Guide d'évaluation de l'examen pratique de la catégorie B et de la sous-catégorie B1

I.PRESENTATION DE L'EPREUVE 3
A) Généralités 3
B) Conditions psychologiques de l'examen.....3
1)Attitude générale de l'expert.....3
2) Pendant le premier contact.....4
3) Pendant l'examen.....4
4) A l'issue de l'examen 6
II. DEFINITION DES COMPETENCES.....6
A) Connaître et maîtriser son véhicule.....6
1) Savoir s'installer et assurer la sécurité à bord.....6
2) Effectuer des vérifications du véhicule en lien avec la sécurité routière.....6
3) Connaître et utiliser les commandes.....7
B) Appréhender la route.....7
1) Prendre l'information.....7
2) Adapter son allure aux circonstances.....8
3) Appliquer la réglementation.....8
C) Partager la route avec les autres usagers.....8
1) Communiquer avec les autres usagers.....8
2) Partager la chaussée.....8
3) Maintenir les espaces de sécurité.....9
D) Autonomie - conscience du risque.....9
1) Analyse des situations.....9
2) Adaptation aux situations.....9
3) Conduite autonome.....9
E) Courtoisie au volant.....10
F) Conduite économique et respectueuse de l'environnement.....10
III. PARCOURS D'EXAMEN.....10
A) Principes d'élaboration du parcours.....10
B) Phase de conduite autonome.....11
C) Manœuvres 11
1) Principes de mise en œuvre.....11
2) Manœuvres numérotées de 1 à 6.....12
3) Arrêt de précision (7).....12
D) Aides à la conduite.....13
IV. MODALITES D'ÉVALUATION.....13
A) Principes généraux de l'évaluation 13
B) Évaluation des compétences statiques.....14

1) Installation....14
2) Vérifications en lien avec la sécurité routière....14
C) Évaluation des compétences en circulation....15
1) Niveau 3....15
2) Niveau 2....15
3) Niveau 1....15
4) Niveau 0....15
5) Erreur éliminatoire....15
6) Examen non mené à son terme....16
7) Illustration du processus de questionnement....16
D) Évaluation des compétences transversales....16
1) Autonomie et conscience du risque....16
2) Courtoisie au volant....17
3) Conduite économique et respectueuse de l'environnement....17
V. RENSEIGNEMENT DU CEPC....17
A)Transcription de l'évaluation....17
1) Niveaux d'appréciation 0 à 3....18
2) Autonomie et conscience du risque....18
3) Erreur(s) éliminatoire(s)....18
4) Examen non mené à son terme....18
5) Conduite économique et respectueuse de l'environnement - Courtoisie au volant 18
6) Total général....18
B) Renseignements administratifs....19
1) Renseignements systématiques....19
2) En cas de réussite....19
3) En cas d'échec....19
4) cas particuliers....19

I. PRESENTATION DE L'EPREUVE

A) Généralités

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

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

Cette épreuve s'inscrit en cohérence avec les évolutions du programme de formation des conducteurs.

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

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

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

B) Conditions psychologiques de l'examen

1)Attitude générale de l'expert

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

L'expert doit considérer que chaque candidat :

- s'est préparé pour être au niveau de l'épreuve ;
- appréhende plus ou moins sereinement l'épreuve de conduite. Selon les individus, l'émotion peut se traduire différemment et être plus ou moins perceptible ;

• peut se trouver, au départ de l'épreuve, en-dessous de ses possibilités habituelles.

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

Il appartient donc à l'expert :

• de faire preuve d'une politesse et d'une courtoisie constantes ;

• de veiller à la plus grande neutralité dans l'expression orale et l'observation du candidat ;

• de s'assurer que tout ce qui est demandé est bien compris ;

• d'éviter toute attitude dépréciative envers le candidat, qu'elle soit formulée ou non ;

• de s'interdire toute interprétation immédiate, tout jugement de valeur "a priori", qu'il soit favorable ou pas ;

• de lever toute ambiguïté, notamment dans les directives.

