1. L'examen du permis de conduire

Quel est le but de l'examen?

Lorsque le formateur estime que l'élève est prêt à se présenter à l'examen, après avoir effectué au moins vingt heures de conduite (8 heures pour le plateau), une date de permis est proposée. L'examen du permis de conduire se déroule sur une durée de 15 minutes (plateau) 30 minutes (circulation), l'élève avec la moto de l'auto-école (celle qu'il aura utilisée pendant sa formation) devra montrer en présence de l'examineur les différentes compétences qu'il a acquises pendant sa formation. C'est l'auto-école qui se charge d'emmener le candidat sur le centre d'examen. Pendant l'examen l'examineur devra vérifier que le candidat est capable :

- De manier les différentes commandes du véhicule
- De respecter la réglementation
- De prendre correctement l'information
- De communiquer avec les autres usagers
- De respecter les différents usagers, notamment les plus vulnérables
- D'avoir une conduite autonome
- D'adapter l'allure en fonction des situations
- Et bien sûr de gérer la sécurité

Le but de l'examen est donc de vérifier si le candidat a le niveau minimum requis pour partager de façon autonome la route avec les autres usagers et assurer la sécurité.

Comment le candidat est noté pendant l'examen ?

L'examineur va évaluer douze compétences

La plupart de ces compétences sont notées sur trois points, cependant certaines ne comportent que deux ou un point.

Le nombre de points maximum est vingt sept.

Il est demandé au candidat d'avoir au moins dix sept points sans faute éliminatoire pour obtenir son permis de conduire.

Trois points : la compétence est correctement et régulièrement restituée

Deux points : la compétence est acquise, mais elle a été mise en œuvre pendant l'examen à des niveaux de qualité variable

Un point : la compétence est en cours d'acquisition mais mal maîtrisée

Zéro point : au moins une composante de la compétence n'est pas acquise

L'élève fait une faute éliminatoire si la réglementation n'est pas respectée ou si la sécurité n'est pas assurée.

Le candidat doit montrer ses compétences jusqu'à la fin de l'évaluation.

Il peut arriver que l'examen ne soit pas mener à son terme, parce que le candidat

Bilan des compétences	Niveaux d'appréciation					Autonomie conscience du risque		
	E	0	1	2	3			
Connaître et maîtriser son véhicule								
Savoir s'équiper et s'installer								
Savoir se positionner sur le véhicule en circulation, connaître et utiliser les commandes								
Appréhender la route								
Prendre l'information								
Adapter son allure aux circonstances								
Appliquer la réglementation								
Partager la route avec les autres usagers								
Communiquer avec les autres usagers						0	0	0
Partager la chaussée						0,5	0,5	0,5
Maintenir les espaces de sécurité						1	1	1
Sous-totaux								
Courtoisie					+1			
Total général								

n'est plus capable de gérer la sécurité, dans ce cas l'examineur expliquera à l'élève pourquoi l'examen ne peut être mener à son terme.

Comment se déroule l'examen ?

PLATEAU : A votre arrivée, préparez votre permis de conduire (ou une pièce d'identité en cours de validité si vous n'avez pas encore de permis de conduire) : il est obligatoire, même pour le plateau.

L'inspecteur fait l'appel et vérifie individuellement les dossiers administratifs des candidats, qu'ils soient bien identifiés, qu'ils aient bien le droit de passer l'examen, etc.

A cette occasion, il vérifie aussi l'équipement des candidats. Un casque homologué et conforme à la réglementation est obligatoire, ainsi qu'une paire de gants de moto avec protections. Il est obligatoire de porter un blouson moto avec protections et des chaussures montantes protectrices (ou bottes ou bottines).

PARCOURS SANS MOTEUR

La première épreuve commence, avec le maniement sans moteur et les vérifications mécaniques.

Au cours de la reconnaissance, les explications ci-dessous sont fournies aux candidats :

- 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 ;
- lorsque la motocyclette a entièrement franchi la dernière porte, il doit reculer selon le parcours défini par la fiche d'examen ;
- il doit la béquiller au point de départ (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, l'impossibilité pour le candidat de relever la moto suite à la chute de celle-ci ne peut être considérée comme une incapacité.

La chute de la moto n'est pas éliminatoire.

