

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

#### Arrêté du 10 janvier 2013 modifiant l'arrêté du 20 avril 2012 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire

NOR : INTS1243542A

**Publics concernés :** piétons et conducteurs de véhicules, candidats au permis de conduire et titulaires du permis de conduire, autorités de police de la circulation, gestionnaires de la route, exploitants et enseignants des établissements de formation à la conduite, délégués au permis de conduire et à la sécurité routière, inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

**Objet :** conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire, en application du décret n° 2011-1475 du 9 novembre 2011 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire et en application de la directive européenne 2012/36/UE du 19 novembre 2012 modifiant cette dernière.

**Entrée en vigueur :** le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

**Notice :** le présent arrêté transpose deux dispositions de la directive 2012/36/UE précitée. Il tire les conséquences de la définition du véhicule équipé d'un changement de vitesses manuel en dispensant de la restriction relative à la conduite avec changement de vitesses automatique les candidats au permis de conduire des catégories C, CE, D et DE s'ils sont titulaires d'au moins une des catégories suivantes valable pour la conduite des véhicules munis d'un changement de vitesses manuel : B, BE, C, CE, C1, C1E, D, D1 ou D1E. Il prend en compte les nouvelles mentions additionnelles codifiées à porter sur les permis de conduire et qui font l'objet de l'annexe 1. Le présent arrêté modifie également certaines conditions de validité des titres de conduite et de leur renouvellement, et de délivrance des différentes catégories de permis de conduire que l'arrêté du 20 avril 2012 avaient prévues. Il impose aux candidats étrangers, pour la demande et la délivrance du permis de conduire, l'établissement de la résidence normale sur le territoire national ainsi que la régularité du séjour. Il facilite l'inscription des candidats aux catégories D et DE du permis de conduire. Il porte à deux jours le délai de présentation entre deux examens en cas de réussite. Enfin, il maintient les droits à conduire avant 21 ans des véhicules de la catégorie L5e d'une puissance supérieure à 15 kilowatts pour les titulaires de la catégorie B obtenue avant le 19 janvier 2013 sous réserve de respecter les conditions actuellement en vigueur.

**Références :** le texte modifié par le présent arrêté peut être consulté, dans sa rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le ministre de l'intérieur,

Vu la directive 2012/36/UE de la Commission du 19 novembre 2012 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire ;

Vu le code de la route ;

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 modifiée pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;

Vu le décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007 modifié relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs ;

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 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'arrêté du 20 avril 2012 susvisé est modifié conformément aux articles 2 à 9 du présent arrêté.

**Art. 2.** – L'article 1<sup>er</sup> est ainsi modifié :

A. – Au I, après les mots : « l'échange d'un permis de conduire », les mots : « délivré par un Etat autre que la France » sont remplacés par le mot : « étranger ».

B. – Le III est ainsi modifié :

1° Le A est remplacé par les dispositions suivantes :

« La justification de l'état civil du candidat. Les candidats étrangers doivent être en situation régulière vis-à-vis de la législation et de la réglementation sur le séjour des étrangers sur le territoire national. Ils doivent, en outre, y avoir fixé leur résidence normale, à l'exception des candidats énumérés dans la liste prévue au troisième alinéa ci-dessous.

Les conditions relatives à la régularité du séjour et à la résidence normale sur le territoire national des demandeurs doivent être réunies lors du dépôt de la demande de permis de conduire et au moment de la délivrance du titre.

Une liste des documents pouvant être exigés des candidats afin de justifier de l'établissement de leur résidence normale sur le territoire national est portée à la connaissance des préfets par le ministre de l'intérieur. » ;

2° Le B est remplacé par les dispositions suivantes :

« B. – Le cas échéant, l'avis médical résultant du contrôle médical mentionné au dernier alinéa du II du présent article. » ;

3° Au C, les mots : « Sa photographie, » sont remplacés par les mots : « Jusqu'au 15 septembre 2013 deux photographies du candidat et à compter du 16 septembre 2013 sa photographie, toutes » ;

4° Aux H et I :

a) Les mots : « la copie du certificat » sont remplacés par les mots : « la copie du diplôme, certificat ou titre professionnel » ;

b) Les mots : « n° 2007-1340 » et les mots : « modifié relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises » sont remplacés par le mot : « susvisé » ;

5° Le J est remplacé par les dispositions suivantes :

« Pour les candidats à la catégorie D1, la copie du permis de conduire de la catégorie B. » ;

6° Le K est remplacé par les dispositions suivantes :

« Pour les candidats à la catégorie D1E, la copie du permis de conduire de la catégorie D1. » ;

7° Le L est remplacé par les dispositions suivantes :

« Pour les candidats à la catégorie D, la copie du permis de conduire de la catégorie B et, éventuellement, la copie du diplôme, certificat ou titre professionnel constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de transport de voyageurs, conformément aux dispositions du décret du 11 septembre 2007 susvisé. » ;

8° Le M est remplacé par les dispositions suivantes :

« Pour les candidats à la catégorie DE, la copie du permis de conduire de la catégorie D et, éventuellement, la copie du diplôme, certificat ou titre professionnel constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de transport de voyageurs, conformément aux dispositions du décret du 11 septembre 2007 susvisé. » ;

9° Le N est remplacé par les dispositions suivantes :

« Pour les candidats à la catégorie D n'ayant pas atteint l'âge de 24 ans révolus mais bénéficiant des dispositions relatives à l'âge figurant dans le décret du 11 septembre 2007 susvisé, la copie du permis de conduire de la catégorie B et soit l'engagement sur l'honneur à suivre la qualification initiale dénommée formation initiale minimale obligatoire (FIMO) dans le délai prévu au V de l'article 5 du présent arrêté, soit la copie de l'attestation de FIMO. » ;

10° Il est inséré un paragraphe O rédigé comme suit :

« Pour les candidats à la catégorie DE n'ayant pas atteint l'âge de 24 ans révolus mais bénéficiant des dispositions relatives à l'âge figurant dans le décret du 11 septembre 2007 susvisé, la copie du permis de conduire de la catégorie D et soit l'engagement sur l'honneur à suivre la qualification initiale dénommée formation initiale minimale obligatoire (FIMO) dans le délai prévu au V de l'article 5 du présent arrêté, soit la copie de l'attestation de FIMO. » ;

11° Les paragraphes O et P deviennent respectivement les paragraphes P et Q.

**Art. 3.** – L'article 2 est ainsi modifié :

1° Le I est modifié comme suit :

a) Au I, les chiffres : « I-4 » sont remplacés par la lettre : « D » ;

b) Le C est modifié comme suit :

– la dernière phrase du second alinéa est supprimée ;

– il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Sous réserve du respect des autres dispositions du présent article 2, les candidats ayant obtenu un résultat favorable à l'épreuve hors circulation des catégories A1, A2, A et BE en conservent le bénéfice à condition qu'un délai de trois ans au maximum ne se soit pas écoulé depuis la réussite à l'épreuve hors circulation. » ;

2° Le II est modifié comme suit :

a) Au B, les mots : « les personnes candidates » sont remplacés par les mots : « les candidats » ;

b) Au C, les mots : « un jour » sont remplacés par les mots : « deux jours » et les mots : « sept jours » par les mots : « une semaine » ;

c) Le cinquième alinéa du D est remplacé par les dispositions suivantes :

« La vérification de la qualité de l'accompagnateur ne constitue pas un contrôle préalable à l'examen de la part de l'expert » ;

d) Au douzième alinéa du D, le mot : « maintient » est remplacé par le mot : « maintien » et les mots : « au titre de la police des examens, » sont supprimés ;

e) Le E est modifié comme suit :

– au quatrième alinéa, après les mots : « dans le cadre », sont insérés les mots : « de l'organisation ou de la surveillance des examens, » ;

– au septième alinéa, les mots : « Ces personnes autorisées à assister aux épreuves » sont remplacés par les mots : « Les personnes mentionnées aux deux alinéas précédents et l'accompagnateur ».

**Art. 4.** – Le I de l'article 3 est modifié comme suit :

« I. – Véhicule muni d'un changement de vitesses automatique.

A. – Les candidats au permis de conduire peuvent passer l'épreuve pratique sur un véhicule muni d'un changement de vitesses automatique.

B. – La conduite d'un véhicule équipé d'un changement de vitesses manuel est subordonnée à la réussite d'une épreuve pratique passée sur un véhicule équipé d'un changement de vitesses manuel.

Un véhicule équipé d'un changement de vitesses manuel est un véhicule dans lequel une pédale d'embrayage (ou une poignée d'embrayage pour les catégories A1, A2 et A) est présente et doit être actionnée par le conducteur au démarrage, à l'arrêt du véhicule et lors du changement de vitesses. Les véhicules qui ne correspondent pas aux critères énoncés ci-dessus sont considérés comme des véhicules à changement de vitesses automatique.

Si l'examen est passé sur un véhicule muni d'un changement de vitesses automatique, après avoir satisfait à cette épreuve, les candidats se voient délivrer un permis de conduire valable seulement pour la conduite des véhicules munis d'un changement de vitesses automatique.

Sont dispensés de cette restriction les candidats au permis de conduire des catégories C, CE, D et DE s'ils sont titulaires d'au moins une des catégories suivantes du permis de conduire valable pour la conduite des véhicules munis d'un changement de vitesses manuel : B, BE, C, CE, C1, C1E, D, D1 ou D1E.

C. – La personne qui souhaite faire supprimer ces restrictions doit régulariser son permis de conduire sur piste pour les véhicules des catégories A1, A2 et A et en circulation pour les véhicules des autres catégories. L'expert vérifie que le changement de vitesses manuel est utilisé de manière efficace par le candidat et le mentionne dans l'avis destiné au préfet. »

**Art. 5.** – L'article 5 est ainsi modifié :

1° Après le IV, il est inséré un V rédigé comme suit :

« V. – Non-présentation de l'attestation de formation initiale minimale obligatoire (FIMO) dans un délai inférieur à un an suivant la date de réussite de l'épreuve en circulation du permis de conduire pour les candidats aux catégories D ou DE qui bénéficiant des dispositions relatives à l'âge prévues par le décret du 11 septembre 2007 susvisé ont passé l'épreuve en circulation du permis de conduire sans avoir atteint l'âge de 24 ans révolus en s'engageant sur l'honneur à suivre la formation initiale minimale obligatoire (FIMO). » ;

2° Le dernier alinéa est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« En conséquence, tout bénéficiaire des épreuves passées ou tout permis de conduire délivré dans l'un des cas cités ci-dessus ou obtenu frauduleusement devra être immédiatement retiré sans préjudice des poursuites pénales encourues par le candidat. »

**Art. 6.** – L'article 7 est modifié comme suit :

1° Les I et II sont remplacées par les dispositions suivantes :

« I. – Sous réserve des dispositions du II ci-après, le préfet délivre le permis de conduire sur avis favorable d'un expert ou conformément aux dispositions des articles R. 211-1, D. 221-3 et D. 222-8 du code de la route.

Le titre délivré est conforme au modèle de l'Union européenne défini à l'article 8 du présent arrêté.

II. – Pour les candidats aux catégories D et DE du permis de conduire qui ont bénéficié des dispositions relatives à l'âge figurant dans le décret du 11 septembre 2007 susvisé pour passer les épreuves du permis de conduire, le préfet délivre le permis de conduire sur avis favorable de l'expert et sur présentation de la copie de l'attestation de FIMO. » ;

2° Au III, les mots : « territorialement compétent » sont supprimés ;

3° Le V est modifié comme suit :

a) Au premier alinéa, après les mots : « permis de conduire national », sont ajoutés les mots : « ayant sa résidence normale en France » ;

b) Au deuxième alinéa, les deuxième et troisième phrases sont remplacées par une phrase ainsi rédigée : « Il est valable trois ans uniquement en dehors du territoire national et à condition d'être accompagné du permis de conduire national en cours de validité » ;

c) Le cinquième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes : « photocopie couleur recto-verso de la pièce d'identité (carte nationale d'identité française en cours de validité ou périmée depuis moins de deux ans, passeport en cours de validité) pour les Français et les ressortissants de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen ou du titre de séjour ou du visa long séjour en cours de validité pour les autres ressortissants ; ».

**Art. 7.** – L'article 9 est modifié comme suit :

1° Le B du I est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « leurs titulaires doivent » sont remplacés par les mots : « son titulaire doit » ;

b) Au quatrième alinéa après le mot : « territoire », sont ajoutés les mots : « métropolitain et sur celui de la collectivité » ;

c) Au cinquième alinéa, le mot : « doit » est supprimé ;

2° Le II est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « délivré par l'autorité compétente de l'Etat » sont remplacés par le mot : « national » ;

b) Au deuxième alinéa du C, les mots : « , de retrait, d'annulation du droit de conduire » sont supprimés ;

c) Au troisième alinéa du C, les mots : « dans les mêmes » sont remplacés par les mots : « sur ces » ;

d) Au D, les mots : « délivré par l'autorité compétente de l'Etat » sont supprimés ;

3° Au C du IV, les mots : « ne sera » sont remplacés par les mots : « n'est ».

**Art. 8.** – Après l'article 9, il est inséré un article 9-1 rédigé comme suit :

« *Art. 9-1.* – La catégorie B du permis de conduire délivrée avant le 19 janvier 2013 autorise la conduite, sur le territoire national, d'un véhicule de la catégorie L5e d'une puissance supérieure à 15 kilowatts avant l'âge de 21 ans à la double condition que le conducteur soit titulaire de cette catégorie de permis depuis au moins deux ans et qu'il ait suivi une formation pratique dispensée par un établissement ou une association agréés au titre de l'article L. 213-1 ou L. 213-7 du code de la route avant le 19 janvier 2013.

Cette dernière condition n'est pas exigée des conducteurs qui justifient d'une pratique de la conduite d'un véhicule de la catégorie L5e ou d'une motocyclette légère au cours des cinq années précédant le 1<sup>er</sup> janvier 2011. La preuve de cette pratique est apportée par la production d'un document délivré par l'assureur et attestant la souscription d'une assurance couvrant l'usage de l'un ou l'autre de ces véhicules au cours de la période considérée. »

**Art. 9.** – Les annexes 1 et 2 sont remplacées par les annexes 1 et 2 du présent arrêté.

**Art. 10.** – Le 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.

Fait le 10 janvier 2013.

Pour le ministre et par délégation :  
*Le préfet, délégué à la sécurité  
et à la circulation routières,*  
F. PÉCHENARD

## ANNEXES

### ANNEXE 1

#### MENTIONS ADDITIONNELLES CODIFIÉES

##### Conducteur (raisons médicales)

01. Dispositif de correction et/ou de protection de la vision.
02. Prothèse auditive/aide à la communication.
03. Prothèse(s)/orthèse(s) des membres.

##### Adaptations du véhicule

10. Changement de vitesses adapté.

15. Embrayage adapté.
20. Mécanismes de freinage adaptés.
25. Mécanismes d'accélération adaptés.
30. Mécanismes de freinage et d'accélération combinés adaptés.
35. Dispositifs de commande adaptés (commutateurs de feux, essuie-glaces, indicateurs de changement de direction, etc.).
40. Direction adaptée.
42. Rétroviseurs adaptés.
43. Siège du conducteur adapté.
44. Adaptations du motocycle.
  - 44.01. Frein à commande unique.
  - 44.02. Frein à main adapté (roue avant).
  - 44.03. Frein à pied adapté (roue arrière).
  - 44.04. Poignée d'accélérateur adaptée.
  - 44.05. Changement de vitesses et embrayage adaptés.
  - 44.06. Rétroviseurs adaptés.
  - 44.07. Commandes d'accessoires adaptés (indicateurs de changement de direction...).
  - 44.08. Siège adapté.
45. Motocycle avec side-car.
46. Tricycles seulement.

#### Questions administratives

70. Echange du permis n° ..... délivré par ..... (signe distinctif UE/ONU dans le cas d'un pays tiers, par exemple : 70.0123456789.NL).
71. Duplicata du permis n° ..... (signe distinctif UE/ONU dans le cas d'un pays tiers, par exemple : 71.987654321.HR).
78. Limité aux véhicules à changement de vitesse automatique.
79. (...) Limité aux véhicules qui satisfont aux spécifications indiquées entre parenthèses, dans le contexte de l'application de l'article 13 de la directive 2006/126/CE.
  - 79 (L5e ≤ 15 kw).
  - 79 (12 500 kg) : peut concerner la catégorie CE.
  - 79 (motorhome/autocaravane dont le PTAC > 3 500 kg). Concerne la catégorie B.
    - 79.01. Limité aux 2 roues avec ou sans side-car.
    - 79.02. Limité aux véhicules de la catégorie AM de type trois roues ou quadricycle léger.
    - 79.03 : Limité aux tricycles.
    - 79.04. Limité aux tricycles auxquels est attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilos.
    - 79.05. Motocycle de catégorie A1 avec un rapport puissance/poids supérieur à 0.1 kw/kg.
    - 79.06. Catégorie BE avec une remorque dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg.
80. Limité aux véhicules de type tricycle à moteur pour les titulaires de la catégorie A qui n'ont pas atteint l'âge de 24 ans.
81. Limité aux véhicules de type motocycle à deux roues pour les titulaires de la catégorie A qui n'ont pas atteint l'âge de 21 ans.
95. Conducteur titulaire du CAP répondant à l'obligation d'aptitude professionnelle prévue par la directive 2003/59/CE jusqu'au ..... (par exemple : 95.01.01.2012).
96. Véhicules de la catégorie B attelés d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg et dont la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi constitué est supérieure à 3 500 kg mais ne dépasse pas 4 250 kg.
97. Non habilité à conduire un véhicule de la catégorie C1 qui relève du champ d'application du règlement (CEE) n° 3821/85.
  101. Catégorie C limitée à 7 500 kg jusqu'à vingt et un ans.
  102. Catégorie CE limitée à 7 500 kg jusqu'à vingt et un ans.
  103. Limité aux véhicules effectuant des services réguliers nationaux de voyageurs dont le parcours de ligne ne dépasse pas 50 kilomètres pour les titulaires de la catégorie D qui n'ont pas atteint l'âge de 23 ans et dont la qualification initiale a été obtenue à l'issue d'une formation professionnelle accélérée (FIMO).
  105. Dispense du I de l'article R. 413-5, premier alinéa.
  106. Soumis à l'application du I de l'article R. 413-5 du .../.../... au .../.../...
  107. Obligation de disposer d'un éthylotest antidémarrage.
  108. Limité aux véhicules de type cyclomoteur à deux ou trois roues pour les titulaires de la catégorie AM qui n'ont pas atteint l'âge de 16 ans.
  109. Limité aux véhicules de type quadricycle léger pour les titulaires de la catégorie AM.
  110. Non habilité à conduire un véhicule de la catégorie D qui relève du champ d'application de la directive 2003/59/CE.

## ANNEXE 2

## ÉQUIVALENCES

**Conditions dans lesquelles certaines catégories de permis de conduire donnent à leur titulaire le droit de conduire des véhicules d'autres catégories***Modèle France 1 (F1)*

Délivré en France jusqu'au 31 décembre 1954.

Description : cette carte de couleur rose de deux pages comporte une photographie au recto de la première page.

TABLEAU D'ÉQUIVALENCES	
Catégories visées par le modèle F1	Catégories correspondantes
----	AM, A1, B1, B
1° Voitures affectées à des transports en commun de personnes.....	AM, A1, B1, B, D1, D
2° Véhicules pesant en charge plus de 3 000 kg.....	AM, A1, B1, B, C1, C, C1E, CE
3° Motocycles à 2 roues.....	AM, A1, A2, A, B1

## Informations complémentaires :

Sans aucune mention au verso du permis, le titulaire n'est autorisé à conduire que les véhicules des catégories AM, A1, B1, B. Ce point est indiqué dans le tableau sous la forme suivante : « ---- ».

*Modèle France 2 (F2)*

Délivré en France du 1<sup>er</sup> janvier 1955 au 19 janvier 1975.

Description : ce document sur papier rose (de dimension nettement plus grande que les modèles de l'annexe 1 de la directive 91/439/CEE) compte six pages.

TABLEAU D'ÉQUIVALENCES	
Catégories visées par le modèle F2	Catégories correspondantes
A1.....	AM, A1, B1
A.....	AM, A1, A2, A, B1
B.....	AM, A1, B1, B
C.....	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE
D.....	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE (cf. ci-dessous)
E(B).....	AM, A1, B1, B, BE
E(C).....	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE
E(D).....	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE (cf. ci-dessous)
FA1.....	AM, A1, B1 + code (10, 15...)
FA.....	AM, A1, A2, A, B1 + code (10, 15...)
FB.....	A1, B1, B + code (10, 15...)

## Informations complémentaires :

Si le véhicule avec lequel le titulaire du permis a passé l'épreuve pratique de l'examen de conduite pour la catégorie D ou DE était d'un poids  $\leq 3\,500$  kg, le titulaire a le droit de conduire uniquement des véhicules des catégories AM, A1, B1, B, BE, D1 79 ( $\leq 3\,500$  kg) et D79 ( $\leq 3\,500$  kg).

*Modèle France 3 (F3)*

Délivré en France du 20 janvier 1975 au 29 février 1980.

Description : ce document sur papier rose (de dimension nettement plus grande que les modèles de l'annexe 1 de la directive 91/439/CEE) compte six pages.

TABLEAU D'ÉQUIVALENCES	
Catégories visées par le modèle F3	Catégories correspondantes
A1.....	AM, A1, B1
A.....	AM, A1, A2, A, B1

TABLEAU D'ÉQUIVALENCES	
Catégories visées par le modèle F3	Catégories correspondantes
B .....	AM, A1, B1, B
C .....	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ( $\leq 12,5$ t)
D .....	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE (cf. ci-dessous)
E(B) .....	AM, A1, B1, B, BE
C1 .....	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE
E(D) .....	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE (cf. ci-dessous)
FA1 .....	AM, A1, B1 + code (10, 15...)
FA .....	AM, A1, A2, A, B1 + code (10, 15...)
FB .....	A1, B1, B + code (10, 15...)

#### Informations complémentaires :

Si le véhicule avec lequel le titulaire du permis a passé l'épreuve pratique de l'examen de conduite pour la catégorie D était d'un poids  $\leq 3,5$  tonnes (au cours de la période située entre le 20 janvier 1975 et le 31 mai 1979) ou d'un poids  $\leq 7$  tonnes (au cours de la période située entre le 1<sup>er</sup> juin 1979 et le 1<sup>er</sup> mars 1980), le titulaire n'a le droit de conduire que des véhicules des catégories AM, A1, B1, B, BE, D1 79 ( $\leq 3\,500$  kg) et D79 ( $\leq 3\,500$  kg).

#### Modèle France 4 (F4)

Délivré en France du 1<sup>er</sup> mars 1980 au 31 décembre 1984.

Description : ce document sur papier rose (de dimension nettement plus grande que les modèles de l'annexe 1 de la directive 91/439/CEE) compte six pages.

TABLEAU D'ÉQUIVALENCES	
Catégories visées par le modèle F1	Catégories correspondantes
A1 .....	AM, A1, B1
A2 .....	AM, A1, A2, A, B1
A3 .....	AM, A1, A2, A, B1
A4 .....	AM, A1*, B1
B .....	AM, A1*, B1, B
E(B) .....	AM, A1*, B1, B, BE
C .....	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ( $\leq 12,5$ t)
C1 .....	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE
D .....	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ( $\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE (cf. 2 ci-dessous)
E(D) .....	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ( $\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE (cf. 2 ci-dessous)
FA1 .....	AM, A1, B1 + code (10, 15...)
FA2 .....	AM, A1, A2, A, B1 + code (10, 15...)
FA3 .....	AM, A1, A2, A, B1 + code (10, 15...)
FA4 .....	AM, A1*, B1 + code (10, 15...)
FB .....	AM, A1*, B1, B + code (10, 15...)

#### Informations complémentaires :

1. A1\* : code 79 L5e  $\leq 15$  kw.

2. Si le véhicule avec lequel le titulaire du permis a passé l'épreuve pratique de l'examen de conduite pour la catégorie D était d'un poids  $\leq 7$  tonnes, le titulaire n'a le droit de conduire que des véhicules des catégories AM, B1, B, BE, D1 79 ( $\leq 3\,500$  kg) et D79 ( $\leq 3\,500$  kg).

#### Modèle France 5 (F5)

Délivré en France du 1<sup>er</sup> janvier 1985 au 30 juin 1990.

Description : ce document sur papier rose compte six pages.

TABLEAU D'ÉQUIVALENCES	
Catégories visées par le modèle F5	Catégories correspondantes
AT .....	AM, A1*, B1
AL .....	AM, A1, B1

TABLEAU D'ÉQUIVALENCES	
Catégories visées par le modèle F5	Catégories correspondantes
A .....	AM, A1, A2, A, B1
B .....	AM, A1*, B1, B
E(B) .....	AM, A1*, B1, B, BE
C .....	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE
C limitée .....	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ( $\leq 12,5$ t)
E(C) .....	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE
D .....	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ( $\leq 12,5$ t) D1, D1E, D, DE (voir 2)
E(D) .....	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 ( $\leq 12,5$ t), D1, D1E, D, DE (voir 2)

## Informations complémentaires :

1. A1\* : code 79 L5e  $\leq 15$  kw.
2. Si le véhicule de catégorie D utilisé lors de l'épreuve pratique de l'examen de conduite était d'un poids inférieur à 3,5 tonnes, le titulaire n'a le droit de conduire que des véhicules des catégories AM, B1, B, BE, D1 79 ( $\leq 3\,500$  kg) et D79 ( $\leq 3\,500$  kg).

*Modèle France 6 (F6)*

Délivré en France du 1<sup>er</sup> juillet 1990 au 15 novembre 1994.

Description : ce document sur papier rose compte six pages.

TABLEAU D'ÉQUIVALENCES	
Catégories visées par le modèle F6	Catégories correspondantes
AT .....	AM, A1*, B1
AL .....	AM, A1, B1
A .....	AM, A1, A2, A, B1
B .....	AM, A1*, B1, B
E(B) .....	AM, A1*, B1, B, BE
C .....	AM, A1*, B1, B, C1, C
E(C) .....	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE
D .....	AM, A1*, B1, B, D1, D
E(D) .....	AM, A1*, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE

## Informations complémentaires :

A1\* : code 79 L5e  $\leq 15$  kw.

*Modèle France 7 (F7)*

Délivré en France du 16 novembre 1994 au 28 février 1999.

Description : ce document sur papier rose compte six pages.

TABLEAU D'ÉQUIVALENCES	
Catégories visées par le modèle F7	Catégories correspondantes
AT .....	AM, A1*, B1
AL .....	AM, A1, B1
A .....	AM, A1, A2, A, B1
B .....	AM, A1*, B1, B
E(B) .....	AM, A1*, B1, B, BE
C .....	AM, A1*, B1, B, C1, C
E(C) .....	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE
D .....	AM, A1*, B1, B, D1, D
E(D) .....	AM, A1*, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE

## Informations complémentaires :

A1\* : code 79 L5e  $\leq 15$  kw.

*Modèle France 8 (F8)*

Délivré en France du 1<sup>er</sup> mars 1999 au 18 janvier 2013.