2) Pendant le premier contact

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

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

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

• de mettre l'accent sur son cursus, notamment ses ajournements éventuels ;

• d'évoquer son éventuelle émotivité ;

• de s'enquérir de sa profession ou de sa vie privée ;

• de formuler des commentaires sur un établissement d'enseignement, un enseignant ou un candidat précédent.

3) Pendant l'examen

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

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

L'engagement d'une conversation anodine peut parfois instaurer une certaine convivialité, mais l'expert veillera cependant à ce que ces propos ne viennent perturber la prestation du candidat.

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

L'expert pourra instaurer un dialogue avec le candidat, tant dans le cadre de l'évaluation de l'analyse et de l'adaptation aux situations, que pour lui signaler des actions défaillantes.

Dans le même esprit, il pourra lui prodiguer des recommandations et des conseils, s'il estime qu'ils peuvent être de nature à aiguiller la restitution des compétences par le candidat, ou à ne pas détériorer leur restitution, étant entendu qu'en aucun cas il ne s'agira de suppléer les carences du candidat.

Les erreurs de conduite des autres suscitent souvent un sentiment d'irritation.

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

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

Les écarts importants constatés sont signalés au candidat dans le but de lui permettre de les corriger et de déterminer le niveau réel d'acquisition de la compétence en cause.

Cette annonce ne doit donc pas être perçue comme une remontrance. Il convient dès lors d'éviter toute réflexion pouvant être interprétée comme telle (par exemple "attention au volant…").

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

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

Dans les derniers instants de l'examen, il convient d'éviter que le candidat qui a largement démontré ses compétences ne soit ajourné. Un conseil ou une remarque formulée en temps voulu, peuvent faire naître la bonne réaction et confirmer les aptitudes du candidat.

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

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

4) A l'issue de l'examen

Dans le cas particulier où l'annonce du résultat est réalisée directement à l'issue de l'examen, l'expert indique au candidat si le résultat est favorable ou défavorable.

Si le résultat est défavorable, l'expert dresse un bilan précis des compétences restituées pendant l'épreuve.

Il appelle l'attention du candidat sur les domaines de compétences pour lesquels une formation complémentaire est souhaitable.

II. DEFINITION DES COMPETENCES

A) Connaître et maîtriser son véhicule

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

Avant le départ, et à chaque fois que cela est nécessaire, le candidat procède aux différents réglages lui permettant d'avoir une bonne visibilité et d'atteindre toutes les commandes pour agir efficacement et sans délai.

Il règle son siège, ses rétroviseurs, l'appui-tête et, lorsque l'installation le permet, le volant et la ceinture de sécurité.

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

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

Le candidat est capable de s'assurer que son véhicule est en état de circuler sans risque.

• Il procède à une vérification intérieure, portant sur un accessoire, une commande, un témoin, un document de bord ou un élément de sécurité.

• Il procède également à la vérification d'un élément à l'extérieur du véhicule. La vérification extérieure ne peut être réalisée que si la configuration du lieu s'y prête.

Le lieu choisi doit se situer en dehors de la circulation pour permettre au candidat de descendre et d'évoluer autour du véhicule en toute sécurité.

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

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

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

questions Vi et Ve.

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

L'expert doit s'attacher à lire la question telle qu'elle est rédigée sur la banque. Toutefois, pour tenir compte de la situation des candidats ayant des difficultés de compréhension de la langue française, l'expert peut reformuler la question (ex : parler de "codes" au lieu de "feux de croisement", de "pneus" pour désigner les "pneumatiques", de "côté" pour "flanc", etc.).

Dans tous les cas, l'expert doit lire en premier lieu le texte original de la question. La reformulation éventuelle ne peut être que limitée (sur 1 ou 2 mots). L'expert ne doit en aucun cas modifier le contenu ou le sens de la question. Il ne doit pas proposer une nouvelle question.

3) Connaître et utiliser les commandes

Le candidat est capable de mettre en œuvre les moyens lui permettant de maîtriser son véhicule dans toutes les situations.
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).