PARCOURS A ALLURE LENTE

L'objectif de cette épreuve est de s'assurer que le candidat est apte à déplacer sa machine à allure réduite, qu'il sait s'arrêter et démarrer en tournant, qu'il maîtrise le gabarit de sa moto, qu'il sait diriger sa vision et adopter une bonne position sur la moto, manipuler avec aisance l'embrayage, l'accélérateur, le guidon et les freins, enfin qu'il conserve son aptitude avec un passager.

La plupart des candidats sont à l'aise sur cet exercice en formation, mais ne le sont plus du tout à l'examen, car ils se sentent observés, d'une part par l'inspecteur (qui fait juste son travail), d'autre part par les autres élèves et moniteurs de différentes auto-écoles. Il s'agit d'être TRES à l'aise à l'entraînement pour pouvoir espérer se trouver à peu près convenable le jour de l'examen.

La particularité de ce parcours, c'est la gestion de l'équilibre et de l'allure, il s'agit d'évoluer entre des cônes et des piquets qui forment des portes rapprochées. Vous avez droit à une faute, ce qui vous vaudra un B. Deux fautes et c'est le C, synonyme d'ajournement.

Une faute, c'est par exemple un pied à terre, un plot déplacé, un piquet touché...

Il y a aussi les fautes directes qui vous vaudront automatiquement un C : maîtrise de l'embrayage non acquise, ne pas passer dans une porte, sortir du parcours, caler dans le parcours...

L'exercice doit se faire sur le premier rapport.

Vous avez toutefois le droit d'accélérer et de freiner. Le but est de rouler vraiment « au pas », à la vitesse d'un piéton, de façon à démontrer votre capacité à actionner l'embrayage, en combinaison avec l'accélérateur et le frein arrière.

Les candidats doivent prendre un passager sur une partie du parcours.

C'est souvent le formateur qui joue le rôle du passager. En général, il aide discrètement à l'équilibre de l'ensemble, en appuyant sur les repose-pieds, en se penchant légèrement.

Si le formateur s'avère plutôt pénalisant (par exemple, en raison d'un embonpoint coupable), il est tout à fait autorisé de prendre n'importe quelle autre personne en passager: un autre candidat, une candidate (en général plus légère), la petite amie d'un candidat...

Attention toutefois : mieux vaut un formateur, même un peu plus lourd, qui sait se placer et préserver l'équilibre de la moto, plutôt qu'un passager néophyte, certes plus léger mais qui ne saura pas rattraper la moto en cas de perte d'équilibre.

A un moment du parcours, le candidat doit marquer l'arrêt, avec un pied ou les deux pieds au sol, moto immobilisée, la moto pouvant chevaucher la ligne d'arrêt, avant de repartir.

Il doit s'arrêter la roue avant approximativement au niveau de la ligne C6 pour faire monter le passager.

L'arrêt étant progressif et non instantané, le ou les pieds posés à cette occasion ne sont pas considérés comme des erreurs.

Le fait pour le candidat d'effectuer une marche arrière lors de l'arrêt n'entraîne pas de sanction, mais une intervention immédiate de l'inspecteur pour interrompre cette pratique.

S'il l'estime nécessaire, l'inspecteur peut demander au candidat de se replacer dans la position qu'il occupait avant d'entamer cette action.

Un pied posé au sol, au moment du redémarrage, à l'occasion de la reprise d'équilibre, n'est pas considéré comme une erreur.

Caler au démarrage ou au redémarrage (après avoir pris le passager), avant de passer la première porte, n'est pas éliminatoire.

Attention, caler une fois n'est pas une faute, mais caler plusieurs fois d'affilée, si.

Si vous calez une première fois, n'hésitez pas à bien mettre de l'accélération et à garder le point de patinage de l'embrayage pour redémarrer. Surtout lorsque vous redémarrez avec passager, le surcroît de poids risque souvent de provoquer un calage : mettez bien du gaz, mais pour démarrer tout doucement en contrôlant le lâcher d'embrayage.

L'exercice se termine au franchissement de la dernière porte.

La réalisation d'un essai est terminée après le franchissement de la dernière porte, motocyclette arrêtée, candidat(e) pied(s) au sol.

Ce qui peut se passer après avoir franchi complètement la dernière porte et s'être arrêté n'est pas pris en compte.

Le candidat doit obligatoirement effectuer le parcours retenu, aucune erreur de parcours n'est 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.