Description : ce document sur papier rose est conforme à l'annexe 1 de la directive 91/439/CEE :

TABLEAU D'ÉQUIVALENCES	
Catégories visées par le modèle F8	Catégories correspondantes
A1.....	AM, A1, B1
A.....	AM, A1, A2, A, B1
B1.....	AM, A1*, B1
B.....	AM, A1*, B1, B
E(B).....	AM, A1*, B1, B, BE
C.....	AM, A1*, B1, B, C1, C
E(C).....	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, DE (cf : 2)
D.....	AM, A1*, B1, B, D1, D
E(D).....	AM, A1*, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE

Informations complémentaires :

1. A1\* : code 79 L5e ≤ 15 kw.
2. La catégorie CE autorise la conduite des véhicules de la catégorie DE sous réserve que son titulaire possède aussi la catégorie D.

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

#### Arrêté du 10 janvier 2013 modifiant l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A

NOR : INTS1300044A

**Publics concernés :** conducteurs de véhicules, candidats au permis de conduire et titulaires du permis de conduire, autorités de police de la circulation, exploitants et enseignants des établissements de formation à la conduite, délégués au permis de conduire et à la sécurité routière, inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

**Objet :** modification de l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A afin de transposer la directive 2012/36/UE de la Commission du 19 novembre 2012 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire.

**Entrée en vigueur :** le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

**Notice :** le présent arrêté modifie les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A en définissant de nouvelles caractéristiques techniques des véhicules d'examen. De plus, l'équipement obligatoire du motocycliste est précisé, notamment le type de gants, et de nouveaux supports graphiques sont pris en compte.

**Références :** le présent arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le ministre de l'intérieur,

Vu la directive 2012/36/UE de la Commission du 19 novembre 2012 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire ;

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 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire ;

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

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'arrêté du 23 avril 2012 susvisé est modifié conformément aux articles 2 à 6 du présent arrêté.

**Art. 2.** – L'article 1<sup>er</sup> est modifié comme suit :

1° Le A du III est remplacé par les dispositions suivantes :

« 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 cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup> 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 autorisé 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 cm<sup>3</sup> 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 autorisé jusqu'au 30 décembre 2013. » ;

2° Le V est ainsi modifié :

a) Après le mot : « gants », les mots : « possédant le marquage NF ou CE » sont remplacés par les mots suivants : « 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) » ;

b) Après les mots : « manches longues munis », les mots : « d'équipements rétro réfléchissants conformément à l'article R. 431-1-2 du code de la route » sont remplacés par les mots suivants : « 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, » ;

3° Le quatrième alinéa du VI est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« – positionner le véhicule au début des exercices de maniabilité sans l'aide du moteur et de déplacement à allure réduite ; ».

**Art. 3.** – Le premier alinéa du IV de l'article 2 est supprimé.

**Art. 4.** – L'article 3 est modifié comme suit :

1° Au II, les mots : « itinéraires variés » sont remplacés par les mots : « zones d'évaluation variées » ;

2° Au E du III, après les mots : « par le chemin le plus court, », sont ajoutés les mots : « ou procède au changement de candidat ».

**Art. 5.** – Le deuxième alinéa de l'article 5 est abrogé.

**Art. 6.** – L'annexe 1 est remplacée par l'annexe 1 du présent arrêté.

Il est ajouté l'annexe 2 du présent arrêté.

**Art. 7.** – Le 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.

Fait le 10 janvier 2013.

Pour le ministre et par délégation :

*Le préfet, délégué à la sécurité  
et à la circulation routières,*

F. PÉCHENARD

## A N N E X E S

### A N N E X E 1

#### CONDITIONS TECHNIQUES DE DÉROULEMENT DE L'EXAMEN

Conformément au dernier alinéa du II de l'article 1<sup>er</sup>, 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 de l'identité et de l'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

### MAITRISE DE LA MOTO A ALLURE REDUITE HORS CIRCULATION ①

18 cônes et 4 piquets

**DEPLACEMENT SANS L'AIDE DU MOTEUR**

- ✓ Départ moto en (1)
- ✓ Pousser la moto sens (1) vers (6)
- ✓ Arrêt après franchissement porte (6)
- ✓ Reculer sens (6) vers (1)
- ✓ Arrêt moto en (1)

**VERIFICATIONS**

- ✓ Commandes
  - Moteur *ou*
  - Commandes d'embrayage et d'accélération
- ✓ Éléments techniques
  - Niveau d'huile moteur *ou*
  - Transmission
- ✓ Éclairage et accessoires de sécurité
  - Éclairage avant *ou*
  - Indicateurs de changement de direction

**DEPLACEMENT A ALLURE REDUITE**

- ✓ Départ moto en (1)
- ✓ Parcours sens (1) vers (5) sans passager
- ✓ Allure au pas de la porte (2) à la porte (3) (\*)
- ✓ Arrêt marqué en (4)
- ✓ Arrêt en (5) avec prise passager
- ✓ Parcours sens (5) vers (6) avec le passager
- ✓ Fin exercice en (6)

(\*) sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique

EVALUATION	A	B	C
Exercice correctement réalisé	X		
Une erreur		X	
Deux erreurs			X
Obstacle ou porte non franchi			X
Sortie de terrain, erreur de parcours			X
Arrêt (**)			X
Exercice non réalisé			X
Chute de la machine			X

(\*\*) en dehors de la prise du passager et de l'arrêt prévu en (4)

DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'ÉDUCATION ROUTIERE

### MAITRISE DE LA MOTO A ALLURE REDUITE HORS CIRCULATION ②

18 cônes et 4 piquets

**DEPLACEMENT SANS L'AIDE DU MOTEUR**

- ✓ Départ moto en (1)
- ✓ Pousser la moto sens (1) vers (6)
- ✓ Arrêt après franchissement porte (6)
- ✓ Reculer sens (6) vers (1)
- ✓ Arrêt moto en (1)

**VERIFICATIONS**

- ✓ Commandes
  - Direction *ou*
  - Commandes de frein
- ✓ Éléments techniques
  - Pneumatiques, avant ou arrière *ou*
  - Suspension
- ✓ Éclairage et accessoires de sécurité
  - Éclairage arrière et feu stop *ou*
  - Avertisseur sonore et rétroviseurs

**DEPLACEMENT A ALLURE REDUITE**

- ✓ Départ moto en (1)
- ✓ Parcours sens (1) vers (5) sans passager
- ✓ Allure au pas de la porte (2) à la porte (3) (\*)
- ✓ Arrêt marqué en (4)
- ✓ Arrêt en (5) avec prise passager
- ✓ Parcours sens (5) vers (6) avec le passager
- ✓ Fin exercice en (6)

(\*) sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique

EVALUATION	A	B	C
Exercice correctement réalisé	X		
Une erreur		X	
Deux erreurs			X
Obstacle ou porte non franchi			X
Sortie de terrain, erreur de parcours			X
Arrêt (**)			X
Exercice non réalisé			X
Chute de la machine			X

(\*\*) en dehors de la prise du passager et de l'arrêt prévu en (4)

DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'ÉDUCATION ROUTIERE

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<sup>os</sup> 1 et 2, les cônes doivent être positionnés conformément au schéma (pièce n<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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 vitesse 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	ATTITUDE 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 déléster 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 points de départ et d'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
<p><b>* Exercice non réalisé :</b> Impossibilité de réaliser l'exercice.</p> <p><b>* Chute de la machine :</b> moto couchée, un point d'appui au sol (autre que les pneumatiques).</p> <p><b>* Cône déplacé par la moto :</b> 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.</p> <p><b>* Erreur de parcours :</b> Ce qui n'est pas en tout point conforme au parcours initialement reconnu.</p> <p style="text-align: center;">Vérifications</p> <p><b>* Point de contrôle inexact ou non réalisé.</b></p> <p><b>* Point de contrôle hors sujet :</b> Ce qui n'est pas conforme au sujet prévu (point de contrôle autre sujet, par exemple).</p>	<p><b>* Exercice correctement réalisé :</b> notation A</p> <p><b>* Une ou plusieurs erreurs :</b> notation B</p> <p><b>* Exercice non réalisé :</b> notation B</p> <p><b>* Casque manifestement inadapté :</b> notation B</p>

## 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 passer 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), 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 (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 ;
- deux 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) ;
  - 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 en (5) ;
- 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.
- un pied posé au sol, au moment du départ en (4), à l'occasion de la reprise d'équilibre ne doit pas être considéré comme une erreur ;
- 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><b>* Chute de la machine :</b> Moto couchée, un point d'appui au sol (autre que les pneumatiques).</p> <p><b>* Cône déplacé ou renversé :</b> 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><b>* Piquet déplacé ou renversé :</b> 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><b>* Pied au sol :</b> C'est un pied qui touche le sol. Plusieurs pieds au sol au même moment (même cause) ne comptent que pour une erreur. 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><b>* Cône ou piquet déplacé ou renversé et pose d'un ou plusieurs pieds au sol de façon simultanée :</b> 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><b>* Mauvaise utilisation de l'embrayage, si nécessaire en combinaison avec l'accélérateur et/ou les freins sur le parcours de (2) en (3) (*).</b></p> <p><b>* Erreur de parcours :</b> ce qui n'est pas en tout point conforme au parcours initialement reconnu.</p> <p><b>* Obstacle ou porte non franchi :</b> 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><b>* Sortie de terrain :</b> 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><b>* Arrêt (en dehors de la prise du passager et de l'arrêt obligatoire prévu par la fiche en [4]) :</b> le motocycle est à l'arrêt, le candidat a un ou les pieds au sol.</p>	<p>Cas général :</p> <p><b>* Exercice correctement réalisé :</b> notation A <b>* Une erreur :</b> notation B <b>* Deux erreurs :</b> notation C</p> <p>Cas particuliers :</p> <p><b>* Erreur de parcours :</b> notation C <b>* Obstacle ou porte non franchi :</b> notation C <b>* Arrêt (en dehors de la prise du passager et de l'arrêt obligatoire prévue par la fiche en [4]) :</b> notation C</p> <p>L'arrêt en équilibre n'est pas considéré comme une erreur. <b>* Sortie de terrain :</b> notation C <b>* Exercice non réalisé :</b> notation C <b>* Chute de la moto :</b> notation C et interruption de l'examen</p>
<p>(*) Sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique.</p>	

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

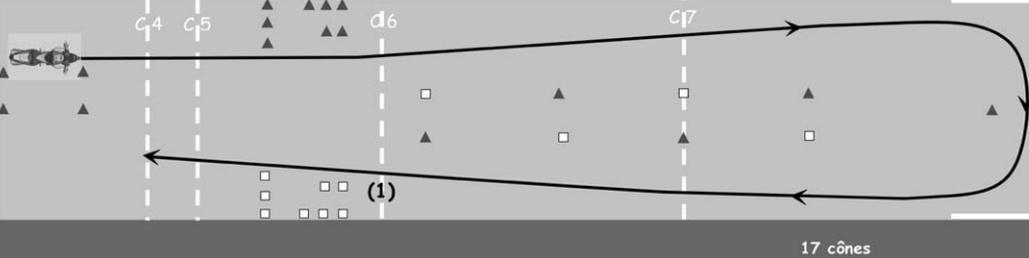
### V-1. – Freinage d'urgence



## MAITRISE DE LA MOTO

### A ALLURE PLUS ELEVEE : FREINAGE

1



17 cônes

**EXERCICE A REALISER**

- ✓ Aller en 3<sup>ème</sup> minimum (\*)
- ✓ Demi-tour à droite
- ✓ Retour en 3<sup>ème</sup> minimum (\*)
- ✓ Passage en (1) à 50 km/h minimum
- ✓ Arrêt avant la ligne C5 piste sèche
- ✓ Arrêt avant la ligne C4 piste humide
- ✓ Fin exercice moto arrêtée

(\*) sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique

EVALUATION	A	B	C
Exercice correctement réalisé	X		
Une erreur		X	
Deux erreurs ou plus			X
Sortie de terrain, erreur de parcours			X
Non respect vitesse minimum			X
Distance d'arrêt trop longue			X
Exercice non réalisé			X
Chute de la machine			X

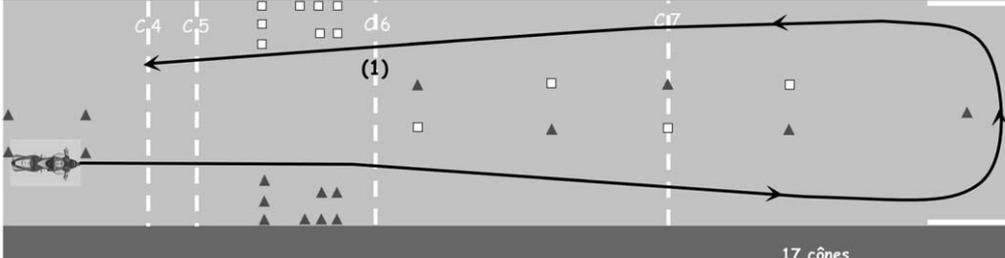
DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'EDUCATION ROUTIERE



## MAITRISE DE LA MOTO

### A ALLURE PLUS ELEVEE : FREINAGE

2



17 cônes

**EXERCICE A REALISER**

- ✓ Aller en 3<sup>ème</sup> minimum (\*)
- ✓ Demi-tour à gauche
- ✓ Retour en 3<sup>ème</sup> minimum (\*)
- ✓ Passage en (1) à 50 km/h minimum
- ✓ Arrêt avant la ligne C5 piste sèche
- ✓ Arrêt avant la ligne C4 piste humide
- ✓ Fin exercice moto arrêtée

(\*) sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique

EVALUATION	A	B	C
Exercice correctement réalisé	X		
Une erreur		X	
Deux erreurs ou plus			X
Sortie de terrain, erreur de parcours			X
Non respect vitesse minimum			X
Distance d'arrêt trop longue			X
Exercice non réalisé			X
Chute de la machine			X

DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'EDUCATION ROUTIERE

**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 vitesse 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 quels qu'en soient 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
<ul style="list-style-type: none"> <li>* <b>Chute de la machine</b> : Moto couchée, un point d'appui au sol, (autre que les pneumatiques).</li> <li>* <b>Cône déplacé ou renversé</b> : 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.</li> <li>* <b>Troisième rapport de vitesse non engagé à l'aller avant la ligne C6 (*)</b></li> <li>* <b>Troisième rapport de vitesse non engagé au retour avant le freinage (*)</b></li> <li>* <b>Erreur de parcours</b> : Ce qui n'est pas en tout point conforme au parcours initialement reconnu.</li> <li>* <b>Non-respect de la vitesse minimale</b> : vitesse de référence (50 km/h) non atteinte au point de contrôle.</li> <li>* <b>Distance d'arrêt trop longue</b> : 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).</li> <li>* <b>Arrêt complet avant le freinage</b> : le motocycle est à l'arrêt, le candidat a le ou les pieds au sol.</li> <li>* <b>Sortie de terrain</b> : 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.</li> </ul>	<p>Cas général :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* <b>Exercice correctement réalisé</b> : notation A</li> <li>* <b>Une erreur</b> : notation B</li> <li>* <b>Deux erreurs ou plus</b> : notation C</li> </ul> <p>Cas particuliers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* <b>Sortie de terrain</b> : notation C</li> <li>* <b>Erreur de parcours</b> : notation C</li> <li>* <b>Arrêt complet avant le freinage</b> : notation C</li> <li>* <b>Non-respect de la vitesse minimale</b> : notation C</li> <li>* <b>Distance d'arrêt trop longue</b> : notation C</li> <li>* <b>Exercice non réalisé</b> : notation C</li> <li>* <b>Chute de la moto</b> : notation C et interruption de l'examen</li> </ul>
<p>(*) Sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique.</p>	

V-2. – Evitement



## MAITRISE DE LA MOTO

### A ALLURE PLUS ELEVEE : EVITEMENT

1

17 cônes

**EXERCICE A REALISER**

- ✓ Slalom en 3<sup>ème</sup> minimum, entrée par la droite (\*)
- ✓ Passage en (1) à 40 km/h minimum
  - ✓ Demi-tour à gauche
  - ✓ Retour en 3<sup>ème</sup> minimum (\*)
- ✓ Passage en (2) à 50 km/h minimum
- ✓ Évitement en en 3<sup>ème</sup> minimum (\*)
  - ✓ Arrêt de précision en (3)
  - ✓ Fin exercice moto arrêtée

(\*) sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique

EVALUATION	A	B	C
Exercice correctement réalisé	X		
Une erreur		X	
Deux erreurs ou plus			X
Sortie de terrain, erreur de parcours			X
Non respect vitesse minimum			X
Cône(s) tête d'évitement renversé(s) ou déplacé(s)			X
Arrêt hors zone (3)			X
Exercice non réalisé			X
Chute de la machine			X

DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'EDUCATION ROUTIERE

**MAITRISE DE LA MOTO**  
**A ALLURE PLUS ELEVEE : EVITEMENT** ②

17 cônes

**EXERCICE A REALISER**

- ✓ Slalom en 3<sup>ème</sup> minimum, entrée par la gauche (\*)
- ✓ Passage en (1) à 40 km/h minimum
  - ✓ Demi-tour à droite
  - ✓ Retour en 3<sup>ème</sup> minimum (\*)
- ✓ Passage en (2) à 50 km/h minimum
- ✓ Évitement en en 3<sup>ème</sup> minimum (\*)
- ✓ Arrêt de précision en (3)
- ✓ Fin exercice moto arrêtée

(\*) sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique

EVALUATION	A	B	C
Exercice correctement réalisé	X		
Une erreur		X	
Deux erreurs ou plus			X
Sortie de terrain, erreur de parcours			X
Non respect vitesse minimum			X
Cône(s) tête d'évitement renversé(s) ou déplacé(s)			X
Arrêt hors zone (3)			X
Exercice non réalisé			X
Chute de la machine			X

DSCR / SOUS-DIRECTION DE L'EDUCATION ROUTIERE

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 quels qu'en soient 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
<p><b>* Chute de la machine :</b> Moto couchée, un point d'appui au sol (autre que les pneumatiques).</p> <p><b>* Cône déplacé ou renversé :</b> 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><b>* Troisième rapport de vitesse non engagé à l'aller avant la ligne C6 (*)</b></p> <p><b>* Troisième rapport de vitesse non engagé au retour avant l'entrée de l'évitement (*)</b></p> <p><b>* Erreur de parcours :</b> Ce qui n'est pas en tout point conforme au parcours initialement reconnu.</p> <p><b>* Non-respect de la vitesse minimale :</b> - 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).</p> <p><b>* Arrêt hors zone (3) :</b> 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).</p> <p><b>* Arrêt complet avant la zone (3) :</b> la motocyclette est à l'arrêt, le candidat a le ou les pieds au sol.</p> <p><b>* Renversement d'un ou plusieurs cônes de la tête d'évitement :</b> quel que soit la partie de la moto ou du conducteur ayant provoqué la chute du cône.</p> <p><b>* Sortie de terrain :</b> 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.</p>	<p>Cas général :</p> <p><b>* Exercice correctement réalisé :</b> notation A <b>* Une erreur :</b> notation B <b>* Deux erreurs ou plus :</b> notation C</p> <p>Cas particuliers :</p> <p><b>* Sortie de terrain :</b> notation C <b>* Erreur de parcours :</b> notation C <b>* Arrêt complet avant la zone (3) :</b> notation C <b>* Arrêt hors zone (3) :</b> notation C <b>* Non-respect de la vitesse minimale :</b> notation C <b>* Renversement d'un ou plusieurs cônes de la tête d'évitement :</b> notation C <b>* Exercice non réalisé :</b> notation C <b>* Chute de la moto :</b> notation C et interruption de l'examen.</p>
(*) Sauf véhicule équipé d'un changement de vitesse 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 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 trente 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 cinq 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 vingt-cinq minutes, dont environ cinq 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 cinq 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 vingt-cinq 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.

L'expert annonce le début et la fin de cette phase au candidat.

Pendant l'exercice, qui peut être fractionné, l'expert n'indique plus les directions et laisse le candidat en situation d'autonomie pendant environ cinq 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 vitesse (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 2

### 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 motorcycle 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.

Etre 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 tongs. 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 manufacturier 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 motorcycle, 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

Dommage 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  $\approx$  15 m ;
- à 90 km/h  $\approx$  50 m ;
- à 130 km/h  $\approx$  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.

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

**Arrêté du 10 janvier 2013 modifiant l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE**

NOR : INTS1300277A

***Publics concernés :** conducteurs de véhicules, candidats au permis de conduire et titulaires du permis de conduire, autorités de police de la circulation, exploitants et enseignants des établissements de formation à la conduite, délégués au permis de conduire et à la sécurité routière, inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.*

***Objet :** modification de l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE afin de transposer la directive 2012/36/UE du 19 novembre 2012 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire.*

***Entrée en vigueur :** le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.*

***Notice :** le présent arrêté modifie certaines modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE définies par l'arrêté du 23 avril 2012. Il précise les nouvelles caractéristiques techniques des véhicules d'examen des catégories précitées, notamment celles concernant les véhicules équipés d'un changement de vitesses automatique ainsi que les conditions d'admissibilité. Il dispense également les candidats aux nouvelles catégories de permis C1 et C1E, dont la conduite n'est pas le métier, de la connaissance de la réglementation sociale européenne et française pour passer l'examen. Les annexes 4 et 5 sont complétées et l'ensemble des annexes est présenté sur de nouveaux supports graphiques.*

Le ministre de l'intérieur,

Vu la directive 2012/36/UE de la Commission du 19 novembre 2012 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire ;

Vu le code de la route ;

Vu le décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007 modifié relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises et de voyageurs ;

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 modifié fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire à compter du 19 janvier 2013, notamment le IV de l'article 2-IV ;

Vu l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'arrêté du 23 avril 2012 susvisé est modifié conformément aux articles 2 à 7 du présent arrêté.

**Art. 2.** – Au premier alinéa, aux A et V du III de l'article 1<sup>er</sup>, les mots : « fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire » sont remplacés par le mot : « susvisé ».

**Art. 3.** – L'article 1<sup>er</sup> est modifié comme suit :

I. – Le III est ainsi modifié :

1° Après le sixième alinéa, est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation aux dispositions de l'article 5, les conditions de premières mises en circulation précitées entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014. » ;

2° Au A :

a) Au deuxième alinéa, les mots : « d'embrayage ou » sont supprimés ;

- b) Au troisième alinéa, les mots : « embrayage ou d'une boîte » sont remplacés par le mot : « changement » ;
- c) Au huitième alinéa, la seconde phrase est supprimée ;
- d) Au treizième alinéa, les mots : « consister en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine » sont remplacés par les mots : « avoir l'aspect d'un fourgon tôlé, bâché ou d'une caisse savoyarde dont la hauteur et la largeur ne peuvent être inférieures à celles de la cabine. » ;
- e) Au dix-neuvième alinéa, après les mots : « doit avoir une longueur », les mots : « d'au moins » sont remplacés par les mots : « minimale de » ;
- f) Le vingt et unième alinéa est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :  
« Le poids réel de la remorque ne doit, en aucun cas, être inférieur à 800 kg. » ;
- g) Au vingt-cinquième alinéa, après les mots : « d'une largeur », les mots : « d'au moins » sont remplacés par les mots : « minimale de » et après les mots : « en marche avant » sont ajoutés les mots : « sauf s'il est pourvu d'un changement de vitesses automatique. » ;
- h) Au vingt-septième alinéa, les mots : « d'une part », « et d'autre part, être réparti uniformément et arrimé de façon stable » sont supprimés ;
- i) Au trente-deuxième alinéa, après les mots : « en marche avant », sont ajoutés les mots : « sauf s'il est pourvu d'un changement de vitesses automatique. » ;
- j) Au trente-cinquième alinéa, après les mots : « de 7,50 mètres », sont ajoutés les mots : « hors dispositif d'attelage. » ;
- k) Au trente-sixième alinéa, après le mot : « largeur », est ajouté le mot : « minimale » ;
- l) Au quarantième alinéa, après les mots : « une longueur », les mots : « d'au moins » sont remplacés par les mots : « minimale de » ;
- m) Au quarante-quatrième alinéa, la phrase : « la remorque doit être présentée avec un poids réel minimum de 800 kg » est remplacée par la phrase : « le poids réel de la remorque ne doit, en aucun cas, être inférieur à 800 kg. » ;
- n) Au quarante-huitième alinéa, les mots : « 1 ou » sont supprimés ;
- o) Il est inséré un D rédigé comme suit :  
« D. – *Chargement.*

En présence de chargement, les dispositions prévues à l'article R. 312-19 du code de la route doivent être respectées. »

II. – Après le troisième alinéa du V, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« A la demande du candidat, lors de l'épreuve hors circulation de la catégorie CE camion-remorque, il peut aider à relever ou abaisser la barre anti-encastrement si sa mise en place se révèle difficile. »

**Art. 4.** – L'article 2 est modifié comme suit :

1° Le III est ainsi modifié :

- les mots : « la réglementation sociale européenne et française » sont complétés par les mots : « sauf pour les catégories C1 et C1E comportant la mention restrictive 97 » ;
- au onzième alinéa, le mot : « au » est remplacé par le mot : « du » ;

2° Au premier alinéa du VI, après les mots : « selon les cas », sont ajoutés les mots : « démontrer sa capacité à » ;

3° Le IX est remplacé par les dispositions suivantes :

« IX. – Conditions d'admissibilité.

Pour être admis à l'épreuve hors circulation, il faut que l'examen ait été mené à son terme, avoir obtenu le minimum de points requis, ne pas posséder de note éliminatoire et avoir un résultat favorable au test de maniabilité.

Le minimum de points requis doit être strictement supérieur à :

- 13 points pour les catégories BE, C, D1, D ;
- 11 points pour la catégorie C1 ;
- 15 points pour la catégorie C1E ;
- 17 points pour les catégories CE, D1E, DE.

Les candidats ayant obtenu un résultat favorable à l'épreuve hors circulation conservent le bénéfice de leur admissibilité conformément au C du I de l'article 2 de l'arrêté du 20 avril 2012 susvisé. »

**Art. 5.** – L'article 3 est modifié comme suit :

1° Au II, les mots : « itinéraires variés » sont remplacés par les mots : « zones d'évaluation variées » ;

2° Le III est ainsi modifié :

a) Après le treizième alinéa du B, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

- « – non-respect d'un panneau d'accès interdit (arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, art. R. 412-28) » ;

b) Au quatrième alinéa du F, après les mots : « par le chemin le plus court », sont ajoutés les mots : « ou procède au changement de candidat ».

**Art. 6.** – Le deuxième alinéa de l'article 5 est abrogé.

**Art. 7.** – Les annexes 1 à 9 sont remplacées par les annexes 1 à 9 du présent arrêté.

**Art. 8.** – 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.

Fait le 10 janvier 2013.

Pour le ministre et par délégation :  
*Le préfet, délégué à la sécurité  
et à la circulation routières,*  
F. PÉCHENARD

## ANNEXES

### ANNEXE 1

#### CONDITIONS TECHNIQUES DE DÉROULEMENT DE L'EXAMEN

Conformément à l'alinéa 3 du II de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté modifié susvisé, la présente annexe définit les moyens nécessaires à l'organisation des épreuves de l'examen du permis de conduire des catégories BE, C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E et DE. 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 manœuvre sont de 100 mètres de long sur 7 mètres de large. L'aire de manœuvre doit présenter l'aspect d'un sol plat et horizontal et être asphaltée ou cimentée.