Il met en service les accessoires indispensables au maintien de la sécurité et des conditions de visibilité satisfaisantes.

Outre les vérifications, l'expert peut demander au candidat de manipuler ou mettre en œuvre un accessoire (ou commande) lors de l'évaluation de la conduite. Cette mise en œuvre doit être demandée lorsque le véhicule circule en ligne droite.

B) Appréhender la route

1) Prendre l'information

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

- ✔ Vers l'avant et latéralement

Le candidat recherche les indices proches et lointains situés dans le sens de la marche ou susceptibles de rencontrer sa trajectoire.
Il prend en compte les éléments mobiles (autres usagers), fixes (signalisation, configuration des lieux, etc.) et aléatoires (état du sol, conditions atmosphériques, etc.).

- ✔ Vers l'arrière (rétroviseurs)

Le conducteur vérifie régulièrement la présence éventuelle d'autres usagers.
Avant d'entreprendre une action et lorsque la situation l'exige, il prend ses informations à l'aide des rétroviseurs afin de s'assurer qu'il ne gênera pas ou ne surprendra pas un autre usager situé derrière lui.

- ✔ En vision directe

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

2) Adapter son allure aux circonstances

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

En fonction des circonstances, il doit être capable d'adapter son allure, y compris à une vitesse inférieure à la vitesse limite. Néanmoins, il ne doit pas rouler à une allure susceptible de causer une gêne ou un danger pour les autres usagers.

3) Appliquer la réglementation

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

Le candidat se conforme aux limitations de vitesse en vigueur pour les élèves conducteurs.

C) Partager la route avec les autres usagers

1) Communiquer avec les autres usagers

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

- ✔ Il utilise les clignotants du véhicule à chaque fois que cela est nécessaire, et au moment opportun.
- ✔ Il attire l'attention des usagers qui le suivent (notamment s'ils sont trop près), lors de son ralentissement ou de son arrêt en utilisant par intermittence les feux « stop ».
- ✔ Le candidat avertit les autres usagers d'un risque d'obstacle en utilisant les feux de détresse (s'il est le dernier d'une file ralentie ou arrêtée, s'il circule à une allure anormalement lente ou s'il est immobilisé sur la chaussée).
- ✔ Dans certaines conditions de circulation (au crépuscule par exemple), il peut être amené à utiliser l'avertissement lumineux (franchissement d'intersection, avant d'effectuer un dépassement, avant de franchir un sommet de côte ou avant d'aborder un virage).
- ✔ Lorsqu'une situation particulière de danger le nécessite, le candidat utilise l'avertisseur sonore.

Il s'assure que ces intentions sont comprises par les autres usagers avant d'agir.

2) Partager la chaussée

Le candidat positionne son véhicule sur la chaussée en tenant compte de la réglementation, de l'infrastructure et des conditions de circulation.

Il sélectionne la voie la plus adaptée à sa progression.

3) Maintenir les espaces de sécurité

En toutes circonstances, le candidat maintient des intervalles de sécurité suffisants autour de son véhicule.

Il est capable de moduler la distance de sécurité en fonction de sa vitesse et des conditions de circulation.
Il augmente cet intervalle lorsque la signalisation, les conditions climatiques ou la situation l'exigent.

Il s'assure de ne jamais heurter ou accrocher les obstacles fixes ou mobiles et tient particulièrement compte des usagers vulnérables.

D) Autonomie - conscience du risque

Cette compétence est évaluée transversalement, à partir de la restitution de l'ensemble des compétences.

1) Analyse des situations

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

Face aux situations de conduite, il est capable de dresser un diagnostic et un pronostic, afin de pouvoir agir en conséquence. Il peut, le cas échéant, déceler un dysfonctionnement par rapport au scénario de conduite attendu.

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

2) Adaptation aux situations

Le candidat est capable de prendre et de mettre en œuvre les décisions adaptées à partir de l'analyse des situations.