La chute est définie par la moto 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 dites « neutralisées », c'est-à-dire qu'il n'est pas tenu compte d'éventuelles fautes réalisées dans ces zones :

1- la première est très courte, du point de départ jusqu'au franchissement par la bande de roulement du pneu 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) ;

2- la deuxième, tout aussi courte, du départ du point 4 (arrêt-redémarrage en bout de parcours), 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 ;

3- la troisième, 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).

Encore une fois, 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).

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 l'examen. Chaque candidat a la faculté de terminer son parcours ou de revenir au point de départ.

PARCOURS A ALLURE NORMALE

Sur les parcours de maniabilité à allure normale, dit « le rapide », l'exercice n'est plus chronométré (comme c'était le cas avant 2013), mais les deux exercices d'arrêt (freinage, puis évitement) sont à pratiquer à une vitesse minimale imposée de 50 km/h. Chaque candidat réalise successivement les épreuves de freinage et d'évitement, sauf en cas d'échec, de chute ou d'abandon.

L'objectif de l'épreuve de freinage 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, en sachant freiner sur une courte distance, sans chuter, tout en conservant l'équilibre, et où positionner son regard.

L'objectif de l'épreuve d'évitement est de s'assurer que le candidat est à même de réaliser une manœuvre d'évitement, qu'il possède les techniques de contre-braquage (ou braquage inverse) et d'évitement, qu'il est capable de revenir sur sa trajectoire initiale, qu'il sait où positionner son regard et effectuer un freinage pour s'arrêter avec précision.

Lors de la reconnaissance de l'exercice, les explications concernant les exercices de freinage et d'évitement sont fournies simultanément.

Pour le freinage, les explications ci-dessous sont fournies aux candidats :

- il doit démarrer de l'extrémité de la piste, monter les trois premiers rapports de vitesse au minimum (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesse automatique) 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 ;
- il doit 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, pieds au sol ;
- la chute entraîne l'échec immédiat et l'interruption de l'examen.

Pour l'évitement, les explications ci-dessous sont fournies 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 avoir atteint la vitesse minimum de 40 km/h à l'aller ;
- 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 ;
- il doit effectuer un évitement et aller immobiliser sa moto en zone d'arrêt ;
- 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 d'arrêt ;
- la chute entraîne l'échec immédiat et l'interruption de l'examen.

N'oubliez pas qu'à l'examen, vous avez droit à un second essai.

Toutefois, je vous conseille de tâcher d'obtenir un « A » ou un « B » dès le premier essai. Si vous échouez au premier essai, vous aurez une telle pression sur les épaules que vous augmentez considérablement les risques d'échouer à nouveau. Au premier essai, allez-y « zen », humble, pour ne courir aucun risque inutile. Si vous devez malgré tout passer un second essai, allez-y franco, vous n'avez plus rien à perdre.

Lors du demi-tour, seuls sont considérés comme des erreurs le renversement du cône central et la sortie de terrain.

Le rapport de vitesse utilisé et l'allure ne sont pas 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 est attribuée (sauf pour les véhicules équipés d'un changement de vitesse automatique).

L'utilisation du radar cinémomètre doit respecter les principes suivants :

- l'inspecteur 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'inspecteur 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.

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 moto 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.

Interrogation orale

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

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'inspecteur doit orienter le candidat, sans pénalisation de ce dernier.

Il appartient à l'inspecteur 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.

CIRCULATION :

Lors de cette épreuve, le candidat effectue un parcours en moto de minimum 30 min en circulation, que ce soit en ou hors agglomération.

L'inspecteur suit le candidat en voiture avec un moniteur et donne les différentes indications de directions à l'aide d'une liaison radio.

Le candidat doit être équipé correctement, avec un casque homologué et à sa taille, des gants, un blouson et un pantalon adaptés pour la moto.

Afin que l'inspecteur puisse bien comprendre ce que fait le candidat, il est important que celui-ci exagère bien tous ses contrôles et avertissements.

Il est également important de veiller à ne pas faire d'erreurs éliminatoires telles que :

- non-respect des priorités ;
- franchissement d'une ligne continue ;
- circulation en sens interdit ;
- non-respect des limitations de vitesse ;
- non-respect d'un arrêt à un stop ou feu rouge...