Le tracé figurant sur le schéma joint (annexe 2 du présent arrêté) permet la représentation de tous les exercices.

##### I-2. – Matériel et documents d'examen

L'ensemble fourni par l'administration comprend :

24 piquets sur socles ;

1 chronomètre ;

1 mallette contenant les documents nécessaires à la réalisation des différentes épreuves.

#### II. – Déroulement

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

1. Vérification identité du candidat.

2. Tirage au sort du test de maniabilité.

3. En fonction des véhicules :

Véhicules isolés (C1, C, D1, D) :

– interrogation écrite ;

– bilan interrogation écrite ;

– vérifications courantes de sécurité ;

– thème tiré au sort ;

– interrogation orale (sauf C1) ;

– vérifications courantes de sécurité (suite) ;

– bilan partiel ;

– exercice de maniabilité.

Ensembles de véhicules (BE, C1E, CE, D1E, DE) :

– interrogation écrite (sauf BE) ;

– bilan interrogation écrite (sauf BE) ;

– vérifications courantes de sécurité ;

– attelage ;

- vérifications courantes de sécurité (suite) ;
- thème tiré au sort ;
- interrogation orale (sauf C1E) ;
- vérifications courantes de sécurité (suite) ;
- bilan partiel ;
- exercice de maniabilité ;
- dételage.

4. Bilan final.

5. Transcription du résultat.

L'exercice de maniabilité est tiré au sort par un des premiers candidats de chaque demi-journée sur présentation par l'expert d'un jeu de fiches en fonction de la catégorie de permis sollicité et du véhicule utilisé. Toutefois, l'expert peut faire procéder à un nouveau tirage au sort en cours de séance. Le maximum de tirage au sort par jour est fixé à 4.

Dès le tirage effectué, le parcours de maniabilité est communiqué à l'accompagnateur qui va mettre en place le véhicule ou l'ensemble de véhicules.

L'ensemble des fiches relatives à l'exercice de maniabilité est joint en annexe n° 3 du présent arrêté modifié.

L'interrogation écrite, quand elle est prévue, fait l'objet d'un tirage au sort individuel.

L'interrogation orale, quand elle est prévue, fait l'objet d'un tirage au sort individuel.

Le thème du test de connaissance fait l'objet d'un tirage au sort individuel.

### III. – Modalités communes et évaluation

#### III-1. – Interrogation écrite

Elle s'effectue soit dans un local lorsqu'il existe, soit à bord du véhicule ou à l'extérieur.

Elle est individuelle, mais peut être organisée collectivement.

Il s'agit, pour chaque catégorie, de répondre à dix questions issues d'une banque jointe en annexe 4 du présent arrêté.

#### III-2. – Evaluation de l'interrogation écrite

L'expert dispose d'une grille de correction spécifique. Pour être conforme, la réponse apportée par le candidat doit être lisible et complète. La qualité de rédaction n'est pas évaluée.

Le barème de l'interrogation écrite est le suivant :

9 ou 10 réponses conformes : notation 3 ;

7 ou 8 réponses conformes : notation 2 ;

6 réponses conformes : notation 1 ;

5 réponses conformes : notation 0 ;

Moins de 5 réponses conformes : éliminatoire.

Dès que l'interrogation écrite est terminée, celle-ci est immédiatement corrigée par l'expert.

Le résultat est communiqué au candidat.

En cas de notation éliminatoire à l'interrogation écrite, l'examen n'est pas poursuivi et le candidat est ajourné.

#### III-3. – Modalités des vérifications courantes de sécurité

Le candidat annonce et effectue, lorsque les modalités spécifiques le prévoit, les opérations et contrôles selon la catégorie et l'équipement du véhicule.

Chacune des phases est détaillée à la présente annexe selon les catégories concernées.

#### III-4. – Evaluation des vérifications courantes de sécurité

Une vérification ou une annonce ne peuvent être évaluées par l'expert comme effectuées correctement que si le candidat a énoncé clairement la ou les vérification(s) et annonce(s) prévues par les modalités. A défaut, elles sont considérées « non réalisées ».

La qualité d'expression du candidat n'est pas évaluée.

Un hors sujet (dans le cadre du thème tiré au sort) est constitué dès lors que le candidat fait une vérification ou une annonce qui ne présente pas de relation directe avec le thème prévu.

Dès l'amorce d'un hors sujet, l'expert invite le candidat à corriger son erreur. Un deuxième hors sujet sera pénalisé par la note 0.

La citation d'un point de contrôle non prévu mais en relation directe avec le thème ne doit pas entraîner une sanction 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.

D'une manière générale, toute intervention de sécurité, afin d'éviter un endommagement du matériel, est éliminatoire. L'intervention est inscrite dans la partie « observations » de la fiche de recueil, l'épreuve interrompue et le candidat est ajourné.

Dans certains cas, la réalisation des vérifications courantes de sécurité, et notamment de la phase d'attelage pour les ensembles de véhicules ou pour les véhicules articulés, peut être anormalement longue. Il appartient à l'expert de déterminer si cet excès est principalement dû à une insuffisance manifeste de formation ou de préparation, caractérisée soit par des erreurs, oublis, hésitations durables et répétées, soit par la nécessité de demander l'assistance de l'accompagnateur pour suppléer le candidat. En tels cas, l'expert interrompt l'épreuve. L'intervention est inscrite dans la partie « observations » de la fiche de recueil et le candidat est ajourné.

### III-5. – Modalités de l'interrogation orale

L'interrogation orale se déroule dans le véhicule.

Elle est constituée d'un questionnaire tiré au sort parmi douze fiches portant sur les thèmes suivants :

- conduite dans des conditions atmosphériques difficiles, route de nuit ;
- comportement en présence d'un accident ;
- conduite en montagne ou zones accidentées ;
- gestes et postures – accident du travail ;
- chargement – surcharge ;
- le dépassement ;
- dynamique du véhicule ;
- alcool, stupéfiants, médicaments ;
- éco-conduite et conduite citoyenne ;
- porte-à-faux – angles morts ;
- comportement en tunnels et aux passages à niveau ;
- systèmes de sécurité et d'aides à la conduite.

L'ensemble des fiches relatives à l'interrogation orale est joint en annexe n° 5.

### III-6. – Evaluation de l'interrogation orale

Le barème de l'interrogation orale est le suivant :

Notation 3 : ensemble des connaissances acquises.

Notation 2 : 2/3 des connaissances acquises.

Notation 1 : 1/3 des connaissances acquises.

Notation éliminatoire : moins de 1/3 des connaissances acquises.

### III-7. – Test de maniabilité

Préalablement au test de maniabilité, le bilan partiel des opérations déjà effectuées est communiqué au candidat.

Quel que soit le résultat de ce bilan, chaque candidat a la faculté de poursuivre ou d'abandonner l'épreuve en cours.

En cas d'abandon, l'accompagnateur replace le véhicule, ou ensemble de véhicule, dans sa position initiale.

a) Répartition des exercices :

Catégorie BE : 4 tracés différents ;

Catégorie C1 d'une longueur égale ou supérieure à 6 mètres : 4 tracés différents ;

Catégories C d'une longueur comprise entre 8 et 10 mètres : 4 tracés différents ;

Catégories C d'une longueur supérieure à 10 mètres : 4 tracés différents ;

Catégories C1E d'une longueur égale ou supérieure à 8 mètres : 4 tracés différents ;

Catégories CE d'une longueur égale ou supérieure à 14 mètres : 4 tracés différents ;

Catégorie D1 d'une longueur égale ou supérieure à 6 mètres : 4 tracés différents ;

Catégorie D d'une longueur égale ou supérieure à 11 mètres : 4 tracés différents ;

Catégorie D1E : 4 tracés différents ;

Catégorie DE : 2 tracés différents.

b) Moyens :

L'exercice de maniabilité se déroule sur l'aire de manœuvre dont le tracé permet la réalisation de tous les exercices. Le détail des marquages au sol figure sur les plans joints en annexe 2 du présent arrêté.

Le matériel comprend un chronomètre, des obstacles et des fiches de maniabilités.

24 obstacles au maximum sont nécessaires pour la réalisation de tous les exercices. Un ensemble comprend un piquet et un socle métallique ; par obstacle, il faut entendre uniquement le piquet qui seul sera pris en compte lors de l'évaluation à l'exclusion du socle métallique. Le piquet d'une hauteur d'un mètre est composé d'un élément de couleur orange ou rouge.

Les fiches de maniabilité comportent les renseignements suivants :

- la catégorie ;
- la longueur du véhicule ou de l'ensemble ;
- le type d'exercice ;
- le numéro de la fiche ;
- l'exercice à réaliser, le point de départ B, l'itinéraire à suivre, le point d'arrivée A ;
- l'implantation et le nombre d'obstacles.

c) Tirage au sort et explications :

Le tirage au sort de l'exercice a été réalisé par un des premiers candidats.

Le point B indique la position du véhicule au départ de l'exercice. Le point A indique la position du véhicule en fin d'exercice.

L'expert placé dans le véhicule, aux double-commandes, indique au candidat, à l'aide de la fiche, le parcours à effectuer. L'expert accompagne le candidat qui réalise une marche avant du point A vers le point B.

Le candidat a immobilisé son véhicule au point B, à savoir l'axe de l'essieu avant sur la zone blanche matérialisée ; si nécessaire, l'expert demande au candidat de rectifier la position.

Le candidat immobilise son ensemble (frein de parcage).

L'ensemble de cette première phase n'est pas prise en compte lors de l'évaluation de l'exercice.

L'expert donne au candidat les explications de l'exercice.

Pour obtenir un résultat favorable, le candidat doit atteindre le résultat suivant :

- ne pas dépasser les cinq minutes ;
- ne pas déplacer, renverser ou incliner un obstacle tant en marche avant qu'en marche arrière ;
- ne pas sortir de l'aire de manœuvre, c'est-à-dire franchir la ou les lignes de rives avec la bande de roulement d'un pneumatique du véhicule tracteur ou de la remorque. Dans le cas de roues jumelées, c'est la bande de roulement de la roue extérieure qui est à prendre en compte ;
- ne pas franchir la zone matérialisant l'arrêt de précision, la place de stationnement ou la mise à quai ;
- immobiliser son véhicule ou ensemble au point A :
- pour l'arrêt de précision : axe de l'essieu arrière du véhicule ou de la remorque sur la zone blanche matérialisée ;
- pour le stationnement en créneau : intégralité du véhicule, hors rétroviseurs, dans la zone dédiée (aplomb des piquets) ;
- pour la mise à quai : aplomb arrière du véhicule ou de la remorque dans la zone comprise entre les 6 derniers piquets représentant la zone de mise à quai.

d) Déroulement :

L'expert descend du véhicule après avoir indiqué au candidat qu'il peut débiter l'exercice de sa propre initiative.

Le chronomètre sera déclenché par l'expert dès l'entrée en mouvement du véhicule. L'arrêt se fera sur indication du candidat.

Les déplacements du véhicule sont réalisés à allure réduite, portières fermées.

Le déroulement de l'exercice est à l'initiative du candidat qui peut, à sa convenance, s'arrêter, descendre du véhicule (après immobilisation), regarder en vision directe et rectifier la trajectoire par une ou plusieurs marches avant.

Cependant, toute marche avant doit s'inscrire dans le tracé prévu par la fiche et s'effectuer en direction du ou des obstacles précédents.

Toutefois, pour effectuer l'arrêt de précision ou la mise à quai, le candidat est autorisé à avancer et à placer son véhicule dans la position la plus favorable, sous réserve que l'aplomb avant du véhicule ait franchi correctement le ou les derniers obstacles du slalom.

e) Incidents :

En présence de tout incident, l'expert arrête le chronomètre et interrompt la manœuvre, il remédie ou fait remédier à la cause de l'incident.

S'il s'agit d'une erreur de parcours due à une mauvaise interprétation de la part du candidat, l'expert interrompt la manœuvre au moment précis où l'aplomb avant du véhicule atteint le ou les obstacles délimitant la porte non franchie. Il arrête le chronomètre et donne de nouvelles explications. Il précise au candidat qu'avant de reprendre la marche arrière, il doit avancer son véhicule suivant le tracé prévu par la fiche de maniabilité.

L'expert informe le candidat du temps écoulé et l'exercice est repris à l'initiative du candidat.

L'expert déclenche le chronomètre dès que le véhicule reprend son mouvement.

f) Evaluation.

Le test de maniabilité est réussi lorsqu'il est correctement réalisé.

Il n'est pas réussi dans les cas suivants :

- dépassement du temps imparti ;

- obstacle déplacé, renversé ou incliné par le véhicule ou ensemble de véhicules, tant en marche avant qu'en marche arrière. Ce critère n'est pas pris en compte si les actions précédemment décrites interviennent, véhicule ou ensemble de véhicules à l'arrêt, à l'occasion de l'ouverture d'une portière. Un obstacle n'est considéré déplacé, renversé ou incliné que si celui-ci nécessite une remise en place ;
- franchissement de la zone d'arrêt de précision pour les exercices concernés ;
- arrêt en dehors de la zone de mise à quai pour les exercices concernés ;
- arrêt du véhicule en dehors de la zone de stationnement prévue pour les exercices concernés ;
- sortie de l'aire de manœuvre.

Le résultat du test de maniabilité n'est pas modulable. Il est binaire : bon ou échec.

g) Deuxième essai :

En cas d'échec au test de maniabilité, il est proposé au candidat de réaliser immédiatement un deuxième essai si le nombre de points acquis à cet instant sur le reste de l'épreuve permet d'obtenir un résultat favorable et s'il ne possède pas de note éliminatoire.

Si nécessaire, l'accompagnateur replace le véhicule ou ensemble de véhicules au point A.

### III-8. – Gestes et postures

L'expert note et signale les gestes et postures comportant un danger pour le conducteur ou les autres usagers.

Pour le transport de marchandises, les attitudes de sécurité élémentaires attendues sont : le port d'un vêtement de haute visibilité ; le port des gants (si les circonstances l'exigent) ; la position lors de la montée ou descente de la cabine et du compartiment marchandises ; l'ouverture des portes.

Pour le transport de voyageurs, les attitudes de sécurité élémentaires attendues sont : le port d'un vêtement de haute visibilité ; le port des gants (si les circonstances l'exigent) ; la descente des marches ou du poste de conduite ; la position et les précautions prises lors de l'ouverture d'une soute ou de la porte conducteur si elle existe.

Le candidat se voit attribuer un point s'il a adopté les attitudes de sécurité élémentaires durant toute la durée de l'épreuve.

Dans le cas contraire, la notation 0 lui est attribuée.

## IV. – Modalités spécifiques aux catégories C1, C, D1 et D

### IV-1. – Ordre chronologique des opérations

L'accompagnateur a préalablement positionné le véhicule au point A de la fiche de maniabilité.

Pour les catégories C, D1 et D, les différentes phases numérotées de 1 à 8 sur les fiches de recueil de l'épreuve HC (annexe 6) sont traitées dans l'ordre.

Pour la catégorie C1, qui ne contient pas la phase de l'interrogation orale, le même principe est appliqué selon l'ordre numérotées de 1 à 7 sur la fiche de recueil de l'épreuve HC.

A l'intérieur de chaque phase, le candidat n'est pas tenu de respecter un ordre particulier à l'exception des opérations suivantes :

- mise en marche du moteur : lorsque le candidat procède à son installation au poste de conduite, il règle son siège avant les rétroviseurs ;
- vérification des systèmes de freinage.

### IV-2. – Phases du test de connaissances et évaluation

1. Contrôle de l'immobilisation :

Le candidat s'assure, au besoin en mettant le contact, que le véhicule est bien immobilisé (position de la commande et/ou voyant allumé).

2. Vérification des documents de bord :

Le candidat s'assure de la présence du porte-documents contenant les pièces obligatoires.

3. Vérifications générales :

Pour les véhicules des catégories C1 et C équipés d'une cabine basculante, le candidat s'assure du bon verrouillage au moyen du témoin situé au tableau de bord (voyant éteint) ou de tout autre moyen prévu par le constructeur.

Pour les catégories D1 et D, le candidat vérifie visuellement la sellerie, les ceintures de sécurité, la présence de la lampe autonome et de la boîte de secours, les inscriptions, marteaux pics et extincteur.

Evaluation des phases 1, 2 et 3.

Ces trois phases sont regroupées pour l'évaluation.

- vérifications réalisées : notation 1 ;

– une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisés : notation 0.

#### 4. Contrôles :

Feux : le candidat vérifie l'absence d'anomalie sur les feux stop, de détresse, croisement, gabarit.

Pour la vérification des feux stop, le candidat peut demander l'assistance de l'expert.

Si son véhicule en est équipé, il peut utiliser la fonction « autotest » des feux.

Evaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisées.

Etat général de la carrosserie et du vitrage : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie concernant la carrosserie, la caisse, la cabine, ou la bâche et le vitrage pour la face avant, les cotés, l'arrière du véhicule.

Evaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisées.

Dimensions et poids total autorisé en charge (PTAC) : le candidat annonce les longueur, largeur, hauteur et poids maximum de son véhicule et, pour le transport de voyageurs, le nombre de places assises.

Evaluation :

Notation 1 : annonces réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs annonces erronées ou non réalisées.

Roues : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie relative aux roues du véhicule.

Evaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisées.

Tâches : le candidat vérifie sous l'ensemble du véhicule l'absence de tâche.

Evaluation :

Notation 1 : vérification réalisée.

Notation 0 : vérification erronée ou non réalisée.

Chargement :

Pour la catégorie C1, un chargement n'étant pas imposé, le candidat procède à l'ouverture de l'accès au compartiment marchandises et annonce l'absence réelle de chargement pour obtenir la notation 1.

Pour la catégorie C, le candidat s'assure de l'absence d'anomalie liée au chargement en ouvrant une porte, le hayon, le rideau ou la bâche donnant accès au compartiment destiné aux marchandises.

Pour les catégories D1 et D, en présence de soutes à bagages, le candidat procède à l'ouverture de celle désignée par l'expert. Il s'assure de l'absence d'anomalie liée à un éventuel chargement et referme la soute.

Evaluation :

Notation 1 : vérification réalisée.

Notation 0 : non réalisée.

#### 5. Thème tiré au sort :

Thème 1 : documents de bord, triangle, extincteur :

Le candidat présente le contenu du porte-documents présent dans le véhicule : certificat d'immatriculation (concordance et validité de la visite technique), certificat d'assurance (concordance et validité), carte routière détaillée du secteur d'examen, taxe à l'essieu (catégorie C), constat amiable, manuel d'utilisation.

Il s'assure de la présence du triangle de présignalisation et de l'éthylotest obligatoire, de(s) l'extincteur(s) et du vêtement de haute visibilité. Il n'est pas fait référence au vêtement de haute visibilité lorsqu'il est porté par le candidat.

Thème 2 : feux, dispositifs de contrôles et accessoires :

Le candidat vérifie l'état et le fonctionnement de trois feux choisis par l'expert dans la liste suivante : feux de position, feux de croisement, feux de route, feux de brouillard avant, feux de brouillard arrière, feux de marche arrière, feux stop, feux d'encombrement, feux indicateurs de changement de direction, feux de détresse, feux de plaques d'immatriculation, feux diurnes, feux d'angle, feux de stationnement...

L'expert veille à ne pas demander un contrôle déjà effectué lors des vérifications courantes de sécurité.

Le candidat doit connaître l'emplacement, le rôle et le fonctionnement des dispositifs de contrôle et des accessoires.

L'expert interroge le candidat sur :

– deux dispositifs de contrôle (voyants, témoins, ordinateur de bord, cadrans de contrôle..., à l'exclusion du chronotachygraphe) ;

– un accessoire (essuie-glaces, ventilation, avertisseur sonore, commandes..., à l'exclusion de l'autoradio et du système de navigation par satellite).

Thème 3 : niveaux, glaces, rétroviseurs, essuie-glaces :

Le candidat annonce et montre les orifices de remplissage des différents niveaux (en fonction de l'équipement et de l'accessibilité du véhicule) :

- huile moteur ;
- liquide de refroidissement ;
- lave-glace ;
- liquide dépolluant (AdBlue/urée) ;
- assistance de direction ;
- assistance d’embrayage ;
- liquide de frein.

Il annonce les contrôles à effectuer concernant les rétroviseurs (état et fixation), les glaces et pare-brise (état et propreté) et les essuie-glaces (état).

Thème 4 : pneumatiques, roues, suspension, direction :

Le candidat contrôle une roue (en cas de présence d’un essieu jumelé, le contrôle se fera impérativement sur un jumelage) :

- pneumatique : état de la bande de roulement, des flancs, pression visuelle.

Si le carrossage et/ou l’enjoliveur le permettent :

- le candidat s’assure de l’absence de corps étranger dans le jumelage ;
- il vérifie la présence et le serrage apparent des écrous de roues ;
- il contrôle visuellement l’état de la suspension (état des lames, des coussins d’air, absence de fuite d’air, de fuite hydraulique sur amortisseur...) et du garde-boue.

Il contrôle l’assistance de direction.

Pour les véhicules équipés d’un système de freinage hydraulique, le contrôle consiste à vérifier le niveau du bocal d’assistance de direction ou à indiquer à l’expert qu’il s’agit d’une assistance électrique.

Pour les véhicules des catégories C1, C, D1 et D équipées d’un système de freinage pneumatique, le contrôle de l’assistance de direction s’effectue juste avant le repérage du parcours de maniabilité. Le candidat effectue un essai en tournant le volant d’un demi-tour environ, en avançant sur une courte distance (afin d’éviter de tourner les roues en statique) ; il vérifie l’absence de bruits anormaux et de points de résistance.

Thème 5 : caractéristiques du véhicule, plaques, disques limitations de vitesses, dispositifs réfléchissants/catadioptrés, protections latérales :

Le candidat présente son véhicule :

- marque, type, puissance ;
- il annonce les porte-à-faux avant et arrière.

Il vérifie la présence et l’état :

- des plaques (tare et immatriculation) ;
- des disques de limitation de vitesse ;
- des dispositifs réfléchissants (catadioptrés) arrières et latéraux et du dispositif complémentaire de signalisation arrière ;
- le cas échéant, des dispositifs latéraux de protection et anti-encastrement arrière.

Thème 6 : transport de marchandises (catégories C1 et C) :

Le candidat contrôle l’ouverture de l’accès au compartiment marchandises en ouvrant les portes, le hayon, le rideau ou la bâche. En présence de portes, le candidat doit les fixer en position ouverte à l’aide des dispositifs prévus.

Il procède aux contrôles intérieurs (état et étanchéité).

Le candidat annonce le poids et la nature du chargement, vérifie sa répartition et son arrimage.

Le candidat ferme l’accès au compartiment marchandises et s’assure qu’il est correctement fermé.

Thème 6 : transport de voyageurs (catégories D.1 et D) :

Le candidat contrôle le fonctionnement de la lampe autonome, s’assure de la présence des inscriptions réglementaires obligatoires, présente les issues de secours.

Il procède au contrôle complet d’un siège (état et propreté de la garniture, état et présence de la ceinture de sécurité, fixation) et contrôle le fonctionnement de l’éclairage des marches et de l’éclairage intérieur.

Evaluation du thème tiré au sort :

La notation s’établit selon une attribution de points modulable : 0, 1, 2 ou 3.

Le thème comprend plusieurs items à traiter.

Notation 3 : le candidat traite correctement le thème tiré au sort, tous les items sont correctement traités.

Notation 2 : un item comporte au moins une erreur ou oubli, les autres sont correctement traités.

Notation 1 : plus d’un item comporte au moins une erreur ou oubli.

Notation 0 : le candidat ignore le thème (réponse pratiquement inexistante ou totalement erronée).

6. Interrogation orale :

Le candidat est interrogé par l’expert sur ses connaissances.

Son évaluation est traitée à l’article III-6.

7. Mise en marche du moteur :

Le candidat met le moteur en marche. Il annonce les voyants restés allumés et signale immédiatement toute anomalie.

Il règle au besoin son siège, son volant, ses rétroviseurs.

Pour les catégories D1 et D, le candidat vérifie l'ouverture et le bon fonctionnement des accès au véhicule, depuis le tableau de bord ou manuellement en cas d'accès non équipé d'une commande d'ouverture depuis le tableau de bord.

Évaluation :

Notation 1 : actions et annonces réalisées.

Notation 0 : une action ou annonce non réalisée.

8. Vérification des systèmes de freinage :

Cette vérification doit s'effectuer impérativement dans l'ordre des opérations indiquées ci-après.

A. – Si le véhicule est équipé d'un système de freinage pneumatique :

1. Mise en pression à l'intérieur des réservoirs d'air : le candidat s'assure que la pression est suffisante, à l'aide du manomètre et/ou voyants.

2. Essai pratique du frein de parc : le candidat amorce un démarrage permettant de tester la retenue du frein de parc, l'ôte, constate l'évolution de la pression (voyant et/ou manomètre).

3. Essai pratique du frein de service : le candidat engage un rapport de vitesse et avance significativement. Il freine et, pied sur la pédale, constate l'évolution de la pression (voyant et/ou manomètre).

4. Le candidat annonce la fin des essais des systèmes de freinage.

B. – Si le véhicule est équipé d'un système de freinage hydraulique :

1. Le candidat met en marche le moteur.

2. Il ôte le frein de parc.

3. Il s'assure de l'extinction des voyants liés au système de freinage.

Évaluation :

Notation 3 : le candidat a réalisé correctement les essais de frein.

Notation 2 : 1 opération erronée ou non réalisée.

Éliminatoire : les trois premières opérations de la vérification sont erronées ou non réalisées.

A l'issue de cette opération, le candidat effectue le test de maniabilité.

## V. – Modalités spécifiques aux catégories C1E, CE, D1E et DE

### V-1. – *Ordre chronologique des opérations*

L'accompagnateur a préalablement positionné la remorque (ou semi-remorque pour la catégorie CE) au point A de la fiche de maniabilité. Il a procédé au dételage de l'ensemble et placé le véhicule tracteur et la remorque (ou semi-remorque) côte à côte, dans les limites de l'aire d'évolution ; les deux plaques de tares pouvant être lisibles depuis un même point par le candidat.

Pour la catégorie CE, la suspension du véhicule tracteur est maintenue en position « route » et, en présence d'un porteur équipé d'une barre anti-encastrement, celle-ci est en place.

Pour les catégories CE, D1E et DE, les différentes phases, à l'exception de la phase « compatibilité », sont traitées dans l'ordre de numérotation de la fiche de recueil (annexe 7).

Pour la catégorie C1E, qui ne contient pas la phase de l'interrogation orale, le même principe est appliqué.

A l'intérieur de chaque phase, le candidat n'est pas tenu de respecter un ordre particulier, à l'exception des opérations suivantes :

- mise en marche du moteur : lorsque le candidat procède à son installation au poste de conduite, il règle son siège avant les rétroviseurs ;
- vérification des systèmes de freinage ;
- attelage : toutes les opérations sont réalisées dans l'ordre indiqué sauf le branchement des flexibles, la stabilisation et la suppression des dispositifs d'immobilisation de la remorque ;
- dételage : toutes les opérations sont réalisées dans l'ordre indiqué sauf, l'immobilisation, la stabilisation, le débranchement des flexibles de la remorque et la mise en position route de la suspension pneumatique du véhicule tracteur.