Le cas échéant, il sait expliquer les raisons de ses choix. Il pourra être questionné en cours d'épreuve par l'expert sur les conditions de réalisation d'une action de conduite rencontrée.

3) Conduite autonome

Le candidat est capable de suivre un itinéraire ou de se rendre vers un endroit préalablement défini par l'expert.

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

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

E) Courtoisie au volant

Le candidat fait preuve d'une attitude préventive et courtoise envers les autres usagers.

Il prend en compte les comportements des autres usagers, notamment les plus vulnérables (piétons, deux roues, enfants, personnes âgées, etc.).

Le cas échéant, il est capable de renoncer à sa priorité afin de résoudre une situation particulière.

Il évite toute attitude excessive et veille en priorité à ne pas mettre en cause la sécurité et à ne pas gêner la circulation.

F) Conduite économique et respectueuse de l'environnement

Le candidat est capable d'adapter sa conduite dans un souci d'économie de carburant et de limitation de rejet de gaz à effet de serre.

Cette adaptation consiste à :

- Conduire en engageant rapidement le rapport de vitesse le plus élevé possible ;
- Maintenir une allure constante en utilisant le rapport de vitesse le plus élevé possible ;
- Anticiper sur les arrêts et ralentissements, adopter une conduite fluide, éviter les freinages et les changements de rapports inutiles ;
- Décélérer doucement en levant le pied de l'accélérateur, sans rétrograder. Concilier cette conduite avec le maintien de la sécurité et les contraintes du trafic.

III. PARCOURS D'EXAMEN

A) Principes d'élaboration du parcours

Le parcours constitue l'outil principal de l'évaluation des compétences du candidat.

Le contenu et la durée doivent être en conformité avec les exigences de la directive européenne 2000/56 du 14/09/2000.

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

Dans la mesure du possible, le parcours devra comporter une proportion globale d'un tiers en agglomération et deux tiers hors-agglomération.

Le candidat devra être évalué dans des infrastructures routières et des situations de circulation suffisamment variées, en privilégiant les passages successifs d'une zone à l'autre.

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 qu'elles sont restituées.

Le parcours devra être fractionné pour permettre la réalisation des vérifications et questions en lien avec la sécurité routière ainsi que des deux manœuvres.

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, ou de se diriger vers un lieu précis.

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

Toutefois, en fonction des difficultés éventuelles (embouteillage, erreur de parcours, absence ponctuelle de signalisation), l'expert pourra en ajuster le déroulement. En cas de besoin, il peut alors reprendre provisoirement un guidage plus directif du candidat, ou fractionner la phase de conduite autonome.

C) Manœuvres

1) Principes de mise en œuvre

Au cours de l'épreuve pratique, le candidat doit effectuer deux manœuvres, dont une au moins en marche arrière.

Il s'agit :

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

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

Les deux manœuvres évaluées doivent être différentes, en ce sens qu'elles doivent porter un numéro distinct (1, 2, 3, 4, 5, 6 ou 7). L'expert s'assure qu'au moins une manœuvre est réalisée en marche arrière.

Aucun ordre n'est imposé dans la réalisation de ces manœuvres.

L'une est effectuée à la demande de l'expert qui décrit précisément au candidat son cadre de réalisation.

L'autre est effectuée à l'initiative du candidat qui est invité par l'expert à trouver un emplacement pour réaliser la manœuvre de son choix. Si elle n'a pas été effectuée alors que les circonstances le permettaient, elle sera imposée par l'expert ultérieurement.

En règle générale, l'expert doit veiller à la réalisation régulière des 7 types de manœuvres existants.

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

L'évaluation des manœuvres est incluse dans l'évaluation des compétences.

2) Manœuvres numérotées de 1 à 6

Il s'agit d'évaluer l'observation périphérique, la maitrise des commandes, à allure lente, en espace réduit et si le candidat sait libérer au maximum les espaces nécessaires au trafic et aux autres usagers.

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

Après un créneau, l' expert ne doit pas exiger le prolongement en ligne droite. Le demi-tour ne peut se réaliser que sur une chaussée peu fréquentée, de largeur suffisante, avec une bonne visibilité (avant et arrière).

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

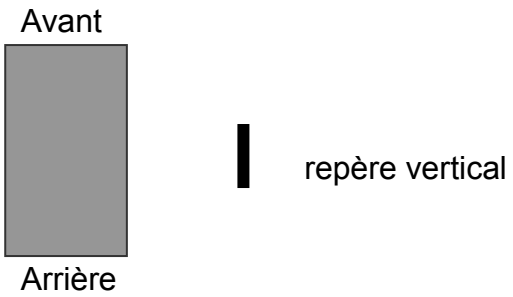
3) Arrêt de précision (7)

Il s'agit d'évaluer si le conducteur sait ralentir progressivement et immobiliser son véhicule avec précision. Lors du ralentissement, dans un souci de respect de l'environnement ne pas exiger systématiquement que le conducteur rétrograde.

Dans un souci de sécurité , l'expert devra :

- annoncer un repère vertical, précis, bien visible et suffisamment tôt (en fonction du lieu et de l'allure) ;
- éviter toute ambiguïté, tout effet de surprise ;
- ne pas utiliser la signalisation au sol (peu visible de loin).

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



D) Aides à la conduite

L'utilisation des aides à la conduite est autorisée. Elles peuvent être utilisées pendant l'examen, à l'initiative du candidat. L'expert conserve la possibilité de faire désactiver les dispositifs d'aide à la conduite s'il l'estime nécessaire à l'évaluation du candidat.

IV. MODALITES D'ÉVALUATION

A) Principes généraux de l'évaluation

L'évaluation consiste à valider les compétences acquises par le candidat au travers des situations de conduite rencontrées. Cette évaluation s'effectue dans des situations identiques ou différentes.

Pour chaque compétence, l'expert prend en compte tant les actions bien réalisées que celles qui ne l'ont pas été. Pour évaluer les actions du candidat, il sera tenu compte du contexte de réalisation. Sur le certificat d'examen, les compétences sont organisées suivant le schéma analytique défini ci-après.

1-Un ensemble comprenant trois blocs, et pour chacun, trois compétences à évaluer.
Pour chacune de ces compétences, l'expert attribue une notation comprise entre **0 et 3**, **sauf** pour la compétence « savoir s'installer et assurer la sécurité à bord » pour laquelle l'expert attribue une notation comprise entre **0 et 2**.

a) Connaître et maîtriser son véhicule

- ✔ Savoir s'installer et assurer la sécurité à bord
- ✔ Effectuer des vérifications du véhicule
- ✔ Connaître et utiliser les commandes

b) Appréhender la route

- ✔ Prendre l'information
- ✔ Adapter son allure aux circonstances
- ✔ Appliquer la réglementation

c) Partager la route avec les autres usagers

- ✔ Communiquer avec les autres usagers
- ✔ Partager la chaussée
- ✔ Maintenir des espaces de sécurité

2-Un ensemble, dans laquelle trois compétences transversales sont à évaluer. Pour chacune de ces compétences, l'expert attribue une notation comprise entre **0 et 1**.

Autonomie – conscience du risque

- ✔ Analyse des situations
- ✔ Adaptation aux situations
- ✔ Conduite autonome

3-Un ensemble comprenant deux compétences pour lesquelles l'expert attribue pour chacune d'entre elles, soit la notation **+1**, soit pas de notation.

a) **Courtoisie au volant**
b) **Conduite économique et respectueuse de l'environnement**

L'élaboration du bilan de compétences doit intervenir à **l'issue de l'examen complet**.

B) Évaluation des compétences statiques

1) Installation

Cet item comprend d'une part l'installation au poste de conduite, et d'autre part, la vérification par le candidat de la sécurité à bord du véhicule.

• Si le candidat s'installe correctement au poste de conduite et s'assure valablement de la sécurité à bord, la notation 2 est attribuée ;

• Si le candidat ne réalise que partiellement ces opérations, la notation 1 est attribuée ;

• Si le candidat oublie un élément pouvant mettre en cause la sécurité, la notation 0 est attribuée.