### V-2. – *Phases du test de connaissances et évaluation*

1. Contrôle de l'immobilisation :

Le candidat s'assure, au besoin en mettant le contact, que le véhicule est bien immobilisé (position de la commande et/ou voyant allumé).

2. Vérification des documents de bord :

Le candidat s'assure de la présence des porte-documents contenant les pièces obligatoires pour le véhicule tracteur et la remorque.

### 3. Vérifications générales :

Pour les véhicules des catégories C1E et CE équipés d'une cabine basculante, le candidat s'assure du bon verrouillage au moyen du témoin situé au tableau de bord (voyant éteint) ou de tout autre moyen prévu par le constructeur.

Pour les catégories D1E et DE, le candidat vérifie visuellement la sellerie, les ceintures de sécurité, la présence de la lampe autonome et de la boîte de secours, les inscriptions, marteaux pics et extincteur.

Evaluation des phases 1, 2 et 3.

Ces 3 phases sont regroupées pour l'évaluation.

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisées.

### 4. Contrôles du véhicule tracteur :

Etat général de la carrosserie et du vitrage : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie concernant la carrosserie, la caisse, la cabine ou la bâche et le vitrage pour la face avant, les côtés, l'arrière du véhicule.

Evaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisées.

Roues : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie relative aux roues du véhicule.

Evaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisées.

Tâches : le candidat vérifie sous l'ensemble du véhicule l'absence de tâche.

Evaluation :

Notation 1 : vérification réalisée.

Notation 0 : vérification erronée ou non réalisée.

Chargement :

Pour la catégorie C1E, un chargement n'étant pas imposé, le candidat procède à l'ouverture de l'accès au compartiment marchandises et annonce l'absence réelle de chargement pour obtenir la notation 1.

Pour la catégorie CE (tracteur + semi-remorque), le véhicule tracteur n'étant pas destiné à recevoir de chargement, la notation 1 est systématiquement attribuée.

Pour la catégorie CE (camion-remorque), le candidat s'assure de l'absence d'anomalie liée au chargement en ouvrant une porte, le hayon, le rideau ou la bâche donnant accès au compartiment destiné aux marchandises.

Pour les catégories D1E et DE, en présence de soutes à bagages, le candidat procède à l'ouverture de celle désignée par l'expert. Il s'assure de l'absence d'anomalie liée à un éventuel chargement et referme la soute.

Evaluation :

Notation 1 : vérification réalisée.

Notation 0 : non réalisée.

### 5. Compatibilité :

Le candidat vérifie la compatibilité :

- des systèmes d'attelage ;
- des connexions électriques ;
- des connexions pneumatiques ;
- des distances (catégorie CE) ;
- des poids.

Notation 2 : ensemble des éléments de compatibilité correctement restitué.

Notation 1 : un élément oublié ou erroné (sauf poids).

Notation 0 : compatibilité des poids erronée ou oubliée ; plus d'un autre élément erroné ou oublié.

### 6. Contrôles remorque :

Etat général de la caisse : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie extérieure concernant la caisse ou la bâche de la remorque pour la face avant, les côtés, l'arrière.

Evaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisées.

Roues : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie relative aux roues de la remorque.

Evaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisées.

Chargement : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie liée au chargement en ouvrant une porte, le hayon, le rideau ou la bâche donnant accès au compartiment destiné aux marchandises. Pour les catégories

C1E, D1E et DE, un chargement n'étant pas imposé, le candidat procède à l'ouverture de l'accès au compartiment marchandises de la remorque et annonce l'absence réelle de chargement pour obtenir la notation 1.

Evaluation :

Notation 1 : vérification réalisée.

Notation 0 : non réalisée.

7. Mise en marche du moteur :

Le candidat met le moteur en marche. Il annonce les voyants restés allumés et signale immédiatement toute anomalie.

Il règle au besoin son siège, son volant, ses rétroviseurs.

Pour les catégories D1E et DE, le candidat vérifie l'ouverture et le bon fonctionnement des accès au véhicule, depuis le tableau de bord ou manuellement en cas d'accès non équipé d'une commande d'ouverture depuis le tableau de bord.

Evaluation :

Notation 1 : actions et annonces réalisées.

Notation 0 : une action ou annonce non réalisée.

8. Positionnement du véhicule tracteur :

Le candidat positionne son véhicule dans l'alignement de la remorque.

C1E, D1E, DE : le candidat immobilise le véhicule tracteur lorsque l'extrémité arrière arrive à proximité de l'aplomb avant de la flèche. Le cas échéant, il vérifie l'ouverture et le bon positionnement du crochet d'attelage.

CE camion-remorque : le candidat relève la barre anti-encastrement. Il positionne le porteur dans l'alignement de la remorque et l'immobilise avant que l'arrière ne s'engage au-dessus de l'extrémité de la flèche de la remorque. Il vérifie l'ouverture et le positionnement du crochet d'attelage par rapport à l'axe de la flèche.

CE semi-remorque : le candidat positionne le tracteur dans l'alignement de la semi-remorque et l'immobilise avant que l'arrière ne s'engage sous la semi. Il vérifie la hauteur et l'inclinaison de la sellette du tracteur, son graissage et l'ouverture du verrou coupleur.

Pour toutes les catégories, le candidat veille à conserver une distance suffisante lui permettant de circuler aisément entre la remorque et l'extrémité arrière du tracteur.

Le candidat modifie éventuellement la hauteur de suspension.

9. Attelage :

L'attelage doit comprendre impérativement les opérations suivantes :

– le candidat procède à l'accouplement et, pour la catégorie CE, à l'essai de traction ;

Concernant les ensembles constitués d'un véhicule tracteur et d'une semi-remorque, le nombre d'essais pour réussir l'accouplement est limité à 4. Si l'objectif n'est pas atteint au terme de ces essais, la notation éliminatoire est appliquée et l'examen est interrompu.

– il arrête son moteur ;

– il s'assure du bon verrouillage du système d'attelage (position de la poignée, de la cheville, du témoin et/ou procède à un test sur la flèche d'attelage. Ce test consiste à relever la flèche d'attelage, soit à l'aide de la roue jockey, soit manuellement) ;

– il branche ses divers flexibles (frein/électriques/filin de sécurité suivant l'équipement de l'ensemble de véhicules) ;

– il remet en place la roue jockey ou les béquilles ;

– il supprime les dispositifs d'immobilisation. Suivant l'équipement du véhicule tracteur, le candidat remet en position « route » la suspension.

Notation 2 : ensemble correctement restitué.

Notation 1 : une opération erronée ou non réalisée.

Notation 0 :

– plus d'une opération erronée ou non réalisée ;

– essai de traction erroné ou non réalisé (CE) ;

– non vérification du verrouillage.

Éliminatoire :

– essai de traction erroné ou non réalisé et non vérification du verrouillage ;

– impossibilité d'accoupler par mauvaise manipulation du candidat (en cas d'avarie du matériel, le candidat est excusé).

10. Annonce dimensions et poids :

Le candidat annonce les longueur/largeur/hauteur/poids maximal de l'ensemble attelé et pour le transport de voyageurs le nombre de places assises.

Evaluation :

Notation 1 : annonces réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs annonces erronées ou non réalisées.

#### 11. Feux :

Le candidat vérifie l'absence d'anomalie sur les feux stop, de détresse, croisement, gabarit.

Pour la vérification des feux stop, le candidat peut demander l'assistance de l'expert.

Si le véhicule en est équipé, le candidat peut utiliser la fonction « autotest » des feux.

Evaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisées.

#### 12. Thème tiré au sort :

Thème 1 : documents de bord, triangle, extincteur :

Le candidat présente le contenu des porte-documents présents dans le véhicule :

Pour le véhicule tracteur et la remorque : certificats d'immatriculation (concordance et validité de la visite technique), certificats d'assurance (concordance et validité).

Pour le véhicule tracteur : carte routière détaillée du secteur d'examen, taxe à l'essieu (catégorie CE), constat amiable, manuel d'utilisation.

Il s'assure de la présence du triangle de présignalisation et de l'éthylotest obligatoire, du ou des extincteurs et du vêtement de haute visibilité. Il n'est pas fait référence au vêtement de haute visibilité lorsqu'il est porté par le candidat.

Thème 2 : feux, dispositifs de contrôles et accessoires :

Le candidat vérifie l'état et le fonctionnement de 3 feux, choisis par l'expert dans la liste suivante : feux de position, feux de croisement, feux de route, feux de brouillard avant, feux de brouillard arrière, feux de marche arrière, feux stop, feux d'encombrement, feux indicateurs de changement de direction, feux de détresse, feux de plaques d'immatriculation, feux diurnes, feux d'angle, feux de stationnement...

L'expert veille à ne pas demander un contrôle déjà effectué lors des vérifications courantes de sécurité.

Le candidat doit connaître l'emplacement, le rôle et le fonctionnement des dispositifs de contrôles et des accessoires.

L'expert interroge le candidat sur :

- deux dispositifs de contrôle (voyants, témoins, ordinateur de bord, cadrans de contrôle..., à l'exclusion du chronotachygraphe) ;
- un accessoire (essuie-glaces, ventilation, avertisseur sonore, commandes..., à l'exclusion de l'autoradio et du système de navigation par satellite).

Thème 3 : niveaux, glaces, rétroviseurs, essuie-glaces :

Le candidat annonce et montre les orifices de remplissage des différents niveaux (en fonction de l'équipement et de l'accessibilité du véhicule) :

- huile moteur ;
- liquide de refroidissement ;
- lave-glace ;
- liquide dépolluant (AdBlue/urée) ;
- assistance de direction ;
- assistance d'embrayage ;
- liquide de frein.

Il annonce les contrôles à effectuer concernant les rétroviseurs (état et fixation), les glaces et pare-brise (état et propreté) et les essuie-glaces (état).

Thème 4 : pneumatiques, roues, suspension, direction :

Le candidat contrôle une roue du véhicule tracteur et une roue de la remorque.

En cas de présence d'un essieu jumelé, le contrôle se fera impérativement sur un jumelage.

Pneumatique : état de la bande de roulement, des flancs, pression visuelle.

Si le carrossage et/ou l'enjoliveur le permettent :

- le candidat s'assure de l'absence de corps étranger dans le jumelage ;
- il vérifie la présence et le serrage apparent des écrous de roues ;
- il contrôle visuellement l'état de la suspension (état des lames, des coussins d'air, absence de fuite d'air, de fuite hydraulique sur amortisseur...) et du garde-boue.

Il contrôle l'assistance de direction.

Pour les véhicules équipés d'un système de freinage hydraulique, le contrôle consistera à vérifier le niveau du bocal d'assistance de direction ou d'indiquer à l'expert qu'il s'agit d'une assistance électrique.

Pour les véhicules équipés d'un système de freinage pneumatique, le contrôle de l'assistance de direction s'effectue juste avant le repérage du parcours de maniabilité. Le candidat effectue un essai en tournant le volant d'un demi-tour environ, en avançant sur une courte distance (afin d'éviter de tourner les roues en statique) ; il vérifie l'absence de bruits anormaux et de points de résistance.

Thème 5 : caractéristiques du véhicule tracteur et de la remorque, plaques, disques limitations de vitesses (sauf D1E et DE), dispositifs réfléchissants/catadioptriques, protections latérales :

Le candidat présente son ensemble de véhicules :

- marque, type, puissance du véhicule tracteur ;
- il annonce les porte-à-faux avant du véhicule tracteur et arrière de la remorque.

Il vérifie la présence et l'état :

- des plaques du véhicule tracteur et de la remorque (tare et immatriculation) ;
- des disques de limitation de vitesses de la remorque (sauf D1E et DE) ;
- des dispositifs réfléchissants (catadioptrés) arrière et latéraux de l'ensemble et du dispositif complémentaire de signalisation arrière pour la remorque ;
- le cas échéant, des dispositifs latéraux de protection et antiencastrement arrière.

Thème 6 : transport de marchandises (catégories C1E et CE) :

Pour la remorque, le candidat contrôle l'ouverture de l'accès au compartiment marchandises en ouvrant les portes, le hayon, le rideau ou la bâche. En présence de portes, le candidat doit les fixer en position ouverte à l'aide des dispositifs prévus.

Il procède aux contrôles intérieurs (état et étanchéité).

Le candidat annonce le poids et la nature du chargement, vérifie sa répartition et son arrimage.

Le candidat ferme l'accès au compartiment marchandises et s'assure qu'il est correctement fermé.

Thème 6 : transport de voyageurs (catégories D1E et DE) :

Le candidat contrôle le fonctionnement de la lampe autonome, s'assure de la présence des inscriptions réglementaires obligatoires, présente les issues de secours.

Il procède au contrôle complet d'un siège (état et propreté de la garniture, état et présence de la ceinture de sécurité, fixation) et contrôle le fonctionnement de l'éclairage des marches et de l'éclairage intérieur.

Evaluation du thème tiré au sort :

La notation s'établit selon une attribution de points modulable : 0, 1, 2 ou 3.

Le thème comprend plusieurs items à traiter.

Notation 3 : le candidat traite correctement le thème tiré au sort, tous les items sont correctement traités.

Notation 2 : un item comporte au moins une erreur ou oubli, les autres sont correctement traités.

Notation 1 : plus d'un item comporte au moins une erreur ou oubli.

Notation 0 : le candidat ignore le thème (réponse pratiquement inexistante ou totalement erronée).

13. Interrogation orale :

Le candidat est interrogé par l'expert sur ses connaissances.

Son évaluation est traitée à l'article III-6.

14. Vérification des systèmes de freinage.

Cette vérification doit s'effectuer impérativement dans l'ordre des opérations indiquées ci-après.

A. – Si l'ensemble de véhicules est équipé d'un système de freinage pneumatique :

1. Mise en pression à l'intérieur des réservoirs d'air : le candidat s'assure que la pression est suffisante, à l'aide du manomètre et/ou voyants.

2. Essai pratique du frein de parc : le candidat amorce un démarrage permettant de tester la retenue du frein de parc, l'ôte, constate l'évolution de la pression (voyant et/ou manomètre).

3. Essai pratique du frein de service : le candidat engage un rapport de vitesse et avance significativement. Il freine et, pied sur la pédale, constate l'évolution de la pression (voyant et/ou manomètre).

4. Le candidat annonce la fin des essais des systèmes de freinage.

B. – Si l'ensemble de véhicules est équipé d'un système de freinage hydraulique :

1. Le candidat met en marche le moteur.

2. Il ôte le frein de parc.

3. Il s'assure de l'extinction des voyants liés au système de freinage.

Evaluation :

Notation 3 : le candidat a réalisé correctement les essais de frein.

Notation 2 : 1 opération erronée ou non réalisée.

Notation 1 : 2 opérations erronées ou non réalisées.

Eliminatoire : les trois premières opérations de la vérification (mise en pression, vérification du frein de parc, vérification du frein de service) sont erronées ou non réalisées.

A l'issue de cette opération, le candidat effectue le test de maniabilité.

15. Dételage.

Le dételage doit comprendre impérativement les opérations indiquées ci-après.

Moteur arrêté, le candidat s'assure de l'immobilisation du véhicule (position de la commande ou voyant). Le frein de parc est serré.

Il commente la stabilité du sol.

Il immobilise la remorque ou la semi-remorque (frein de remorque et, pour la catégorie CE, il place une cale sur l'avant de l'essieu le plus chargé).

Il la stabilise avec la roue jockey ou avec la ou les béquilles, au besoin en s'aidant de la suspension pneumatique.

Il débranche les flexibles (freins, électriques, filin de sécurité).

Il déverrouille le système d'attelage.

Il démarre le véhicule. Pour les véhicules équipés d'un système de freinage pneumatique, il s'assure que la pression est suffisante.

Pour la catégorie CE semi-remorque :

– le candidat avance à mi-sellette ; ou

– après dégagement de la cheville ouvrière, baisse la suspension pneumatique jusqu'au décollement complet de la sellette d'attelage.

Il s'assure de la stabilité de la semi-remorque.

Il dégage le véhicule tracteur.

Il remet au besoin la suspension en position « route » et remet la barre anti-encastrement en place (camion-remorque, si l'équipement le permet).

Il replace le véhicule dans sa position initiale.

Il l'immobilise.

Evaluation :

Notation 2 : ensemble correctement restitué.

Notation 1 : une opération erronée ou non réalisée.

Notation 0 : plus d'une opération erronée ou non réalisée.

## VI. – Modalités spécifiques à la catégorie BE

### VI-1. – *Ordre chronologique des opérations*

L'accompagnateur a préalablement positionné la remorque au point A de la fiche de maniabilité. Il a procédé au dételage de l'ensemble et placé le véhicule tracteur et la remorque côte à côte dans les limites de l'aire d'évolution, de manière que les deux plaques de tares puissent être lisibles depuis un même point par le candidat.

Les différentes phases, à l'exception de la phase « compatibilité », sont traitées dans l'ordre de numérotation de la fiche de recueil (annexe 8).

A l'intérieur de chaque phase, le candidat n'est pas tenu de respecter un ordre particulier à l'exception des opérations suivantes :

– lors de son installation au poste de conduite, il règle son siège avant les rétroviseurs ;

– attelage : toutes les opérations sont réalisées dans l'ordre indiqué sauf le branchement des flexibles, la stabilisation et la suppression du dispositif d'immobilisation de la remorque ;

– dételage : toutes les opérations sont réalisées dans l'ordre indiqué sauf l'immobilisation, la stabilisation, le débranchement des flexibles de la remorque.

### VI-2. – *Phases du test de connaissances et évaluation*

#### 1. Contrôle de l'immobilisation :

Le candidat s'assure, au besoin en mettant le contact, que le véhicule est bien immobilisé (position de la commande et/ou voyant allumé).

Il règle au besoin son siège, son volant, ses rétroviseurs.

#### 2. Vérification des documents de bord :

Le candidat s'assure de la présence des porte-documents contenant les pièces obligatoires pour le véhicule tracteur et la remorque.

Evaluation : des phases 1, 2.

Ces deux phases sont regroupées pour l'évaluation.

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisées.

#### 3. Contrôles du véhicule tracteur :

Etat général de la carrosserie et du vitrage : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie concernant la carrosserie et le vitrage pour la face avant, les côtés, l'arrière du véhicule.

Evaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisées.

Roues : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie relative aux roues du véhicule.

Evaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisées.

Tâches : le candidat vérifie sous l'ensemble du véhicule l'absence de tâche.

Evaluation :

Notation 1 : vérification réalisée.

Notation 0 : vérification erronée ou non réalisée.

#### 4. Contrôles remorque :

Etat général de la caisse : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie extérieure concernant la caisse ou la bâche de la remorque pour la face avant, les cotés, l'arrière.

Evaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisées.

Roues : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie relative aux roues de la remorque.

Evaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisées.

Chargement : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie liée au chargement en ouvrant une porte, le hayon, le rideau ou la bâche donnant accès au compartiment destiné aux marchandises ou à l'intérieur de la caravane. Un chargement n'étant pas imposé en BE, le candidat procède à l'ouverture de l'accès au compartiment marchandises de la remorque et annonce l'absence réelle de chargement pour obtenir la notation 1.

Evaluation :

Notation 1 : vérification réalisée.

Notation 0 : non réalisée.

#### 5. Mise en marche du moteur :

Le candidat met le moteur en marche. Il annonce les voyants restés allumés et signale immédiatement toute anomalie.

Evaluation :

Notation 1 : actions et annonces réalisées.

Notation 0 : une action ou annonce non réalisée.

#### 6. Positionnement du véhicule tracteur :

Le candidat positionne son véhicule dans l'alignement de la remorque.

Il immobilise le véhicule tracteur lorsque l'extrémité arrière arrive à proximité de l'aplomb avant de la flèche.

Le candidat veille à conserver une distance suffisante lui permettant de circuler aisément entre la flèche de la remorque et l'extrémité arrière du véhicule tracteur.

Le candidat arrête le moteur.

Le positionnement du véhicule tracteur n'est pas évalué.

#### 7. Compatibilité :

Le candidat vérifie la compatibilité :

- des systèmes d'attelage ;
- des connexions électriques ;
- des poids.

Notation 2 : ensemble des éléments de compatibilité correctement restitué.

Notation 1 : un élément oublié ou erroné (sauf poids).

Notation 0 : compatibilité des poids erronée ou oubliée ; plus d'un autre élément erroné ou oublié.

#### 8. Attelage :

Le candidat procède à l'accouplement en déplaçant, au choix, la remorque ou le véhicule tracteur.

Cette vérification doit comprendre impérativement les opérations indiquées ci-après.

Le candidat s'assure du bon verrouillage du système d'attelage (position de la poignée ou du témoin et/ou procède à un test sur la flèche d'attelage. Ce test consiste à relever la flèche d'attelage soit à l'aide de la roue jockey, soit manuellement).

Il branche ses divers flexibles (électriques/filin de sécurité).

Il remet en place la roue jockey.

Il supprime le dispositif d'immobilisation.

Notation 2 : ensemble correctement restitué.

Notation 1 : une opération erronée ou non réalisée ;

Notation 0 :

- plus d'une opération erronée ou non réalisée ;
- non-vérification du verrouillage.

Eliminatoire : impossibilité d'accoupler par mauvaise manipulation du candidat (en cas d'avarie du matériel, le candidat est excusé).

9. Annonce dimensions et poids :

Le candidat annonce les longueur/largeur/hauteur/PTRA de l'ensemble attelé.

Notation 1 : annonces réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs annonces erronées ou non réalisées.

10. Feux :

Le candidat vérifie l'absence d'anomalie sur les feux stop, de détresse, de croisement, de gabarit.

Pour la vérification des feux stop, le candidat peut demander l'assistance de l'expert.

Si le véhicule en est équipé, le candidat peut utiliser la fonction « autotest » des feux.

Evaluation :

Notation 1 : vérifications réalisées.

Notation 0 : une ou plusieurs vérifications erronées ou non réalisées.

11. Thème tiré au sort :

Thème 1 : documents de bord, triangle, extincteur :

Le candidat présente le contenu des porte-documents présents dans le véhicule :

Pour le véhicule tracteur et la remorque : certificats d'immatriculation (concordance et validité de la visite technique), certificats d'assurance (concordance et validité).

Pour le véhicule tracteur : carte routière détaillée du secteur d'examen, constat amiable, manuel d'utilisation.

Il s'assure de la présence des triangles de présignalisation, de l'éthylotest obligatoire et du vêtement de haute visibilité. Il n'est pas fait référence au vêtement de haute visibilité lorsqu'il est porté par le candidat.

Thème 2 : feux, dispositifs de contrôles et accessoires :

Le candidat vérifie l'état et le fonctionnement de trois feux, choisis par l'expert dans la liste suivante : feux de position, feux de croisement, feux de route, feux de brouillard avant, feux de brouillard arrière, feux de marche arrière, feux stop, feux d'encombrement, feux indicateurs de changement de direction, feux de détresse, feux de plaques d'immatriculation, feux diurnes, feux d'angle, feux de stationnement...

L'expert veille à ne pas demander un contrôle déjà effectué lors des vérifications courantes de sécurité.

Le candidat doit connaître l'emplacement, le rôle et le fonctionnement des dispositifs de contrôles et des accessoires.

L'expert interroge le candidat sur :

- deux dispositifs de contrôle (voyants, témoins, ordinateur de bord, cadrans de contrôle..., à l'exclusion du chronotachygraphe) ;
- un accessoire (essuie-glaces, ventilation, avertisseur sonore, commandes..., à l'exclusion de l'autoradio et du système de navigation par satellite).

Thème 3 : niveaux, glaces, rétroviseurs, essuie-glaces :

Le candidat annonce et montre les orifices de remplissage des différents niveaux (en fonction de l'équipement et de l'accessibilité du véhicule) :

- huile moteur ;
- liquide de refroidissement ;
- lave-glace ;
- assistance de direction (en cas d'assistance électrique, le candidat le précise) ;
- assistance d'embrayage ;
- liquide de frein.

Il annonce les contrôles à effectuer concernant les rétroviseurs (état et fixation), les glaces et pare-brise (état et propreté) et les essuie-glaces (état).

Thème 4 : pneumatiques, roues, suspension :

Le candidat contrôle un pneumatique du véhicule tracteur et un pneumatique de la remorque : état de la bande de roulement, des flancs, pression visuelle.

Si le carrossage et/ou l'enjoliveur le permettent, le candidat vérifie la présence et le serrage apparent des écrous de roues, il contrôle visuellement l'état de la suspension (état des lames, fuite hydraulique sur amortisseur...) et du garde-boue.

Thème 5 : caractéristiques du véhicule tracteur et de la remorque, plaques, dispositifs réfléchissants/catadioptriques, protections latérales :

Le candidat présente son ensemble de véhicules :

- marque, type, puissance du véhicule tracteur ;
- il annonce les porte-à-faux avant du véhicule tracteur et arrière de la remorque.

Il vérifie la présence et l'état :

- des plaques du véhicule tracteur et de la remorque (immatriculation) ;
- des dispositifs réfléchissants (catadioptrés) arrière et latéraux de l'ensemble.

Thème 6 : transport de marchandises :

Le candidat contrôle l'ouverture de l'accès au compartiment marchandises de la remorque en ouvrant les portes, le hayon, le rideau ou la bâche. En présence de portes, le candidat doit les fixer en position ouverte à l'aide des dispositifs prévus.

Il procède aux contrôles intérieurs (état et étanchéité).

En présence d'une charge dans la remorque, le candidat annonce son poids et sa nature, vérifie sa répartition et son arrimage.

Le candidat ferme l'accès au compartiment marchandises et s'assure qu'il est correctement fermé.

Pour la caravane, le candidat contrôle l'ouverture de l'accès à la cellule habitable en ouvrant la porte et la fixe en position ouverte à l'aide du dispositif prévu.

Il contrôle l'état intérieur de la cellule habitable, s'assure visuellement qu'aucun objet ne peut se déplacer à l'intérieur et que les portes (armoires, placard...) sont bien fermées.

Le candidat contrôle la fermeture de la porte d'accès et de tous les ouvrants (fenêtres et coffres).

Evaluation du thème tiré au sort :

La notation s'établit selon une attribution de points modulable : 0, 1, 2 ou 3.

Le thème comprend plusieurs items à traiter.

Notation 3 : le candidat traite correctement le thème tiré au sort, tous les items sont correctement traités.

Notation 2 : un item comporte au moins une erreur ou un oubli, les autres sont correctement traités.

Notation 1 : plus d'un item comporte au moins une erreur ou un oubli.

Notation 0 : le candidat ignore le thème (réponse pratiquement inexistante ou totalement erronée).

12. Interrogation orale :

Le candidat est interrogé par l'expert sur ses connaissances (voir III-6).

Son évaluation est traitée à l'article III-6.

A l'issue de l'interrogation orale, le candidat effectue le test de maniabilité.

13. Dételage :

Le dételage doit comprendre impérativement les opérations indiquées ci-après.

Moteur arrêté, le candidat s'assure de l'immobilisation du véhicule (position de la commande ou voyant). Le frein de parc est serré.

Il immobilise la remorque (frein de remorque).

Il la stabilise avec la roue jockey.

Il débranche les flexibles (électriques, filin de sécurité).

Il déverrouille le système d'attelage.

Il dégage la remorque ou le véhicule tracteur.

Il replace le véhicule tracteur dans sa position initiale et l'immobilise.

Evaluation :

Notation 2 : ensemble correctement restitué.

Notation 1 : une opération erronée ou non réalisée.

Notation 0 : plus d'une opération erronée ou non réalisée.

## VII. – Transcription de l'évaluation

Pendant et à l'issue de chaque examen, l'expert établit le recueil du bilan des connaissances et compétences restituées par le candidat. Le résultat est immédiatement communiqué au candidat.

L'interrogation écrite (IE) :

L'expert saisit la note obtenue sur la fiche de recueil.

Les feuilles de réponses (annexe 9) des candidats ne sont pas conservées en fin de journée.

Le test de connaissances :

L'expert saisit les résultats de chaque item sur la fiche de recueil.

L'exercice de maniabilité :

L'expert saisit le résultat de l'exercice sur la fiche de recueil en indiquant le numéro de la manœuvre.

En cas de deuxième essai, il procède de la même manière.

Bilan final.

Le résultat de l'épreuve découle du bilan chiffré de l'évaluation du niveau d'acquisition des connaissances et compétences. L'expert communique le bilan final au candidat et renseigne la fiche de recueil.

## VIII. – Modalités pratiques de l'épreuve en circulation

L'épreuve en circulation s'effectue avec un ou plusieurs candidats.

La possibilité d’emmener simultanément plusieurs candidats favorise en allongeant les distances la diversification des zones d’évaluation.

Cette opportunité doit être exploitée chaque fois que le nombre de candidats le permet et que le véhicule le permet.

Avant le départ, le candidat procédera à différentes opérations :

- présentation du chronotachygraphe :
  - chronotachygraphe analogique : le candidat vérifie la compatibilité entre le disque et l’appareil de contrôle. Il renseigne le disque et le place correctement dans l’appareil ;
  - chronotachygraphe numérique : le candidat indique à l’expert que, conformément à la réglementation, il est dispensé de carte. Il vérifie le jour indiqué sur l’appareil ;
  - pour ces deux chronotachygraphes : il vérifie l’heure indiquée sur l’appareil ; il s’assure que l’appareil est sur la position « autres tâches » ; il indique également que l’appareil de contrôle est automatique et qu’il enregistrera les déplacements du véhicule dès les premiers tours de roues (position conduite) ;
  - documents de bord : le candidat s’assure de la présence du porte-documents contenant les papiers de bord ;
  - moteur et témoin de sécurité : le candidat démarre son véhicule, s’assure de l’absence d’anomalie, annonce les voyants restés allumés ;
- freinage :
  - pneumatique : le candidat s’assure que la pression dans le système de frein est suffisante ;
  - hydraulique : le candidat s’assure de l’extinction des voyants d’alerte liés au système de freinage, au besoin après avoir ôté le frein de parc.

Ces vérifications « avant départ » ne seront pas prises en compte pour l’évaluation de l’épreuve en circulation.

## IX. – Evaluation du comportement en circulation

### IX-1. – Généralités

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 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 ci-après définies. Lors de cette épreuve, l’expert est placé aux double commandes.

Pour les catégories C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E et DE, le temps consacré au candidat est de 60 minutes et comprend :

- l’accueil du candidat et la vérification de son identité ;
- la présentation de l’épreuve par l’expert, individuellement ou collectivement selon le nombre de candidats présents dans le véhicule, en précisant que chacun devra, en sécurité et avec les précautions requises :
  - réaliser un parcours empruntant des voies à caractère urbain, routier, autoroutier ou assimilé ;
  - quitter un emplacement de stationnement, repartir après un arrêt et s’insérer dans le flot de circulation ;
  - utiliser opportunément les rapports de la boîte de vitesses manuelle (selon équipement) ;
  - utiliser opportunément les possibilités de la boîte de vitesses automatique ou assimilée (selon équipement) ;
  - utiliser le ou les ralentisseurs dans des conditions normales (selon équipement) ;
  - suivre un itinéraire ou se rendre vers une destination préalablement établie, en se guidant de manière autonome, pendant la durée indiquée ;
  - appliquer les règles du code de la route, notamment les règles spécifiques aux gabarits et aux vitesses réglementées des véhicules lourds ;
  - adapter son allure aux conditions de circulation, de gabarit et de signalisation ;
  - adopter une allure normale avec le respect permanent de la sécurité du véhicule et des autres usagers ;
  - adapter sa conduite dans un souci d’économie de carburant et de limitation de rejet de gaz à effet de serre ;
  - faire preuve de courtoisie envers les autres usagers, et notamment les plus vulnérables ;
  - les vérifications et dispositions préalables à la conduite du véhicule ;
  - une phase de conduite effective d’une durée minimale de 45 minutes, dont environ 10 minutes de conduite autonome ;

- l'établissement du bilan des compétences.

Pour la catégorie BE, lorsque le candidat se présente pour la seule épreuve en circulation, le temps consacré au candidat est de 40 minutes et comprend :

- l'accueil du candidat et la vérification de son identité ;
- la présentation de l'épreuve par l'expert, individuellement ou collectivement selon le nombre de candidats présents dans le véhicule, en précisant que chacun devra, en toute sécurité et avec les précautions requises :
  - réaliser un parcours empruntant des voies à caractère urbain, routier, autoroutier ou assimilé ;
  - quitter un emplacement de stationnement, repartir après un arrêt et s'insérer dans le flot de circulation ;
  - utiliser opportunément les rapports de la boîte de vitesses mécanique (selon équipement) ;
  - utiliser opportunément les possibilités de la boîte de vitesses automatique ou assimilée (selon équipement) ;
  - suivre un itinéraire ou se rendre vers une destination préalablement établie, en se guidant de manière autonome, pendant la durée indiquée ;
  - appliquer les règles du code de la route ;
  - adapter son allure aux conditions de circulation, de gabarit et de signalisation ;
  - adopter une allure normale avec le respect permanent de la sécurité du véhicule et des autres usagers ;
  - adapter sa conduite dans un souci d'économie de carburant et de limitation de rejet de gaz à effet de serre ;
  - faire preuve de courtoisie envers les autres usagers, et notamment les plus vulnérables ;
  - une phase de conduite effective d'une durée minimale de 25 minutes, dont 5 minutes de conduite autonome ;
- l'établissement du bilan des compétences.

#### IX-2. – *Parcours d'examen*

L'épreuve pratique se déroule sur des itinéraires variés empruntant des parcours urbains, routiers et, si possible, autoroutiers ou assimilés.

L'expert s'attache, en fonction des possibilités de la zone d'évaluation, 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.

##### a) Principes d'élaboration du parcours :

Le contenu et la durée doivent être en conformité avec les dispositions du présent arrêté.

Le parcours doit comporter une proportion globale d'un tiers 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 qu'elles sont restituées.

Le parcours comporte une phase guidée, durant laquelle l'expert utilise notamment les panneaux de signalisation, 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 et/ou de se diriger vers un lieu précis. L'expert annonce le début et la fin de cette phase au candidat.

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

L'itinéraire demandé doit être balisé par des panneaux visibles.

#### IX-3. – *Modalités d'évaluation*

##### a) Principes généraux de l'évaluation :

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.

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'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. Si nécessaire, 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.

Connaître et utiliser les commandes :

Le candidat est capable d'utiliser les commandes de son véhicule dans toutes les situations : le volant ; la boîte de vitesses (le cas échéant) ; le ralentisseur (le cas échéant) ; le frein ; l'accélérateur ; l'embrayage (le cas échéant) et le frein de parking si le véhicule le permet. Il met en service les accessoires indispensables au maintien de la sécurité et des conditions de visibilité satisfaisantes.

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.

Il est capable de prendre en compte les angles morts et les porte-à-faux.

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 clignotants 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 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 et la conduite économique et respectueuse de l'environnement :**

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.

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, il doit concilier cette conduite avec le maintien de la sécurité et les contraintes du trafic.

**X. – 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.

**A N N E X E 2**

Terrain groupe lourd. – Aire de manœuvre : vue d'ensemble.

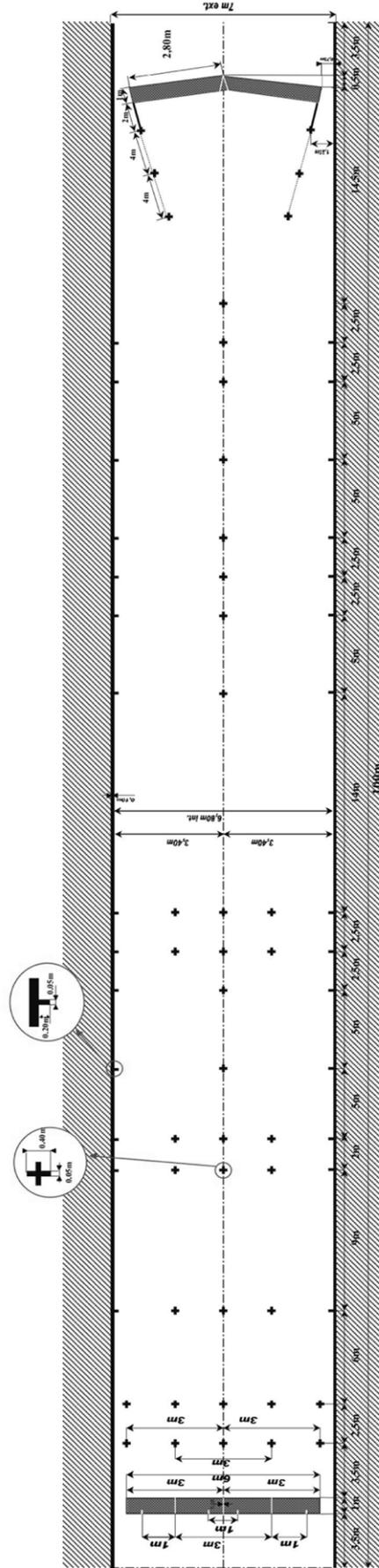
Terrain groupe lourd. – Aire de manœuvre : détail ligne.

Terrain groupe lourd. – Aire de manœuvre : détail chevron.



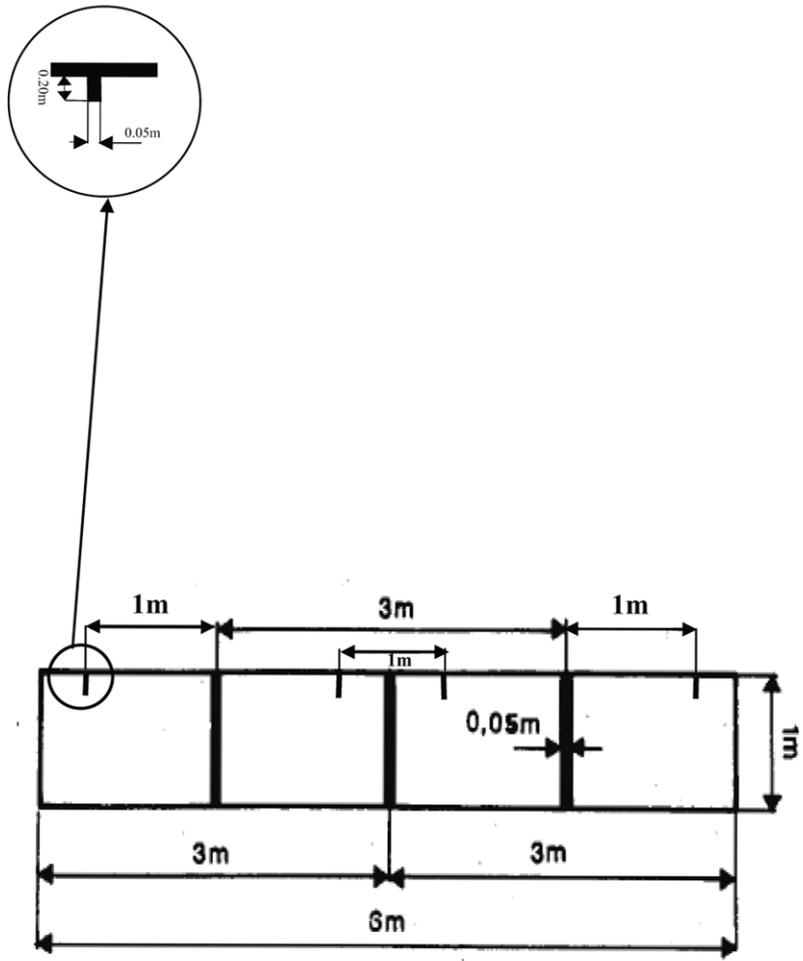
### TERRAIN GROUPE LOURD

Dimensions : 100 mètres x 7 mètres, délimité par deux lignes de rive  
Comme indiqué sur le plan, réserver 3,50 mètres à chaque extrémité du terrain pour le porte à faux.  
Espace recommandé entre 2 pistes ou entre piste et obstacle infranchissable : 3 à 5 mètres.



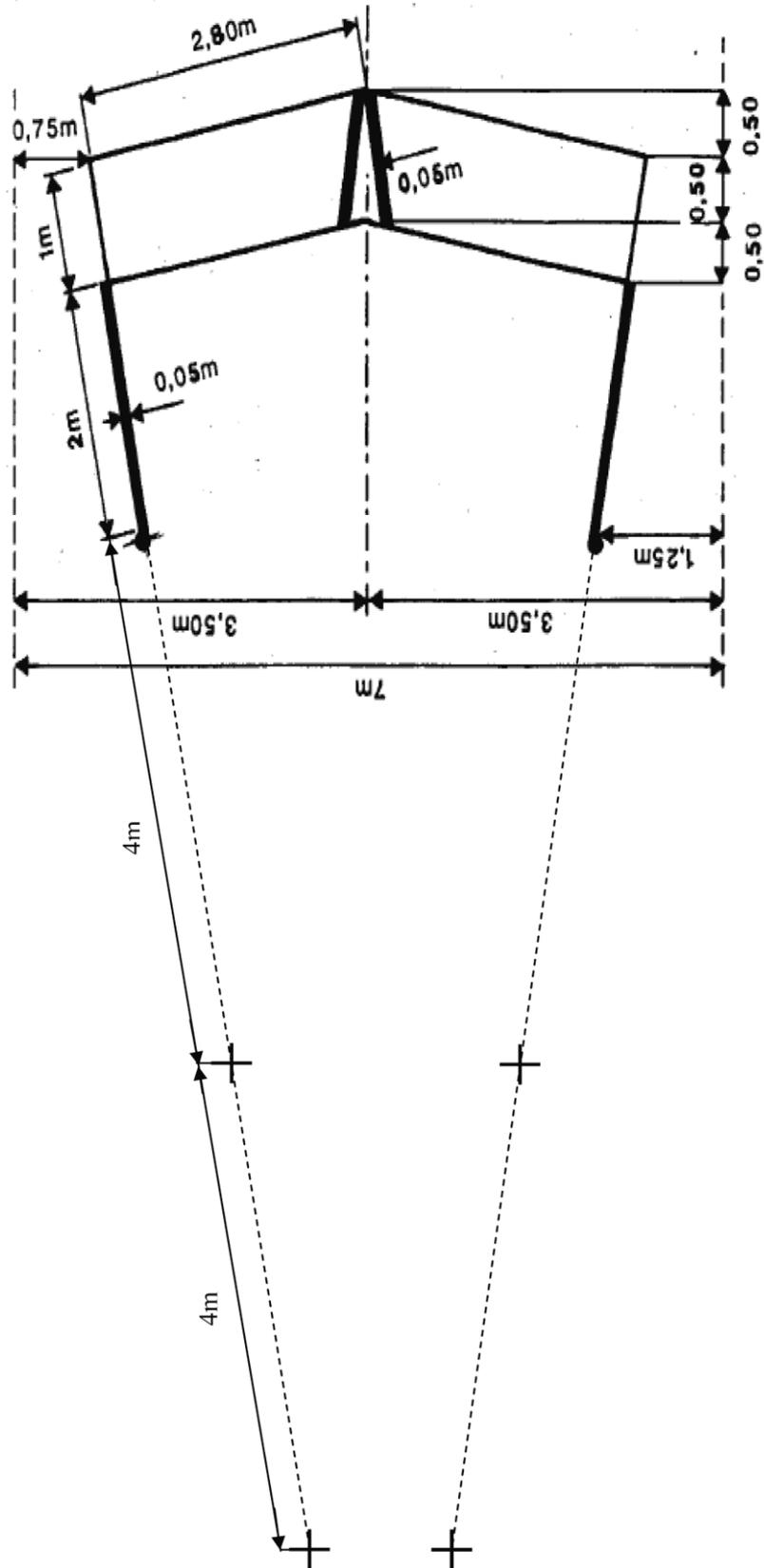
**TERRAIN GROUPE LOURD**

Détails des extrémités du terrain (ligne).



### TERRAIN GROUPE Lourd

Détails des extrémités du terrain (chevron).



## ANNEXE 3

Parcours de maniabilité :

Catégorie BE : 4 parcours.

Catégorie C1 : 4 parcours.

Catégorie C8 à 10 mètres : 4 parcours.

Catégorie C + 10 mètres : 4 parcours.

Catégorie C1E : 4 parcours.

Catégorie CE : 4 parcours.

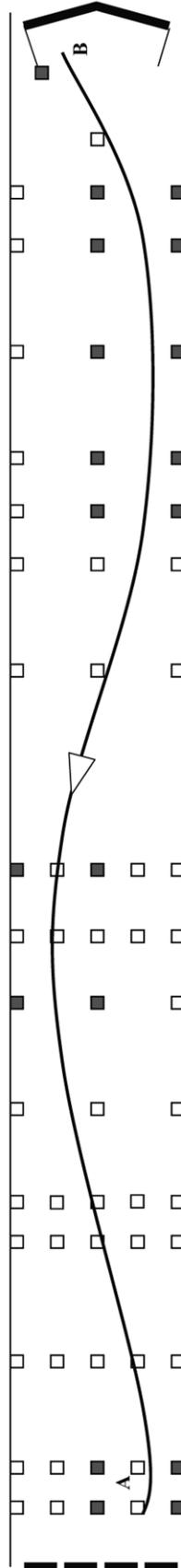
Catégorie D1 : 4 parcours.

Catégorie D : 4 parcours.

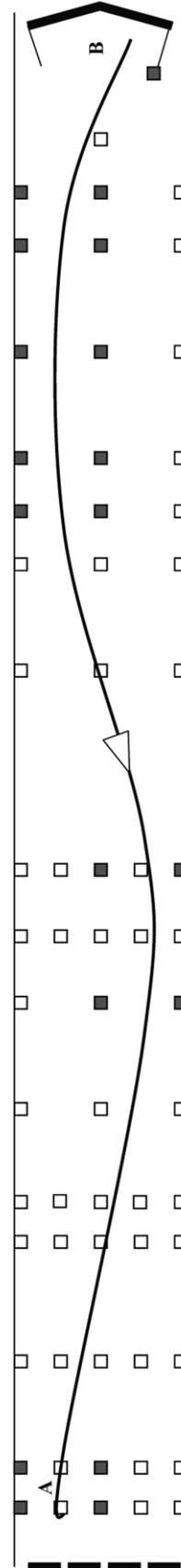
Catégorie D1E : 4 parcours.

Catégorie DE : 2 parcours.

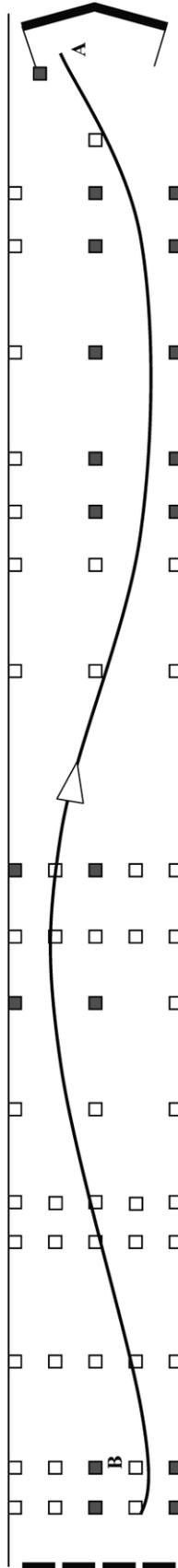
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : BE</b></p> <p><b>Fiche n° 1</b></p>	<p>Type d'exercice : arrêt de précision                  Nombre d'obstacle nécessaire : 19                  Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■</p>
---	--	---	--



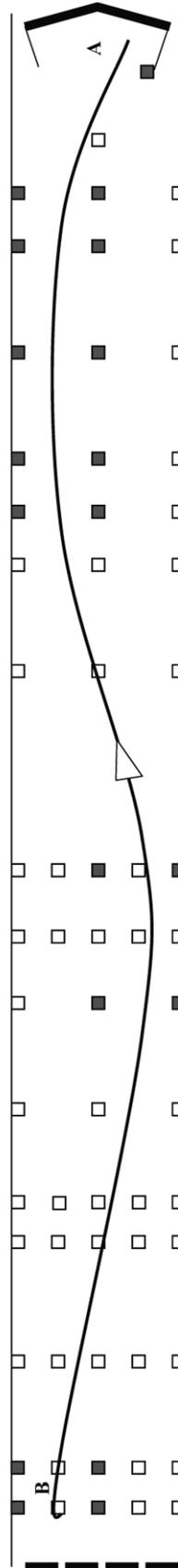
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : BE</b></p> <p><b>Fiche n° 2</b></p>	<p>Type d'exercice : arrêt de précision                  Nombre d'obstacle nécessaire : 19                  Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■</p>
--	--	---	--



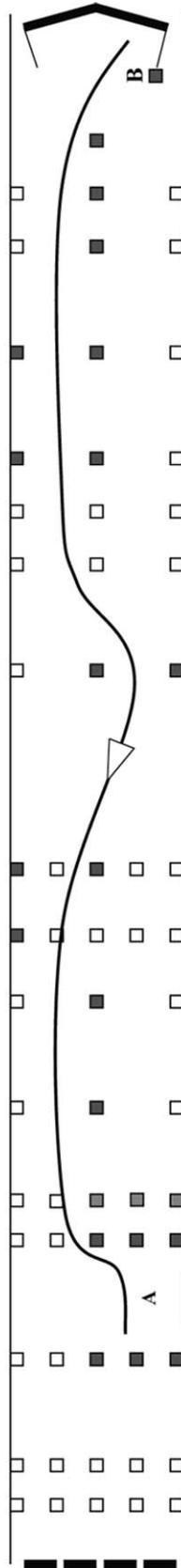
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : BE</b> <b>Fiche n° 3</b></p>	<p><b>Type d'exercice :</b> arrêt de précision  <b>Nombre d'obstacle nécessaire : 19</b>  <b>Point A :</b> - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière  <b>Point B :</b> départ de l'épreuve en marche arrière  <b>Implantation des Obstacles :</b> ■</p>
---	--	--	---



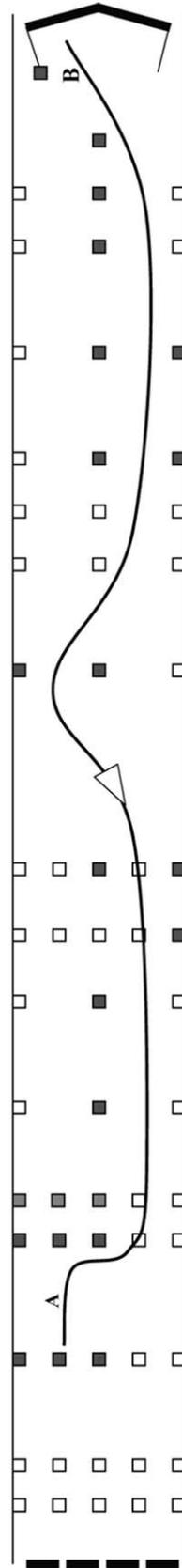
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : BE</b> <b>Fiche n° 4</b></p>	<p><b>Type d'exercice :</b> arrêt de précision  <b>Nombre d'obstacle nécessaire : 19</b>  <b>Point A :</b> - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière  <b>Point B :</b> départ de l'épreuve en marche arrière  <b>Implantation des Obstacles :</b> ■</p>
---	--	--	---



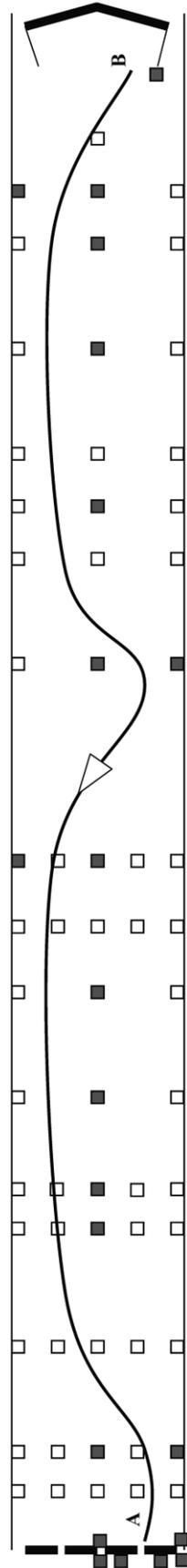
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p>Catégorie : C1 Fiche n° 1</p>	<p>Type d'exercice : stationnement en créneau                  Nombre d'obstacle nécessaire : 21                  Point A : - position du véhicule en début d'épreuve                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■                  C1 7 mètres et + : □</p>
---	--	--------------------------------------	--



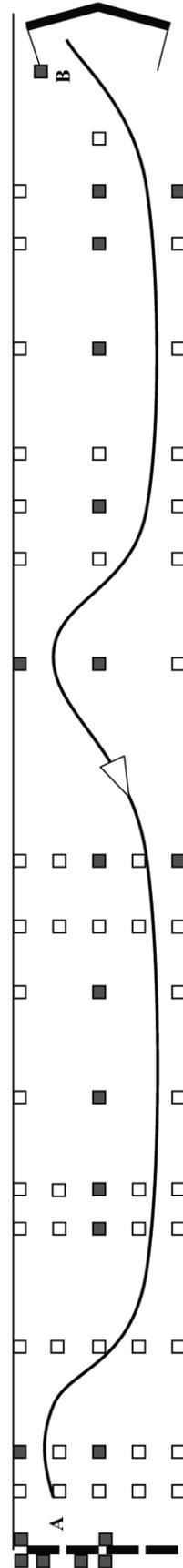
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p>Catégorie : C1 Fiche n° 2</p>	<p>Type d'exercice : stationnement en créneau                  Nombre d'obstacle nécessaire : 21                  Point A : - position du véhicule en début d'épreuve                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■                  C1 7 mètres et + : □</p>
---	--	--------------------------------------	--