2) Vérifications en lien avec la sécurité routière

Cet item est composé de la vérification extérieure, de la vérification intérieure et de la question complémentaire en lien avec la sécurité routière.

• Si les trois éléments sont correctement restitués, la compétence est jugée satisfaisante et la notation 3 est attribuée ;

• Si deux des trois éléments sont correctement restitués, la notation 2 est attribuée ;

• Si un élément est correctement restitué, la notation 1 est attribuée ;

• Si aucun des trois éléments n'est correctement restitué, la compétence est jugée insuffisance, la notation 0 est attribuée.

C) Évaluation des compétences en circulation

1) 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.
L'acquisition globale et la restitution régulière de la compétence permettent de maintenir un bon niveau de sécurité pendant tout l'examen.

2) Niveau 2

Le candidat a démontré qu'il savait faire pendant l'examen.

La compétence a été restituée de façon irrégulière, ou à des niveaux de qualité variables.

Bien qu'imparfaites, la régularité et la qualité de restitution ont permis de maintenir la sécurité à un niveau correct pendant tout l'examen.

3) Niveau 1

La compétence est en cours d'acquisition mais mal maîtrisée. Elle a été mise en œuvre pendant l'examen, mais de manière incomplète.

Cette compétence faiblement restituée pourrait avoir une incidence sur la sécurité dans certaines circonstances. La sécurité n'a pas été mise en cause pendant l'examen.

4) Niveau 0

Le candidat a démontré à plusieurs reprises, et malgré les signalements répétés de l'expert, une incapacité à restituer une composante essentielle de la compétence.

Cette incapacité pourrait mettre en cause la sécurité immédiate du véhicule, de ses passagers ou des autres usagers de la route, bien que les circonstances de l'examen n'aient pas permis de le révéler.

5) Erreur éliminatoire

L'erreur éliminatoire résulte d'une action, d'une non-action ou d'un comportement dangereux du candidat plaçant les autres usagers et/ou le véhicule dans une situation où la sécurité dépendrait essentiellement des réactions des tiers.
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 (R412-9) ;
- Franchissement d'une ligne continue (R412-19) ;
- Circulation sur bande d'arrêt d'urgence (R412-8) ou les voies réservées (R412-7) ;
- Non-respect d'un signal prescrivant l'arrêt (R412-30, R415-6) ;
- Circulation en sens interdit (R412-28)

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

L'examen est mené à son terme, sauf en cas d'incapacité manifeste et durable du candidat à assurer la sécurité.