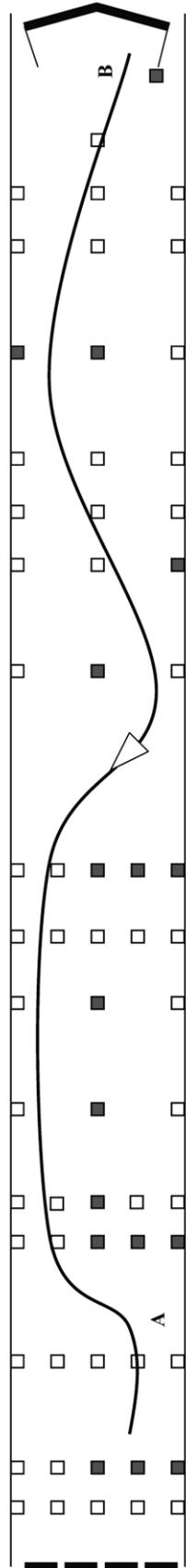
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p>Catégorie : C1 Fiche n° 3</p>	<p>Type d'exercice : mise à quai                  Nombre d'obstacle nécessaire : 22                  Point A : - position du véhicule en début d'épreuve                  HC                  Point B : - fin de l'épreuve en marche arrière                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■</p>
---	--	--------------------------------------	--



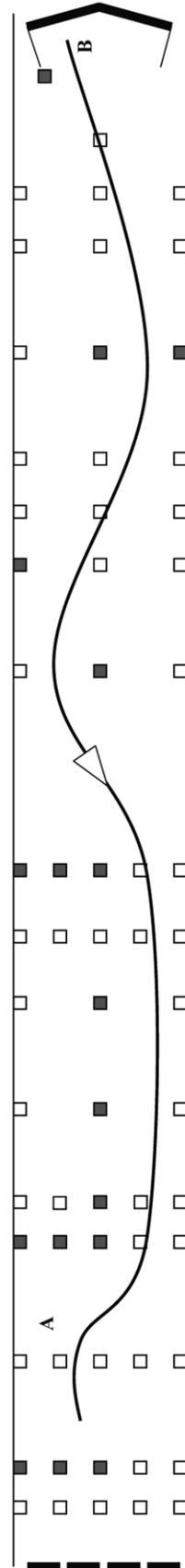
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p>Catégorie : C1 Fiche n° 4</p>	<p>Type d'exercice : mise à quai                  Nombre d'obstacle nécessaire : 22                  Point A : - position du véhicule en début d'épreuve                  HC                  Point B : - fin de l'épreuve en marche arrière                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■</p>
--	--	--------------------------------------	--



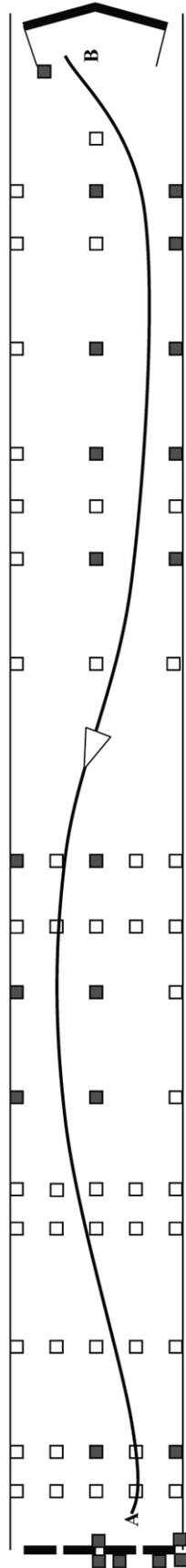
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p>Catégorie : C 8 à 10 mètres</p> <p>Fiche n° 1</p>	<p>Type d'exercice : stationnement en créneau                  Nombre d'obstacle nécessaire : 17                  Point A : - position du véhicule en début d'épreuve                  HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■</p>
---	--	--	--



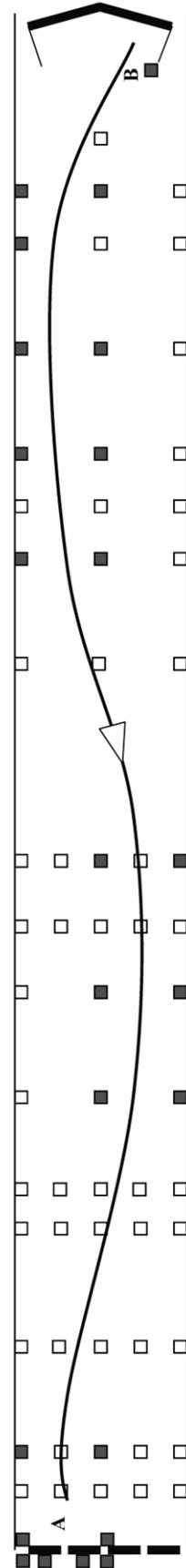
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p>Catégorie : C 8 à 10 mètres</p> <p>Fiche n° 2</p>	<p>Type d'exercice : stationnement en créneau                  Nombre d'obstacle nécessaire : 17                  Point A : - position du véhicule en début d'épreuve                  HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■</p>
--	--	--	--



 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p>Catégorie : C 8 à 10 mètres Fiche n° 3</p>	<p>Type d'exercice : mise à quai Nombre d'obstacle nécessaire : 24 Point A : - position du véhicule en début d'épreuve HC - fin de l'épreuve en marche arrière Point B : départ de l'épreuve en marche arrière Implantation des Obstacles : ■</p>
---	--	---	---



 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p>Catégorie : C 8 à 10 mètres Fiche n° 4</p>	<p>Type d'exercice : mise à quai Nombre d'obstacle nécessaire : 24 Point A : - position du véhicule en début d'épreuve HC - fin de l'épreuve en marche arrière Point B : départ de l'épreuve en marche arrière Implantation des Obstacles : ■</p>
--	--	---	---



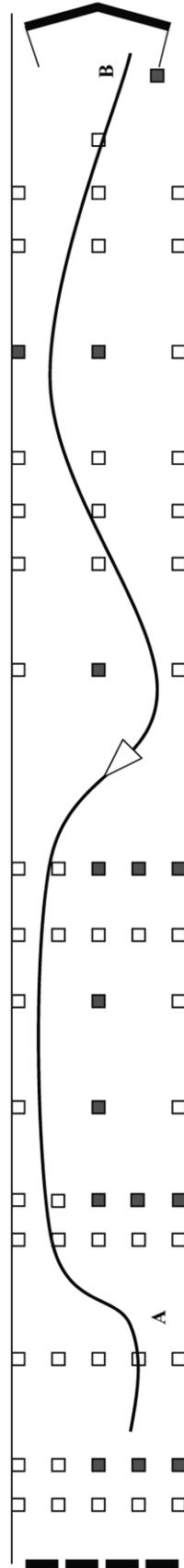
**ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE**



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

**Catégorie : C + 10 mètres**  
**Fiche n° 1**

Type d'exercice : stationnement en créneau  
 Nombre d'obstacle nécessaire : **15**  
 Point A : - position du véhicule en début d'épreuve  
 HC  
 - fin de l'épreuve en marche arrière  
 Point B : départ de l'épreuve en marche arrière  
 Implantation des Obstacles : ■



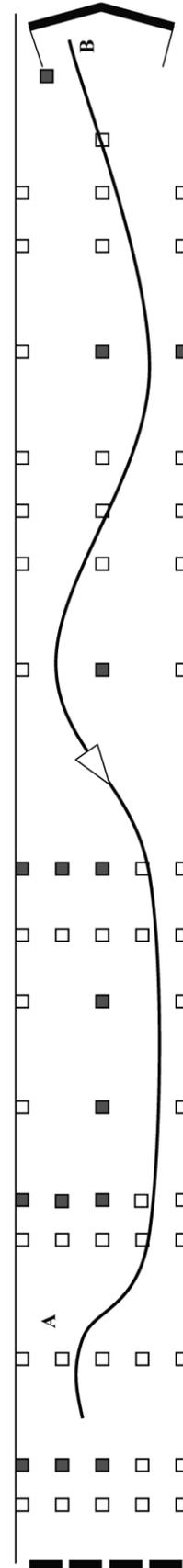
**ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE**



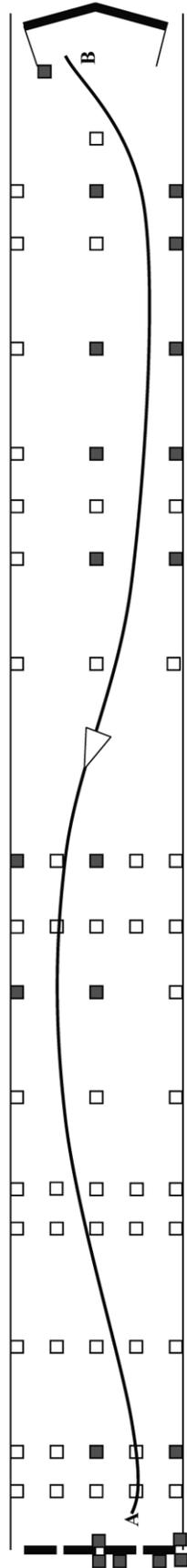
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

**Catégorie : C + 10 mètres**  
**Fiche n° 2**

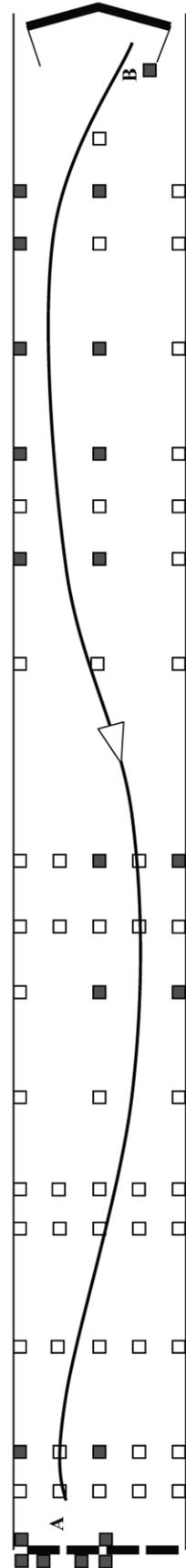
Type d'exercice : stationnement en créneau  
 Nombre d'obstacle nécessaire : **15**  
 Point A : - position du véhicule en début d'épreuve  
 HC  
 - fin de l'épreuve en marche arrière  
 Point B : départ de l'épreuve en marche arrière  
 Implantation des Obstacles : ■



 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : C + 10 mètres</b></p> <p><b>Fiche n° 3</b></p>	<p>Type d'exercice : mise à quai                  Nombre d'obstacle nécessaire : <b>22</b>                  Point A : - position du véhicule en début d'épreuve                  HC                  Point B : - fin de l'épreuve en marche arrière                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■</p>
---	--	--	---



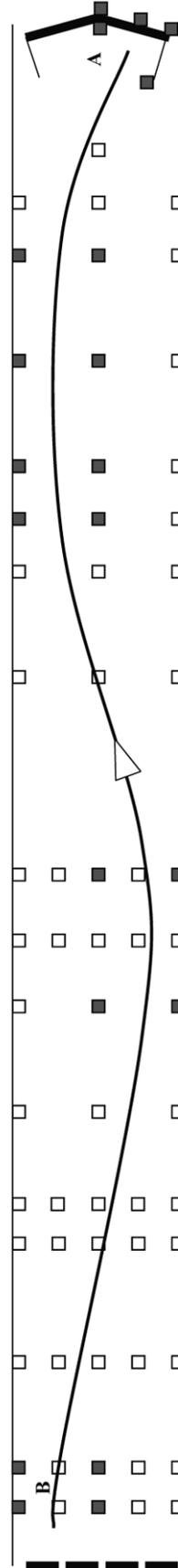
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : C + 10 mètres</b></p> <p><b>Fiche n° 4</b></p>	<p>Type d'exercice : mise à quai                  Nombre d'obstacle nécessaire : <b>22</b>                  Point A : - position du véhicule en début d'épreuve                  HC                  Point B : - fin de l'épreuve en marche arrière                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■</p>
--	--	--	---



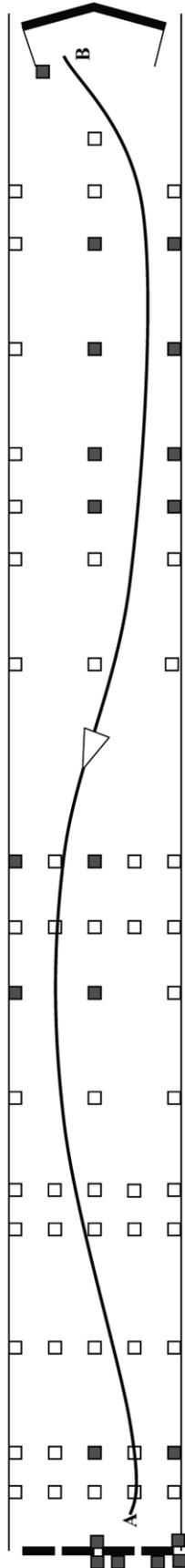
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p> <p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : C1E</b></p> <p><b>Fiche n° 1</b></p>	<p>Type d'exercice : mise à quai</p> <p>Nombre d'obstacle nécessaire : <b>21</b></p> <p>Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC</p> <p>Point B : - fin de l'épreuve en marche arrière</p> <p>Implantation des Obstacles : ■</p>
--	--	---



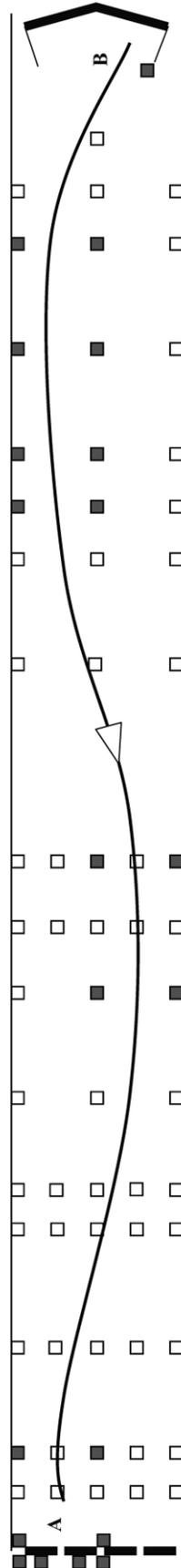
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p> <p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : C1E</b></p> <p><b>Fiche n° 2</b></p>	<p>Type d'exercice : mise à quai</p> <p>Nombre d'obstacle nécessaire : <b>21</b></p> <p>Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC</p> <p>Point B : - fin de l'épreuve en marche arrière</p> <p>Implantation des Obstacles : ■</p>
--	--	---



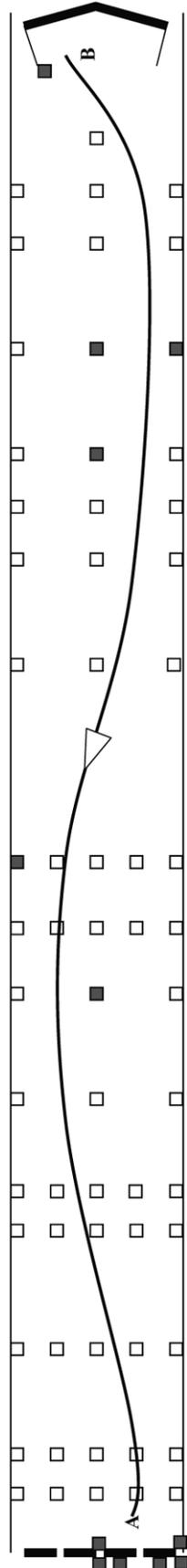
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p>Catégorie : C1E Fiche n° 3</p>	<p>Type d'exercice : mise à quai                  Nombre d'obstacle nécessaire : 21                  Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles :</p>
---	--	---------------------------------------	---



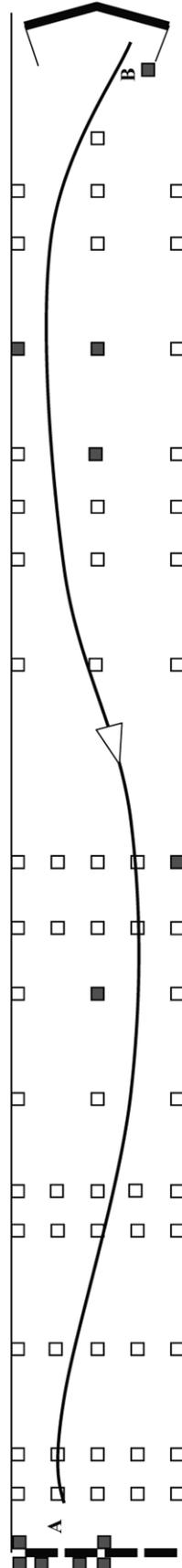
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p>Catégorie : C1E Fiche n° 4</p>	<p>Type d'exercice : mise à quai                  Nombre d'obstacle nécessaire : 21                  Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles :</p>
--	--	---------------------------------------	---



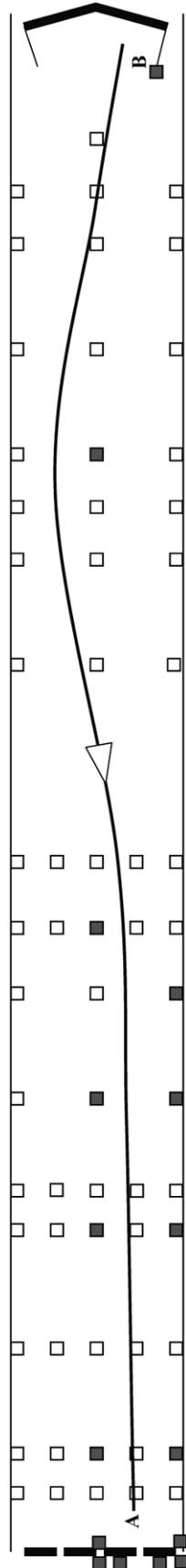
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p>Catégorie : CE Fiche n° 1</p>	<p>Type d'exercice : mise à quai                  Nombre d'obstacle nécessaire : 12                  Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■</p>
---	--	--------------------------------------	---



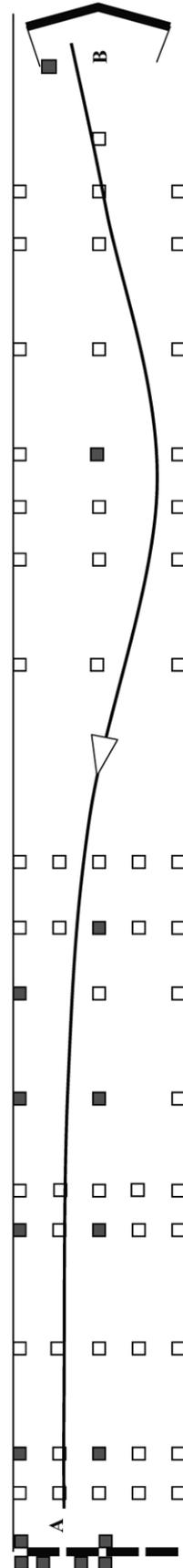
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p>Catégorie : CE Fiche n° 2</p>	<p>Type d'exercice : mise à quai                  Nombre d'obstacle nécessaire : 12                  Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■</p>
--	--	--------------------------------------	---



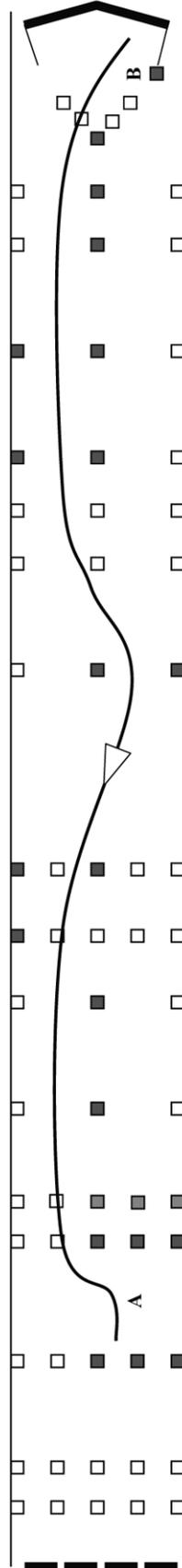
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p>Catégorie : CE Fiche n° 3</p>	<p>Type d'exercice : mise à quai                  Nombre d'obstacle nécessaire : 16                  Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■</p>
---	--	--------------------------------------	---



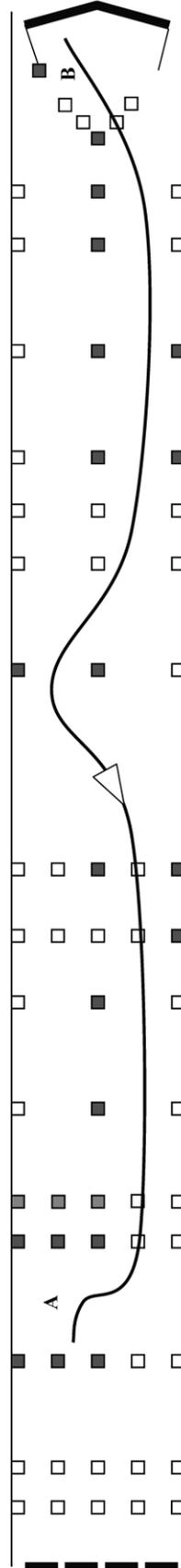
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p>Catégorie : CE Fiche n° 4</p>	<p>Type d'exercice : mise à quai                  Nombre d'obstacle nécessaire : 16                  Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■</p>
--	--	--------------------------------------	---



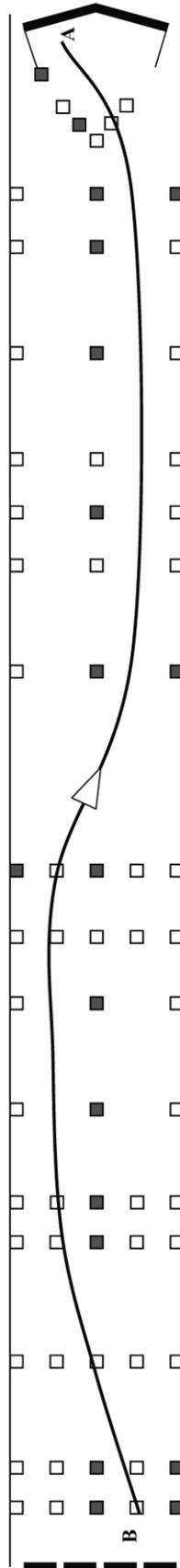
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : D1</b></p> <p><b>Fiche n° 1</b></p>	<p>Type d'exercice : stationnement en créneau                  Nombre d'obstacle nécessaire : <b>21</b>                  Point A : - position du véhicule en début d'épreuve                  HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■                  D1 7 mètres et + : □</p>
---	--	---	---



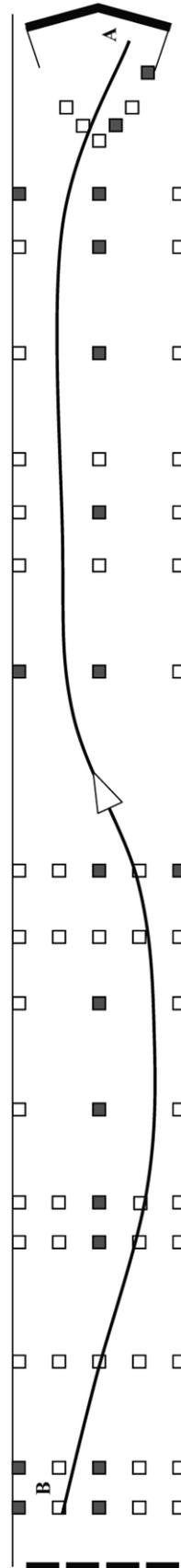
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : D1</b></p> <p><b>Fiche n° 2</b></p>	<p>Type d'exercice : stationnement en créneau                  Nombre d'obstacle nécessaire : <b>21</b>                  Point A : - position du véhicule en début d'épreuve                  HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■                  D1 7 mètres et + : □</p>
---	--	---	---



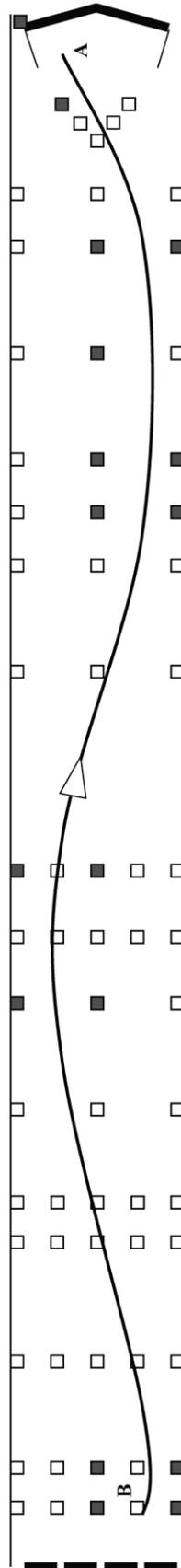
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : D1</b> <b>Fiche n° 3</b></p>	<p>Type d'exercice : arrêt de précision Nombre d'obstacle nécessaire : 19 Point A : - position du véhicule en début d'épreuve HC - fin de l'épreuve en marche arrière Point B : départ de l'épreuve en marche arrière Implantation des Obstacles : ■</p>
---	--	--	--



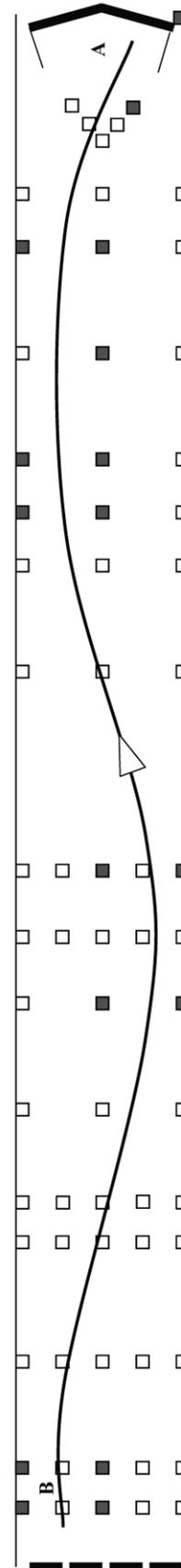
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : D1</b> <b>Fiche n° 4</b></p>	<p>Type d'exercice : arrêt de précision Nombre d'obstacle nécessaire : 19 Point A : - position du véhicule en début d'épreuve HC - fin de l'épreuve en marche arrière Point B : départ de l'épreuve en marche arrière Implantation des Obstacles : ■</p>
---	--	--	--



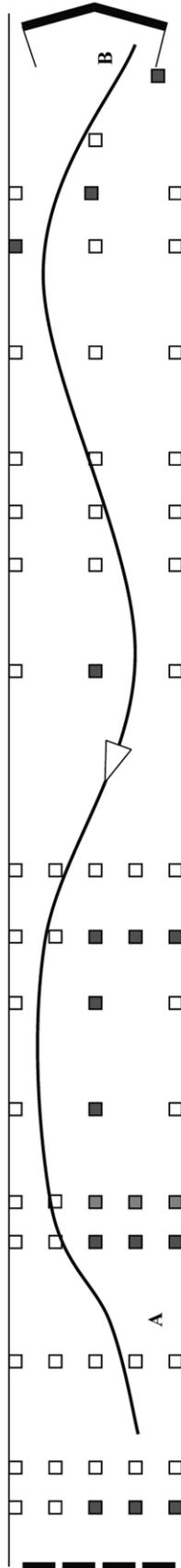
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : D</b> <b>Fiche n° 1</b></p>	<p>Type d'exercice : arrêt de précision Nombre d'obstacle nécessaire : 17 Point A : - position du véhicule en début d'épreuve HC Point B : départ de l'épreuve en marche arrière Implantation des Obstacles : ■</p>
---	--	---	---