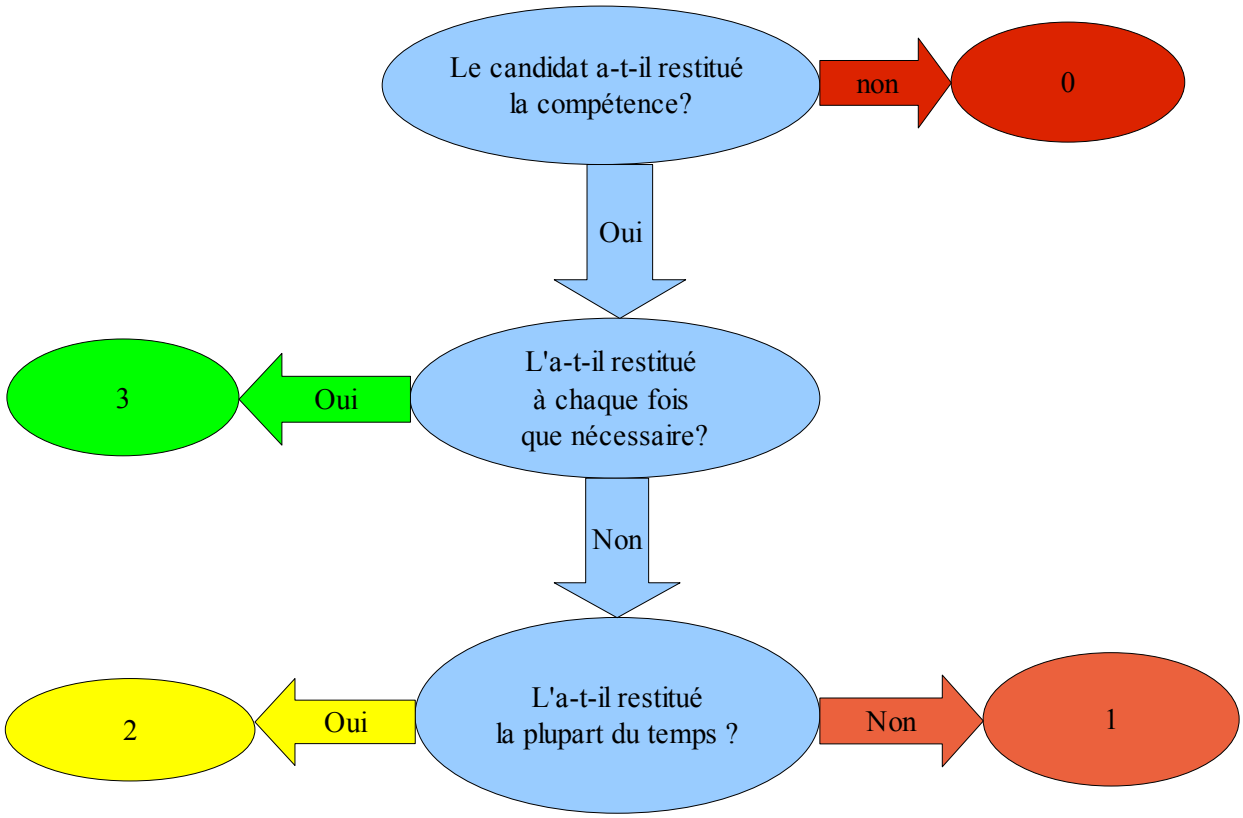
6) Examen non mené à son terme

En cas d'incapacité manifeste et durable du candidat à assurer la sécurité, l'expert peut interrompre l'examen.

Dans ce cas, le résultat est défavorable.

7) Illustration du processus de questionnement

Pour chaque compétence, l'expert devra se poser les questions suivantes :



D) Évaluation des compétences transversales

1) Autonomie et conscience du risque

Cet item est composé des compétences suivantes :

- Analyse des situations ;
- Adaptation aux situations ;
- Conduite autonome.

S'agissant de l'analyse et de l'adaptation aux situations, l'évaluation intègre :

- ✔ l'observation du comportement du candidat ;
- ✔ la pertinence des réponses fournies par le candidat au questionnement éventuel de l'expert.

S'agissant de la conduite autonome, l'évaluation porte sur :

- ✔ la capacité du candidat à suivre seul un itinéraire, à se diriger vers un lieu précis, en utilisant la signalisation ;
- ✔ la capacité à trouver un emplacement pour réaliser une manœuvre.

L'expert évalue chacune de ces compétences selon une approche à trois niveaux :

• Une compétence correctement restituée à chaque fois que cela était nécessaire entraîne la notation 1 ;

• Une compétence restituée partiellement et/ou de façon irrégulière entraîne la notation 0,5 ;

• Une compétence non restituée ou restituée de façon insuffisante entraîne la notation 0.

L'évaluation doit tenir compte du niveau de difficulté des situations rencontrées.

2) Courtoisie au volant

Cet item permet au candidat de se voir attribuer un point forfaitairement si :

• Il a démontré une attitude préventive à l'égard des usagers les plus vulnérables (piétons, deux roues, enfants, personnes âgées, etc.) ;

• Il a démontré sa capacité à interagir avec les autres usagers dans le but de résoudre favorablement des situations particulières.