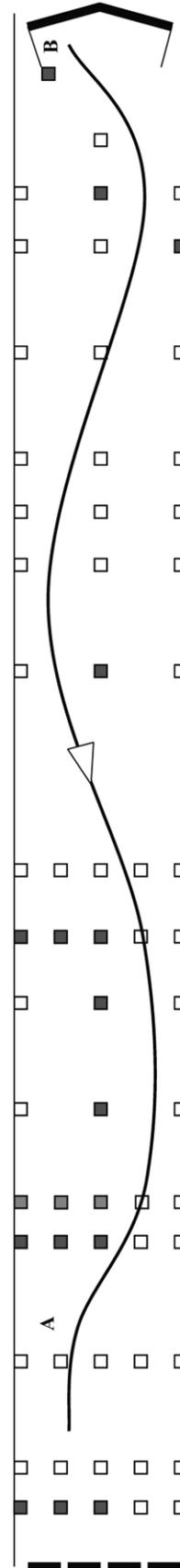
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : D</b> <b>Fiche n° 2</b></p>	<p>Type d'exercice : arrêt de précision Nombre d'obstacle nécessaire : 17 Point A : - position du véhicule en début d'épreuve HC Point B : départ de l'épreuve en marche arrière Implantation des Obstacles : ■</p>
---	--	---	---



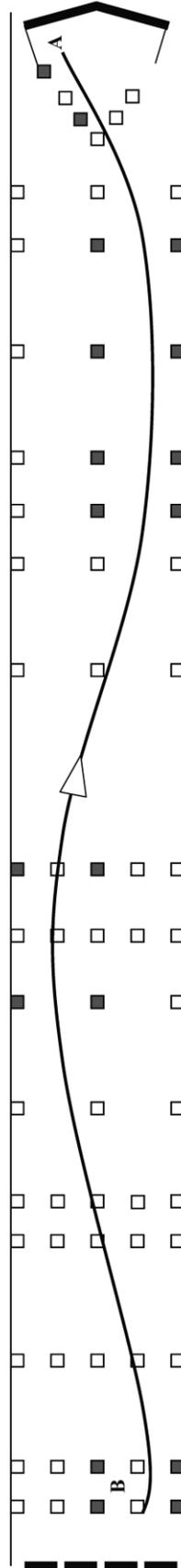
 <p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : D</b></p> <p><b>Fiche n° 3</b></p>	<p>Type d'exercice : stationnement en créneau  <b>Nombre d'obstacle nécessaire : 15</b>                  Point A : - position du véhicule en début d'épreuve                  HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■                  Autocar + 12 mètres : □</p>
--	--	--



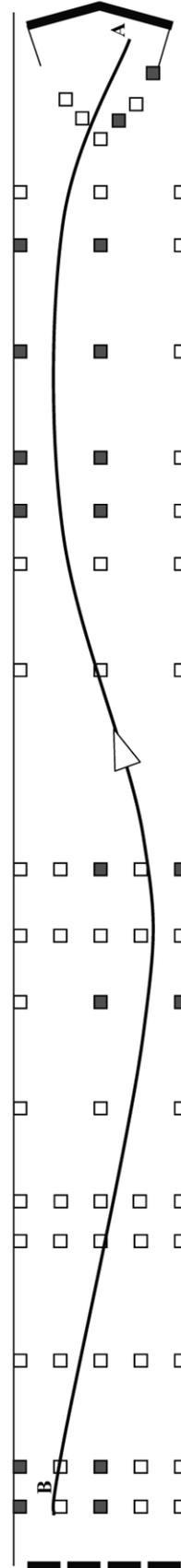
 <p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : D</b></p> <p><b>Fiche n° 4</b></p>	<p>Type d'exercice : stationnement en créneau  <b>Nombre d'obstacle nécessaire : 15</b>                  Point A : - position du véhicule en début d'épreuve                  HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■                  Autocar + 12 mètres : □</p>
---	--	--



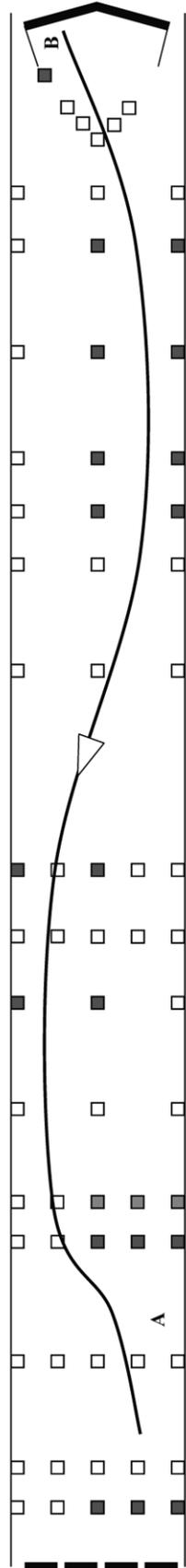
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : DIE</b> <b>Fiche n° 1</b></p>	<p><b>Type d'exercice :</b> arrêt de précision  <b>Nombre d'obstacle nécessaire :</b> 18  <b>Point A :</b> - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière  <b>Point B :</b> départ de l'épreuve en marche arrière  <b>Implantation des Obstacles :</b> ■</p>
---	--	---	---



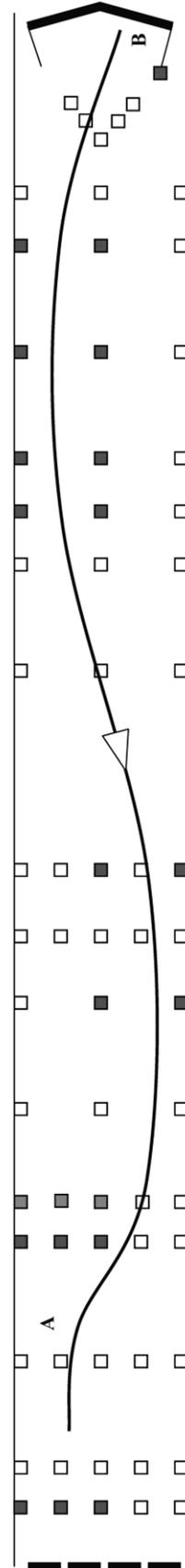
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : DIE</b> <b>Fiche n° 2</b></p>	<p><b>Type d'exercice :</b> arrêt de précision  <b>Nombre d'obstacle nécessaire :</b> 18  <b>Point A :</b> - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière  <b>Point B :</b> départ de l'épreuve en marche arrière  <b>Implantation des Obstacles :</b> ■</p>
---	--	---	---



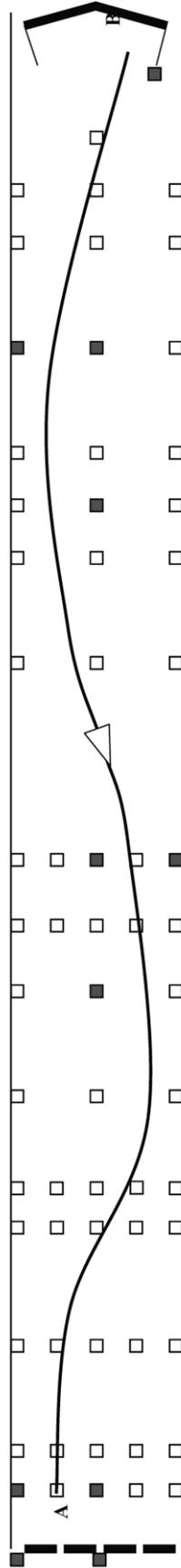
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : DIE</b></p> <p><b>Fiche n° 3</b></p>	<p>Type d'exercice : stationnement en créneau                  Nombre d'obstacle nécessaire : <b>19</b>                  Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■                  DIE + 12 mètres : □</p>
---	--	--	--



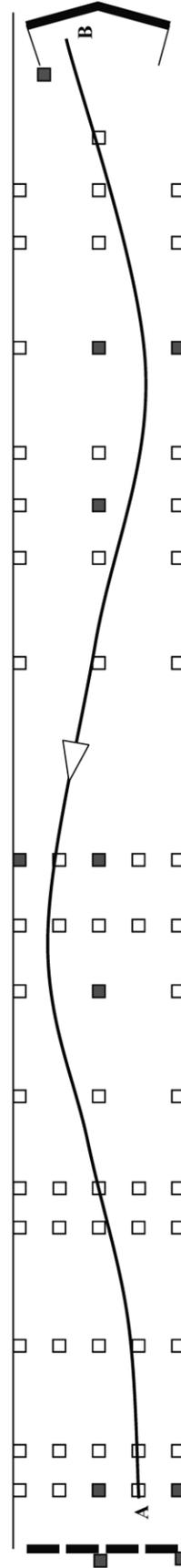
 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : DIE</b></p> <p><b>Fiche n° 4</b></p>	<p>Type d'exercice : stationnement en créneau                  Nombre d'obstacle nécessaire : <b>19</b>                  Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■                  DIE + 12 mètres : □</p>
--	--	--	--



 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : DE</b></p> <p><b>Fiche n° 1</b></p>	<p>Type d'exercice : arrêt de précision                  Nombre d'obstacle nécessaire : 11                  Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■</p>
---	--	---	--



 <p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p><b>ÉPREUVE DE MANIABILITE EN MARCHÉ ARRIÈRE</b></p>	<p><b>Catégorie : DE</b></p> <p><b>Fiche n° 2</b></p>	<p>Type d'exercice : arrêt de précision                  Nombre d'obstacle nécessaire : 11                  Point A : - position de la remorque en début d'épreuve HC                  - fin de l'épreuve en marche arrière                  Point B : départ de l'épreuve en marche arrière                  Implantation des Obstacles : ■</p>
---	--	---	--



## ANNEXE 4

## BANQUE DE QUESTIONS DE L'INTERROGATION ÉCRITE DE L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE

## I. – Catégories C, CE, D, DE

THÈMES	QUESTIONS
<b>CD : Conducteur</b>	
CD1	A l'âge de 60 ans, un conducteur en activité, détenteur d'un permis de conduire les véhicules lourds, doit-il repasser un contrôle médical ?
CD2	A partir de 60 ans, quelle est la périodicité des contrôles médicaux pour les conducteurs de transports en commun ?
CD3	A partir de quel âge la périodicité du contrôle médical obligatoire pour le renouvellement du permis de conduire catégories C ou CE est-elle de 2 ans ?
CD4	Au-delà de quel taux de surcharge (en pourcentage - %) le camion pourra-t-il être immobilisé, jusqu'au déchargement de l'excédent ?
CD5	Après l'obtention (hors diplômes professionnels) de votre premier permis de conduire du groupe lourd, quelle formation devez-vous effectuer avant de pouvoir conduire un car dans le cadre d'un transport interurbain de voyageurs ?
CD6	Après l'obtention (hors diplômes professionnels) de votre premier permis de conduire du groupe lourd, devez-vous obligatoirement suivre une formation initiale minimale obligatoire (FIMO) pour le transport de biens dans des buts privés ?
CD7	Après l'obtention (hors diplômes professionnels) de votre premier permis de conduire du groupe lourd, quelle formation devez-vous effectuer avant de pouvoir conduire un véhicule dans le cadre d'un transport public de marchandises ?
CD8	Après l'obtention du permis D, un conducteur possédant le permis C et travaillant déjà dans une entreprise de transport doit-il suivre une formation complémentaire avant d'effectuer un transport interurbain de voyageurs ?
CD9	Après l'obtention du permis CE, un conducteur possédant le permis C et travaillant déjà dans une entreprise de transport doit-il suivre une formation complémentaire avant de conduire un véhicule articulé ?
CD10	Dans le cadre d'un transport public, après le déchargement de la marchandise, le conducteur doit-il faire signer la lettre de voiture au destinataire ?
CD11	Après un contrôle du poids, serez-vous passible d'une amende si la surcharge correspond à 4 % du poids maximal autorisé ?
CD12	Dans un véhicule neuf, les passagers doivent-ils être prévenus de l'obligation d'attacher leur ceinture de sécurité ?
CD13	Avec le permis C, quel est le PTAC maximum de la remorque que vous pouvez atteler derrière votre camion ?
CD14	Avec le permis D, quel est le PTAC maximum de la remorque que vous pouvez atteler derrière votre autocar ?
CD15	Certains pays européens ont-ils adopté une interdiction de conduire avec un taux d'alcool dans le sang inférieur à 0,2 gramme par litre ?
CD16	Circuler avec un pneu lisse ou détérioré sur la remorque peut entraîner l'immobilisation de celle-ci jusqu'à réparation. Vrai ou faux ?
CD17	Circuler avec un seul pneu lisse ou détérioré n'entraîne pas de contravention si le véhicule possède une roue de secours en bon état. Vrai ou faux ?
CD18	Circuler avec un seul pneu lisse ou détérioré peut entraîner l'immobilisation du véhicule jusqu'à son remplacement. Vrai ou faux ?
CD19	Dans un autocar effectuant un transport d'enfants, combien d'enfants de moins de 11 ans peuvent occuper une banquette double, équipée de ceintures, avec accoudoir central ?
CD20	Dans un autocar effectuant un transport scolaire, combien d'enfants de 8 ans peuvent occuper une banquette double, équipée de ceintures, sans accoudoir central ?

THÈMES	QUESTIONS
CD21	Dans une entreprise, le chargement est effectué par un manutentionnaire. Une fois terminé, vous appartient-il d'effectuer le contrôle de l'arrimage avant de démarrer ?
CD22	Débrancher ou modifier les réglages du limiteur de vitesse peut entraîner une suspension du permis de conduire, même s'il n'y a pas eu d'excès de vitesse constaté. Vrai ou faux ?
CD23	Des interdictions de circulation peuvent être mises en place pour les poids lourds lors des pics de pollution atmosphérique. Vrai ou faux ?
CD24	En agglomération, la différence de consommation entre un conducteur calme et un conducteur nerveux peut atteindre 40 %. Vrai ou faux ?
CD25	En cas d'excès de vitesse de 42 km/h, je pourrai repartir si je reconnais l'infraction ?
CD26	En cas d'excès de vitesse supérieur à 40 km/h, votre permis peut-il être suspendu immédiatement ?
CD27	En cas de récidive de grand excès de vitesse, une suspension du permis de conduire peut être assortie d'un permis limité à la conduite professionnelle (permis blanc) si l'infraction a été commise avec la voiture personnelle du chauffeur. Vrai ou faux ?
CD28	En cas de refus de se soumettre aux vérifications de l'imprégnation alcoolique, le permis de conduire peut-il être retiré immédiatement ?
CD29	En France, à partir de quelle quantité d'alcool pur par litre de sang un conducteur de camion encourt-il une sanction ?
CD30	En France, à partir de quelle quantité d'alcool pur par litre de sang un conducteur de transport en commun encourt-il une sanction ?
CD31	En France, le transport routier est responsable de 10 fois plus d'émissions de CO <sub>2</sub> que les autres transports. Vrai ou faux ?
CD32	Généralement, en rase campagne, dans un véhicule de transport en commun d'enfants, ceux-ci peuvent-ils voyager debout ?
CD33	Existe-t-il des remorques qui permettent de transporter des passagers ?
CD34	Je possède les catégories B - C et CE. Conduire ma voiture personnelle après avoir pris de la drogue peut entraîner la perte de la catégorie B de mon permis de conduire uniquement. Vrai ou faux ?
CD35	Jusqu'à l'âge de 60 ans, quelle est la durée maximale de validité des permis de conduire du groupe lourd ?
CD36	L'absence de l'attestation d'aménagement (ou de la carte violette) à bord de votre autocar peut-elle entraîner l'immobilisation du véhicule ?
CD37	L'absence de ralentisseur dans une zone où ce dispositif est obligatoire peut-elle entraîner l'immobilisation du véhicule ?
CD38	L'employeur est-il toujours responsable des infractions aux temps de conduite de ses conducteurs ?
CD39	L'entretien du véhicule a-t-il une influence sur la consommation ?
CD40	L'état du filtre à air a-t-il une influence sur la consommation ?
CD41	Le conducteur doit pouvoir présenter les preuves de son activité pour la journée en cours et pour les... jours précédents ?
CD42	En transport public, le destinataire doit-il vérifier l'état apparent de la marchandise ou des colis au moment de la livraison en présence du conducteur ?
CD43	Le contrôle des temps de conduite peut-il être fait dans l'entreprise ?
CD44	Le délit de mise en danger d'autrui peut-il, parfois, être appliqué à l'employeur pour une faute commise par un conducteur de l'entreprise ?
CD45	Le non-respect d'une barrière de dégel peut-il entraîner l'immobilisation du véhicule, en plus d'une amende ?
CD46	Le non-respect d'une barrière de dégel peut-il entraîner une suspension du permis de conduire ?

THÈMES	QUESTIONS
CD47	Le non-respect des limitations de tonnage pour le passage sur les ponts peut-il entraîner une suspension du permis de conduire ?
CD48	Le non-respect des temps de conduite et de repos peut-il entraîner l'immobilisation du véhicule ?
CD49	Le taux d'alcool maximum autorisé pour conduire est le même dans tous les pays de l'Union européenne. Vrai ou faux ?
CD50	Le taux d'alcoolémie des conducteurs peut-il être contrôlé en l'absence d'infraction ou d'accident ?
CD51	Lors d'un contrôle sur la route, est-il obligatoire de pouvoir présenter votre carte de qualification conducteur (CQC) ?
CD52	Outre l'amende, quelle sanction immédiate pouvez-vous encourir en cas d'émission de bruits excessifs ?
CD53	Peut-on transporter des personnes dans une remorque attelée à un autocar ?
CD54	Pour réduire la consommation, l'hiver il est préférable de partir immédiatement ou de faire chauffer le moteur à l'arrêt ?
CD55	Pour renouveler la validité d'un permis de conduire les véhicules lourds, quelle est l'acuité visuelle minimale (avec corrections éventuelles) exigée de l'œil le meilleur ?
CD56	Pour renouveler la validité d'un permis de conduire les véhicules lourds, quelle est l'acuité visuelle minimale (avec corrections éventuelles) exigée de l'œil le plus faible ?
CD57	Pour renouveler un permis de conduire les véhicules lourds, est-il possible de passer le contrôle médical chez son médecin référent (médecin habituel ou médecin de famille) ?
CD58	Dans le transport public, quel est le délai normalement prévu pour effectuer un transport de 1 000 km ?
CD59	Dans le transport public, quel est le délai normalement prévu pour effectuer un transport de 800 km ?
CD60	Quelle est la catégorie du permis exigée pour conduire un camion de 19 t de PTAC auquel on attelle une remorque de 1 250 kg de PTAC ?
CD61	Quelle est la catégorie du permis exigée pour conduire un tracteur « en solo » de 10 t de PTAC et de 38 t de PTRM quand il circule non attelé d'une semi-remorque ?
CD62	Quelle est la catégorie du permis exigée pour conduire un véhicule de transport en commun articulé comportant 60 places ?
CD63	Quelle est la catégorie du permis exigée pour conduire un véhicule de transport en commun articulé comportant 60 places circulant à vide ?
CD64	Quelle est la catégorie du permis exigée pour conduire un véhicule de transport en commun comportant 45 places circulant à vide ?
CD65	Quelle est la périodicité des formations continues obligatoires des conducteurs routiers ?
CD66	Pour utiliser la grue auxiliaire de votre camion, devez-vous posséder une autorisation délivrée par votre employeur ?
CD67	Outre l'amende, quelle sanction immédiate est appliquée en cas de défaut de contrôle technique périodique ?
CD68	Si je perds tous les points de mon permis de conduire à la suite d'infractions commises au volant de ma voiture personnelle, pourrai-je continuer à conduire mon camion ?
CD69	Si je perds tous les points de mon permis de conduire à la suite d'infractions commises au volant de ma voiture personnelle, pourrai-je continuer à conduire mon car ?
CD70	Le refus de se soumettre aux épreuves de vérification de l'alcoolémie peut-il entraîner une suspension du permis de conduire ?
CD71	Si vous êtes contrôlé à 85 km/h en agglomération, en plus de l'amende, votre permis peut-il être suspendu immédiatement ?

THÈMES	QUESTIONS
CD72	Si vous êtes contrôlé à 92 km/h en agglomération, votre permis sera-t-il suspendu immédiatement ?
CD73	Sur une route à double sens limitée à 70 km/h, lors d'un contrôle routier, votre carte conducteur indique que vous roulez à 80 km/h. Pouvez-vous être sanctionné ?
CD74	Titulaire de la catégorie D et de ma FIMO depuis un an, je suis aujourd'hui âgé de 22 ans et demi. Je suis toujours restreint aux services réguliers dont le parcours de ligne ne dépasse pas 50 km. Vrai ou faux ?
CD75	Agé de 24 ans, vous venez d'obtenir le permis D et la FIMO voyageur. Avez-vous une restriction de distance maximale de ligne régulière sur laquelle vous êtes autorisé à conduire un autocar de 45 places ?
CD76	Agé de 24 ans, vous venez d'obtenir le permis D et la FIMO voyageur. Pouvez-vous effectuer un trajet Paris-Brest ?
CD77	Un conducteur effectuant un transport de matières dangereuses dans un véhicule fourgon doit-il obligatoirement avoir suivi une formation particulière ?
CD78	Un conducteur qui possède les catégories C et D devra nécessairement effectuer 2 stages de formation continue obligatoire pour pouvoir continuer à conduire des camions et des cars. Vrai ou faux ?
CD79	Un conducteur ramenant, à vide, un camion citerne de carburant, non dégazé, doit-il obligatoirement avoir suivi une formation particulière ?
CD80	Un diplôme professionnel de conducteur routier donne-t-il par équivalence l'attestation de formation initiale minimale obligatoire (FIMO) ?
CD81	Un employeur peut-il être sanctionné, dans certains cas, pour le non-respect des temps de conduite d'un conducteur ?
CD82	Votre permis porte la mention « 01 : dispositif de correction et/ou de protection de la vision ». Avez-vous le droit de conduire sans porter de lunettes ou de lentilles ?
CD83	Vous conduisez votre véhicule personnel avec une alcoolémie de 1 g/l de sang. En cas de condamnation, votre permis poids lourds peut-il être annulé ?
CD84	Vous n'avez pas mis de carte « conducteur » dans le chronotachygraphe numérique. Lors d'un contrôle routier, en plus d'une amende, quelle sanction risquez-vous ?
CD85	Vous n'avez pas mis de carte dans le chronotachygraphe numérique, lors d'un contrôle sur route, sera-t-il possible de contrôler vos temps de conduite ?
<b>EQ : Equipements des véhicules</b>	
EQ1	Dans un autocar neuf, le conducteur doit-il obligatoirement attacher sa ceinture de sécurité ?
EQ2	Dans un autocar neuf, les passagers doivent-ils obligatoirement attacher la ceinture de sécurité ?
EQ3	Dans un camion neuf, le conducteur doit-il obligatoirement attacher sa ceinture de sécurité ?
EQ4	Dans un camion neuf, le passager doit-il obligatoirement attacher sa ceinture de sécurité ?
EQ5	Pour vous rendre sur un chantier, avec un camion benne, pouvez-vous transporter des collègues de travail dans la benne ?
EQ6	Sans aménagement spécifique, combien de personne(s) handicapée(s) en fauteuil roulant est-il possible de transporter dans un autocar ?
EQ7	Au-delà de quel PTAC les véhicules de transport de marchandises doivent-ils être équipés d'un dispositif complémentaire de signalisation arrière ?
EQ8	En circulation, le fait de freiner désactive obligatoirement le régulateur de vitesse. Vrai ou faux ?
EQ9	Votre véhicule est équipé d'origine de 2 feux de brouillard, combien pouvez-vous en faire ajouter au maximum ?

THÈMES	QUESTIONS
EQ10	Votre véhicule est équipé d'origine de 2 feux de route, combien pouvez-vous en faire ajouter au maximum ?
EQ11	Vous suivez un véhicule dont les dispositifs réfléchissants sont triangulaires. Ce véhicule est probablement un véhicule isolé. Vrai ou faux ?
EQ12	Au-delà de quel PTAC un extincteur à poudre de 6 kg minimum, placé à l'extérieur, doit-il équiper un camion neuf ?
EQ13	En général, de combien d'extincteur(s) doit être équipé un véhicule articulé neuf ?
EQ14	En général, un véhicule articulé neuf doit être équipé d'un extincteur à poudre de 6 kg placé à l'extérieur. Vrai ou faux ?
EQ15	L'extincteur prévu pour les semi-remorques peut être placé sur le tracteur. Vrai ou faux ?
EQ16	Le circuit électrique alimentant la climatisation est-il indépendant du circuit alimentant le coupe-batterie ?
EQ17	Le circuit électrique alimentant les feux de détresse est-il indépendant du circuit alimentant le coupe-batterie ?
EQ18	Les extincteurs utilisés sur les véhicules lourds doivent être entretenus et vérifiés de manière régulière. Vrai ou faux ?
EQ19	Les extincteurs utilisés sur les véhicules lourds ne doivent être entretenus et vérifiés que lorsqu'ils ont été utilisés. Vrai ou faux ?
EQ20	Où doit se trouver l'extincteur obligatoire sur un véhicule isolé neuf de transport de marchandises de plus de 7,5 t : à l'intérieur ou à l'extérieur ?
EQ21	Quel type d'extincteur faut-il éviter d'utiliser pour éteindre les flammes d'un feu d'hydrocarbure ?
EQ22	Une commande de coupe-circuit est-elle obligatoire sur un véhicule de transport en commun près du poste de conduite ?
EQ23	Une semi-remorque dételée doit-elle être munie d'un extincteur en état de fonctionner ?
EQ25	En cas de panne du chronotachygraphe, le délai maximal de remise en état, à compter de la panne, est fixé à... ?
EQ26	Le chronotachygraphe numérique de votre véhicule tombe en panne. Devez-vous être en mesure de présenter un document justifiant des temps de conduite et de repos ?
EQ27	Le circuit électrique alimentant le chronotachygraphe est-il indépendant du circuit alimentant le coupe-batterie ?
EQ28	Quelle est la périodicité des vérifications techniques obligatoires pour les chronotachygraphes ?
EQ29	Circulant en région difficile ou accidentée, au-dessus de quel PTAC un véhicule de transport en commun doit-il être équipé d'un ralentisseur ?
EQ30	Comment appelle-t-on le dispositif qui assure le freinage pratiquement simultané de tous les véhicules d'un ensemble ?
EQ31	En règle générale, à quelle vitesse doit être réglé le limiteur de vitesse d'un autocar neuf ?
EQ32	En règle générale, à quelle vitesse doit être réglé le limiteur de vitesse d'un camion neuf ?
EQ33	En règle générale, à quelle vitesse doit être réglé le limiteur de vitesse d'un tracteur routier neuf ?
EQ34	Le système de freinage électronique (EBS) contrôle la répartition du freinage entre le véhicule tracteur et la remorque qui en sont équipés ?
EQ35	Le système de contrôle électronique de stabilité (ESP) agit principalement en virage ?
EQ36	Existe-t-il des véhicules équipés de 2 ralentisseurs ?
EQ37	En règle générale, existe-t-il une commande indépendante de frein de secours à l'intérieur des véhicules lourds neufs ?