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

3) Conduite économique et respectueuse de l'environnement

Si le candidat est capable de mettre en œuvre les techniques élémentaires décrites au paragraphe I.F dans de bonnes conditions de sécurité, le point relatif à cette compétence est attribué.

V. RENSEIGNEMENT DU CEPC

A)Transcription de l'évaluation

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.

1) Niveaux d'appréciation 0 à 3

Pour chacune des neuf compétences, porter une croix dans la case correspondant au niveau d'appréciation.

Reporter le sous-total des niveaux de 1 à 3 dans la case dédiée au bas de chaque colonne dédiée.

2) Autonomie et conscience du risque

Pour chacune des trois compétences :

• Entourer la notation retenue (0, 0.5, 1) et rayer les notations non-retenues.

• Reporter le sous-total global dans la case dédiée au bas du bloc « autonomie conscience du risque ».

3) Erreur(s) éliminatoire(s)

Inscrire la lettre « E » dans la colonne E en face de la compétence en cause.

Décrire l'erreur dans la case « observations » et cocher la case dédiée.

Si une autre erreur éliminatoire a été commise mettant en cause une autre compétence, répéter l'opération. Dans un souci de clarté du document, il conviendra de limiter à trois la transcription des erreurs éliminatoires.

Lorsque l'examen a bien été mené à son terme, renseigner les autres niveaux d'appréciation en cochant les cases dédiées.
En cas d'erreur éliminatoire, ne porter aucune valeur dans les cases dédiées aux sous- totaux et au total général.

4) Examen non mené à son terme

L'interruption de l'examen, qu'elle soit due à une incapacité manifeste et durable du candidat à assurer la sécurité, ou à l'abandon de l'épreuve à l'initiative du candidat, rend impossible l'élaboration d'un bilan des compétences.

Dans ce cas, ne pas renseigner la partie évaluation et ne pas dresser de bilan chiffré.

Cocher la case dédiée et renseigner le motif d'interruption de l'examen dans la case « observations ».

5) Conduite économique et respectueuse de l'environnement - Courtoisie au volant

Entourer la mention « +1 » dans la case dédiée de la compétence évaluée favorablement.

Rayer cette mention si la compétence évaluée est jugée insuffisamment acquise.

6) Total général

Additionner les sous-totaux et les points obtenus pour l'ensemble des compétences et reporter le total général dans la case dédiée.

Pour être reçu, le candidat doit obtenir un minimum de 20 points et ne pas commettre d'erreur éliminatoire.

Pour rappel, aucun total général ne doit être porté en cas d'erreur éliminatoire et/ou en cas d'examen non mené à son terme.

B) Renseignements administratifs

1) Renseignements systématiques

Les informations suivantes sont portées systématiquement :

- Date, centres et département d'examen ;
- Nom de l'expert ;
- Nom de naissance et prénom du candidat ;
- NEPH et date de naissance ;
- Type d'épreuve pratique, théorique (retour au permis), régularisation ;
- Catégorie(s) sollicitée(s) ;
- Signature de l'expert.

2) En cas de réussite

En cas de réussite à l'examen, en plus des renseignements systématiques, il convient de compléter le CEPC par les éléments suivants :

- Entourer la mention « favorable » et rayer la mention « défavorable ».

Selon la situation du candidat, les mentions complémentaires suivantes sont portées :

- Catégories déjà détenues ;
- Mentions restrictives ;
- Date de fin de la période probatoire ;
- Date à laquelle le CEPC vaut titre de conduite (retour au permis) ;
- Date de fin de validité de la visite médicale.

3) En cas d'échec

En cas d'échec à l'examen en circulation, en plus des renseignements systématiques, entourer la mention « défavorable » et rayer la mention « favorable ».

4) cas particuliers

Dans le cadre d'une régularisation de permis de conduire, ou d'une dispense d'épreuve pratique prévue à l'article R224-20 deuxième alinéa du code de la route, le CEPC n'est délivré qu'en cas de réussite.

Pour ces deux cas :

- Renseigner la partie administrative comme en cas de réussite ;
- Rayer la partie relative au bilan des compétences.