THÈMES	QUESTIONS
EQ38	Le frein de rupture agit-il uniquement sur les roues du véhicule remorqué ?
EQ39	Le principal avantage du système de freinage antibloquant est-il de conserver la maîtrise de la trajectoire du véhicule ?
EQ40	Le principal avantage du système de freinage antibloquant est-il de réduire les distances de freinage ?
EQ41	Après une utilisation intense, quel type de ralentisseur peut provoquer un incendie dès l'arrêt ?
EQ42	Ai-je le droit d'atteler une semi-remorque dont le type des pneumatiques est différent de celui du véhicule tracteur ?
EQ43	En cas d'obligation, une paire de chaînes à neige doit être montée sur les roues motrices ou sur les roues directrices ?
EQ44	Est-il autorisé de monter des pneus de types différents sur l'essieu avant et l'essieu arrière (en dehors de la roue de secours) sur un véhicule récent ?
EQ45	Est-il autorisé de monter des pneus de types différents sur un même essieu, roues jumelées ou non (en dehors de la roue de secours), sur un véhicule récent ?
EQ46	Quelle est la profondeur minimale (en millimètres - mm) des rainures principales d'un pneumatique de poids lourd ?
EQ47	Quelle est la profondeur minimale (en millimètres - mm) des rainures principales pour la remorque attelée derrière un autocar ?
EQ48	Sur quelles roues jumelées d'un essieu moteur doit-on monter obligatoirement les pneus à crampons : roues intérieures ou roues extérieures ?
EQ49	Une pierre coincée entre des roues jumelées peut entraîner l'éclatement d'un pneumatique. Vrai ou faux ?
EQ50	Dans un autobus, le nombre maximum de voyageurs pouvant être transportés debout doit être affiché à l'intérieur du véhicule. Vrai ou faux ?
EQ51	Les disques de limitation de vitesse apposés à l'arrière d'une remorque sont-ils identiques à ceux placés à l'arrière du camion ?
EQ52	Les disques de limitation de vitesse apposés à l'arrière d'une semi-remorque sont-ils identiques à ceux du tracteur routier ?
EQ53	Les mêmes disques de limitation de vitesse d'un autocar sont-ils obligatoirement apposés sur la remorque ?
EQ54	Pour un ensemble constitué d'un autocar et d'une remorque de plus de 750 kilogrammes de PTAC, l'immatriculation de la remorque est-elle identique à celle de l'autocar ?
EQ55	Si les disques à l'arrière du tracteur d'un véhicule articulé sont « 60 - 80 - 90 », quels sont les disques placés à l'arrière de la semi-remorque ?
EQ56	Sur la plaque du constructeur d'un autocar, on trouve inscrite la longueur maximale de l'ensemble que l'on peut constituer avec ce véhicule. Vrai ou faux ?
EQ57	Sur la plaque du constructeur d'un véhicule porteur-remorqueur, on trouve inscrite la longueur maximale de l'ensemble que l'on peut constituer avec ce véhicule. Vrai ou faux ?
EQ58	Sur le côté droit d'un autocar tractant une remorque, on trouve les inscriptions suivantes : le PV, le PTAC, la longueur, la largeur, la surface et... ?
EQ59	Sur un autocar neuf, l'obligation d'attacher sa ceinture doit être rappelée à l'intérieur du véhicule. Vrai ou faux ?
EQ60	Un dolly (ou diabolo) pesant 600 kg doit-il être immatriculé ?
EQ61	Vous chargez du gravier. Vous voulez connaître la charge maximale autorisée par essieu, vous pouvez la trouver sur la plaque du constructeur. Vrai ou faux ?
EQ62	Vous chargez du sable. Vous voulez connaître la charge maximale autorisée par essieu, vous pouvez la trouver sur la plaque de tare et de surface. Vrai ou faux ?

THÈMES	QUESTIONS
<b>MD : Masses et dimensions des véhicules</b>	
MD1	Comment appelle-t-on l'ensemble composé d'un tracteur routier et d'une semi-remorque ?
MD2	Comment appelle-t-on la distance entre l'essieu arrière et l'extrémité arrière du véhicule ?
MD3	Comment appelle-t-on un attelage constitué d'un autocar et d'une remorque ?
MD4	Comment appelle-t-on un attelage constitué d'un porteur et d'une remorque ?
MD5	Comment appelle-t-on un véhicule de transport en commun ne comportant que des places assises ?
MD6	Dans la définition du poids à vide, les différents réservoirs sont-ils remplis ?
MD7	Dans le poids moyen forfaitaire d'un voyageur adulte, le poids des bagages à main est-il inclus ?
MD8	Dans un autobus, quel est le poids moyen forfaitaire d'un voyageur adulte avec ses bagages à main ?
MD9	Dans un autocar, quel est le poids moyen forfaitaire d'un voyageur adulte avec ses bagages à main ?
MD10	En règle générale, de quel pourcentage maximum le poids réel d'une remorque peut-il dépasser le poids réel du véhicule tracteur ?
MD11	En règle générale, de quelle longueur maximale un chargement muni d'une signalisation réglementaire peut-il dépasser l'arrière du véhicule ?
MD12	En règle générale, le chargement peut-il dépasser l'aplomb avant du véhicule ?
MD13	En règle générale, quel est le PTAC maximal d'un véhicule isolé comportant 2 essieux ?
MD14	En règle générale, quel est le PTAC maximal d'un véhicule isolé de 3 essieux ?
MD15	En règle générale, quel est le PTAC maximal d'une remorque comportant 3 essieux ?
MD16	En règle générale, quelle est la longueur maximale autorisée pour un véhicule de transport en commun articulé comportant une articulation ?
MD17	Est-il possible d'atteler une remorque de 19 t de PTAC, chargée au maximum, derrière un camion de 19 t de PTAC, chargé au maximum, alors que le PTRAC indiqué sur la plaque de poids et surface du camion est de 40 t ?
MD18	Est-il possible d'atteler une remorque de 26 t de PTAC, présentant un poids réel de 22 t, derrière un camion de 19 t de PTAC, chargé au maximum, alors que le PTRAC indiqué sur la plaque de poids et surface camion est de 40 t ?
MD19	Est-il possible d'atteler une remorque de 26 t de PTAC, chargée au maximum, derrière un camion de 19 t de PTAC, chargé au maximum, alors que le PTRAC indiqué sur la plaque de poids et surface du camion est de 40 t ?
MD20	Est-il possible de fixer à l'arrière d'un car de 15 m de long un porte-skis ou un coffre à skis de 70 cm de profondeur ?
MD21	Quel sera le poids maximal d'un ensemble composé de : - porteur PTRAC : 44 t et PTAC : 26 t ; - remorque PTAC : 26 t et poids à vide : 7 t.
MD22	Je dois conduire un train routier de 32 t de PTRAC dont la somme des PTAC est de 38 t. Quel doit être le poids maximum du train routier lors d'une pesée sur bascule ?
MD23	Je dois conduire un train routier de 38 t de PTRAC dont la somme des PTAC est de 44 t. Quel doit être le poids maximum du train routier lors d'une pesée sur bascule ?
MD24	Je dois conduire un train routier de 40 t de PTRAC dont la somme des PTAC est de 38 t. Quel doit être le poids maximum du train routier lors d'une pesée sur bascule ?

THÈMES	QUESTIONS
MD25	La distance entre les essieux arrière de ma semi-remorque tridem est de 1,70 mètre. Est-il possible de charger ce groupe d'essieux à 25 t ?
MD26	La distance entre les essieux arrière de ma semi-remorque est de 0,90 mètre. Est-il possible de charger l'un des essieux de ce groupe d'essieux à 7 t ?
MD27	La longueur d'un véhicule articulé se calcule en additionnant la longueur du tracteur routier et la longueur de la semi-remorque. Vrai ou faux ?
MD28	La somme des PTAC d'un train routier est de 45 t et son PTRA est de 40 t. Quel poids réel ne faut-il pas dépasser ?
MD29	Le chargement d'un véhicule peut-il dépasser 4 m de haut ?
MD30	Le dispositif d'attelage est-il pris en compte pour déterminer la longueur maximale de l'ensemble « autocar plus remorque » ?
MD31	Le PMA (poids maximal autorisé) d'un train routier doit correspondre à la somme des PTAC ou... ?
MD32	Le PMA (poids maximal autorisé) d'un train routier doit correspondre au PTRA ou... ?
MD33	Le PMA (poids maximal autorisé) d'un véhicule articulé doit correspondre au PTRA du tracteur routier ou au PTAC de la semi-remorque additionné du... ?
MD34	Le poids réel d'un véhicule peut-il être égal à son PTAC ?
MD35	Mon camion a un PTRA de 40 t et un PV de 10 t. Si le camion est vide, ai-je le droit d'atteler une remorque dont le poids réel est de 13 t ?
MD36	Mon camion a un PTRA de 40 t et un PV de 10 t. Si le camion est vide, ai-je le droit d'atteler une remorque dont le poids réel est de 15 t ?
MD37	Mon camion de 20 t de PTAC est chargé au maximum. Son PTRA est de 40 t, si je dois atteler une remorque de 26 t de PTAC, quel doit être le poids réel maximal de la remorque ?
MD38	Quand j'attelle une semi-remorque à mon tracteur, quelle longueur ne doit pas dépasser le véhicule articulé ainsi constitué ?
MD39	Quand j'attelle une semi-remorque porte-voitures à mon tracteur, quelle longueur ne doit pas dépasser le véhicule articulé ainsi constitué ?
MD40	Quel est le PTAC maximal autorisé pour une remorque attelée derrière un autocar ?
MD41	Quel est le PTAC maximal d'un véhicule isolé de transport en commun comportant 2 essieux ?
MD42	Quel est le PTAC maximal d'un véhicule isolé de transport en commun comportant 3 essieux ?
MD43	Quel est le PTRA maximal d'un véhicule articulé comportant 4 essieux ?
MD44	Quel est le PTRA maximal d'un véhicule articulé comportant 5 essieux ?
MD45	Quel est le PTRA maximal d'un véhicule articulé comportant 5 essieux effectuant un transport de bobines de papier ?
MD46	Quel sera le poids maximal autorisé (PMA) pour l'ensemble suivant : - porteur remorqueur PTRA : 44 t et PTAC : 26 t ; - remorque PTAC : 14 t et poids à vide : 5 t.
MD47	Quel sera le poids maximal autorisé (PMA) pour l'ensemble suivant : - porteur remorqueur PTRA : 44 t et PTAC : 26 t ; - remorque PTAC : 26 t et poids à vide : 7 t.
MD48	Quel sera le poids maximal autorisé (PMA) pour le véhicule articulé suivant : - tracteur PTRA : 38 t et poids à vide : 10 t ; - semi-remorque PTAC : 22 t et poids à vide : 7 t.

THÈMES	QUESTIONS
MD49	Quel sera le poids maximal autorisé (PMA) pour le véhicule articulé suivant : – tracteur PTR : 38 t et PV : 10 t ; – semi-remorque PTAC : 34 t et PV : 7 t.
MD50	Quelle charge maximale autorisée peut supporter un essieu isolé ?
MD51	Quelle est la charge utile d'un véhicule dont le PTAC est de 19 t et le poids à vide de 7 t ?
MD52	Quelle est la charge utile d'un véhicule dont le PTAC est de 26 t et le poids à vide de 7 t ?
MD53	Quelle est la charge utile d'un véhicule dont le PTAC est de 32 t et le poids à vide de 9 t ?
MD54	Quelle est la longueur maximale autorisée d'un ensemble porte-voitures ?
MD55	Quelle est la longueur maximale autorisée d'un transport en commun avec une remorque ?
MD56	Quelle est la longueur maximale d'un camion isolé à 2 essieux ?
MD57	Quelle est la longueur maximale d'un camion isolé à 3 essieux ?
MD58	Quelle est la majoration maximale autorisée du PTAC pour un véhicule équipé d'un dispositif ralentisseur pesant 400 kg ?
MD59	Quelle est la majoration maximale autorisée du PTAC pour un véhicule équipé d'un dispositif ralentisseur pesant 600 kg ?
MD60	Quelle est la majoration maximale autorisée du PTR d'un véhicule articulé équipé de 2 dispositifs ralentisseurs : un de 600 kg sur le tracteur et un de 400 kg sur la remorque ?
MD61	Un autobus articulé est-il réglementairement considéré comme un véhicule isolé ?
MD62	Votre véhicule (isolé) de transport en commun comporte 2 essieux. Quelle peut être sa longueur maximale ?
MD63	Votre véhicule (isolé) de transport en commun comporte 3 essieux. Quelle peut être sa longueur maximale ?
MD64	Vous attelez une remorque à votre car, l'ensemble fait 18,25 m tout compris. Avez-vous le droit de prendre la route ?
MD65	Vous attelez une remorque à votre car, l'ensemble fait 20,75 m tout compris. Avez-vous le droit de prendre la route ?
MD66	Vous chargez du sable dans une semi-remorque, quelle peut-être la charge maximale autorisée sur l'essieu le plus chargé du groupe d'essieux arrière ?
MD67	Vous chargez du sable dans un véhicule isolé, quelle est la charge maximale autorisée sur l'essieu le plus chargé du groupe d'essieux moteur ?
MD68	Vous conduisez un autocar comportant un système de climatisation. Quelle peut être sa largeur maximale ?
MD69	Vous conduisez un autocar. Quelle peut être sa largeur maximale ?
MD70	Vous conduisez un camion comportant une caisse bâchée. Quelle peut être sa largeur maximale ?
MD71	Vous conduisez un camion comportant une caisse réfrigérée. Quelle peut être sa largeur maximale ?
MD72	Vous conduisez un camion de 2,50 m de large ne comportant pas de caisse réfrigérée. Votre chargement peut-il atteindre 2,60 m de large ?
MD73	Vous conduisez un train-routier. Quelle peut être sa longueur maximale ?
MD74	Vous conduisez un véhicule isolé à 2 essieux. Est-il possible d'être en surcharge sur l'essieu arrière si le poids réel ne dépasse pas le PTAC ?

THÈMES	QUESTIONS
MD75	Vous transportez du béton liquide. Votre camion (isolé) comporte 4 essieux. Lors de la pesée avant de partir, le ticket annonce 30,5 t. Avez-vous le droit de prendre la route ?
MD76	Vous transportez du béton liquide. Votre camion (isolé) comporte 4 essieux. Lors de la pesée avant de partir, le ticket annonce 32,8 t. Avez-vous le droit de prendre la route ?
MD77	Vous voulez atteler une semi-remorque derrière votre véhicule articulé. Le train-double ainsi constitué fait 18,55 m de long. Avez-vous le droit de prendre la route ?
MD78	Vous voulez atteler une semi-remorque derrière votre véhicule articulé. Le train-double ainsi constitué fait 19,75 m de long. Avez-vous le droit de prendre la route ?
<b>RC : Règles de circulation et signalisation spécifiques</b>	
RC1	Au-delà de quel tonnage les camions sont-ils concernés par les interdictions de circuler de fin de semaine ?
RC2	Au-dessous de quelle hauteur libre d'un pont celle-ci sera-t-elle signalée ?
RC3	En agglomération, vous suivez un camion. Quel intervalle de sécurité minimum devez-vous respecter ?
RC4	En cas de remorquage occasionnel d'un véhicule isolé de transport de marchandises, quelle est la longueur maximale autorisée de l'ensemble constitué ?
RC5	En cas de remorquage occasionnel, quelle est la vitesse maximale autorisée ?
RC6	En général, un véhicule tracteur en solo est-il soumis aux mêmes limitations de vitesse que s'il est attelé ?
RC7	En ville, un autocar effectuant un service occasionnel peut-il emprunter une voie réservée aux autobus ?
RC8	En ville, un conducteur d'autocar effectuant une excursion peut-il emprunter une voie réservée aux autobus ?
RC9	Hors agglomération, sur une route à double sens, vous suivez un camion à 70 km/h. Quel intervalle de sécurité minimum devez-vous respecter ?
RC10	Je conduis un camion de 26 t de PTAC et de 10 t de PV. Pour emprunter une route où une barrière de dégel à 12 t avec mention demi-charge autorisée, est en place, quel doit être le poids maximum de mon chargement ?
RC11	Je conduis un véhicule articulé de 38 t de PTRA pesant 14 t à vide. Pour emprunter une route où une barrière de dégel à 12 t avec mention demi-charge autorisée est en place, quel doit être le poids maximum de mon chargement ?
RC12	Le véhicule porteur-remorqueur d'un train routier a un PTRA de 38 t. Quelles sont les vitesses indiquées à l'arrière de la remorque ?
RC13	Les limitations de vitesse relevées à 70 km/h sur certaines sections de routes traversant des agglomérations concernent-elles les autocars ?
RC14	Par temps de brouillard sur autoroute, si la visibilité est inférieure à 50 m, quelle est la vitesse maximale autorisée ?
RC15	Quelle(s) limitation(s) de vitesse est (sont) signalée(s) à l'arrière d'un autobus (en exploitation) de 18 t de PTAC ?
RC16	Quelle(s) limitation(s) de vitesse est (sont) signalée(s) à l'arrière d'un autocar neuf de 26 t de PTAC ?
RC17	Si les disques à l'arrière d'un camion (isolé), de 38 t de PTRA, sont « 80 - 90 », quels sont les disques placés à l'arrière de la remorque lorsque le train routier est formé ?
RC18	Sur le périphérique parisien, les camions peuvent circuler à 80 km/h. Vrai ou faux ?
RC19	Sur le périphérique parisien, les cars peuvent circuler à 90 km/h. Vrai ou faux ?
RC20	Sur une autoroute à 3 voies, un autocar d'une longueur totale voie voie m, peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 2 <sup>e</sup> voie ?

THÈMES	QUESTIONS
RC21	Sur une autoroute à 3 voies, un ensemble d'une longueur totale de 18 m constitué d'un autocar attelé d'une remorque, peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 2 <sup>e</sup> voie ?
RC22	Sur une autoroute à 3 voies, un ensemble d'une longueur totale de 18 m constitué d'un autocar attelé d'une remorque, peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 3 <sup>e</sup> voie ?
RC23	Sur une autoroute à 3 voies, un véhicule articulé de 15 m de long peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 2 <sup>e</sup> voie ?
RC24	Sur une autoroute à 4 voies, un autocar d'une longueur totale de 13 m, peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 3 <sup>e</sup> voie ?
RC25	Sur une autoroute à 4 voies, un ensemble d'une longueur totale de 18 m constitué d'un autocar attelé d'une remorque, peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 3 <sup>e</sup> voie ?
RC26	Sur une autoroute à 4 voies, un véhicule articulé de 15 m de long peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 3 <sup>e</sup> voie ?
RC27	Tous les pays de l'Union européenne ont adopté les mêmes limitations de vitesse pour les poids lourds. Vrai ou faux ?
RC28	Un pont dont la hauteur libre est de 5 m (au plus bas) sera obligatoirement signalé par un panneau de hauteur limitée. Vrai ou faux ?
RC29	Un véhicule de transport en commun dont le PTAC est de 19 t circulant avec la moitié de ses passagers, peut-il emprunter une route où une barrière de dégel à 12 t, avec mention demi-charge autorisée, est en place ?
RC30	Un véhicule de transport en commun, d'un PTAC de 19 t, peut-il circuler à vide sur une route où une barrière de dégel à 12 t est mise en place ?
RC31	Un véhicule isolé de 26 t de PTAC doit comporter à l'arrière un ou des disque(s) de limitation de vitesse. Quelle(s) est (ou sont) la (ou les) vitesse(s) indiquée(s) à l'arrière de ce camion ?
RC32	Votre camion, en charge, transporte des denrées périssables, avez-vous le droit de continuer votre trajet le samedi après 22 h ?
RC33	Votre véhicule (isolé) a un PTAC de 16 t. Sur route prioritaire à double sens, quelle est la vitesse maximale autorisée ?
RC34	Vous avez déchargé des produits périssables le samedi à 22 h 30. A combien de kilomètres au maximum doit se trouver votre entreprise pour pouvoir rentrer à vide ?
RC35	Vous conduisez un autocar ancien de 8 t de PTAC, non muni de système antiblocage de freins (ABS). A quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC36	Vous conduisez un autocar neuf de 19 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC37	Vous conduisez un autocar neuf de 19 t. A quelle vitesse êtes-vous limité en agglomération, sur une portion de route relevée à 70 km/h ?
RC38	Vous conduisez un autocar neuf de 22 t de PTAC. Par temps de pluie à quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC39	Vous conduisez un autocar neuf de 22 t de PTAC. Par temps de pluie, à quelle vitesse êtes-vous limité sur route prioritaire ?
RC40	Vous conduisez un autocar neuf de 32 t de PTAC. Par temps sec, à quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC41	Vous conduisez un autocar neuf de plus de 10 t de PTAC, sans passager. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route à sens unique prioritaire ?
RC42	Vous conduisez un autocar neuf de plus de 10 t de PTAC, sans passager. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route prioritaire ?
RC43	Vous conduisez un camion de plus de 7,5 t de PTAC. En règle générale, quand débute l'interdiction de circulation en fin de semaine ?
RC44	Vous conduisez un camion de plus de 7,5 t de PTAC. Quand finit l'interdiction de circulation en fin de semaine ?
RC45	Vous conduisez un camion neuf de 19 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité en agglomération, sur une portion de route relevée à 70 km/h ?

THÈMES	QUESTIONS
RC46	Vous conduisez un camion neuf de 19 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route à sens unique prioritaire ?
RC47	Vous conduisez un camion neuf de 19 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route non prioritaire ?
RC48	Vous conduisez un camion neuf de 19 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route prioritaire ?
RC49	Vous conduisez un camion neuf de 26 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC50	Vous conduisez un ensemble routier neuf de 40 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC51	Vous conduisez un ensemble routier neuf de 40 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route à sens unique prioritaire ?
RC52	Vous conduisez un tracteur solo de 19 t de PTAC et 38 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC53	Vous conduisez un tracteur solo de 19 t de PTAC et 38 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route à sens unique prioritaire ?
RC54	Vous conduisez un tracteur solo de 19 t de PTAC et 38 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route non prioritaire ?
RC55	Vous conduisez un tracteur solo de 19 t de PTAC et 38 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route prioritaire ?
RC56	Vous conduisez un véhicule affecté au transport d'enfants. Lors de la montée et de la descente des enfants, est-il obligatoire de mettre les feux de détresse ?
RC57	Vous conduisez un véhicule articulé neuf de 38 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route non prioritaire ?
RC58	Vous conduisez un véhicule articulé neuf de 38 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route prioritaire à chaussées séparées ?
RC59	Vous conduisez un véhicule de 38 t de PTR. En règle générale, quand débute l'interdiction de circulation en fin de semaine ?

RC60	Cette limitation de vitesse peut-elle concerner les véhicules autres que les trains routiers, trains doubles et véhicules articulés ?	
RC61	Ce signal concerne-t-il uniquement les véhicules affectés au transport de marchandises excédant 3 500 kg de PTAC ?	
RC62	La descente dangereuse annoncée possède-t-elle un dénivelé de 100 mètres pour chaque kilomètre parcourus ?	
RC63	Ce signal concerne-t-il les véhicules affectés au transport de produits dangereux ou au transport de produits explosifs ?	
RC64	Cette signalisation de présignalisation peut annoncer une barrière de dégel. Vrai ou Faux ?	
RC65	Ce signal concerne-t-il uniquement les véhicules isolés ?	
RC66	Je circule avec un autocar d'une longueur de 12 m. Ce signal me concerne-t-il ?	
RC67	Je circule à 70 km/h. Cette signalisation m'interdit-elle de dépasser les véhicules lents ?	
RC68	Je circule avec un véhicule mesurant 2,30 m de large. A hauteur de ce signal, puis-je continuer sur cette route ?	
RC69	Ce signal m'annonce-t-il une voie de détresse qui sera située sur ma gauche ?	

RC70	Je circule, à vide, avec un véhicule de 5 tonnes de poids à vide et de 15 tonnes de PTAC. A hauteur de ce signal, puis-je passer ?	
RC71	Ce signal peut-il concerner les véhicules transportant une faible quantité de produits polluants ?	
RC72	Ce signal peut m'autoriser à emprunter une voie de bus en agglomération, si je réalise un service régulier interurbain. Vrai ou Faux ?	
RC73	Ce signal m'indique un arrêt d'autobus. Vrai ou Faux ?	
RC74	Ce signal concerne-t-il les véhicules affectés aux seuls transports de produits polluants ?	
RC75	Les véhicules de transport en commun, tractant une remorque, sont-ils concernés par ce signal ?	
RC76	Par temps sec, ce signal me concerne-t-il ?	
RC77	Ce signal interdit-il de dépasser les seuls véhicules dont le PTAC dépasse 3,5 tonnes ?	
RC78	En agglomération, ce signal est-il implanté 50 mètres avant le carrefour à sens giratoire ?	
RC79	Hors agglomération, ce signal est-il implanté 100 mètres avant le carrefour à sens giratoire ?	
RC80	Ce signal interdit-il l'accès aux véhicules mesurant plus de 3,50 m de hauteur, chargement non compris ?	
RC81	Le poids indiqué dans ce signal concerne-t-il le poids maximal autorisé que peut supporter l'essieu ?	
RC82	Mon véhicule a un poids à vide de 5 tonnes et un PTAC de 12 tonnes. Ce signal me concerne-t-il ?	
RC83	Sur cette chaussée, la hauteur des arbres est susceptible d'être inférieure à 4,30 m. Vrai ou Faux ?	

THÈMES	QUESTIONS
<b>RS : Réglementation sociale européenne et française</b>	
RS1	Après 3 heures de conduite continue, s'arrêter 10 mn sur un parking est-il considéré comme une pause ?
RS2	Un premier arrêt de 15 mn sur un parking peut-il être considéré comme une pause ?
RS3	Après 4 heures de conduite continue, quelle est la durée minimale de la pause que vous devez respecter ?

THÈMES	QUESTIONS
RS5	Au bout de combien de jours, au maximum, l'entreprise doit-elle « télécharger » les données de votre carte conducteur ?
RS6	Combien de périodes consécutives (1 période = 24 heures), un conducteur assurant un transport national occasionnel de personnes peut-il conduire ?
RS7	Devez-vous inscrire le numéro de votre véhicule sur le ticket de la journée imprimé à partir d'un chronotachygraphe numérique ?
RS8	En conduisant un autocar de 20 sièges appartenant à un club sportif, êtes-vous soumis à la réglementation sociale européenne concernant les temps de conduite et de repos ?
RS9	En conduisant un autocar d'excursion, êtes-vous soumis à la réglementation sociale européenne concernant les temps de conduite et de repos ?
RS10	En conduisant un autocar de transport scolaire sur une ligne régulière de plus de 50 km, êtes-vous soumis à la réglementation sociale européenne concernant les temps de conduite et de repos ?
RS11	En double équipage, en France, vous êtes assis à côté du conducteur depuis 1 h. Pouvez-vous reprendre le volant ?
RS12	En double équipage, en France, vous êtes assis à côté du conducteur. Votre temps de conduite continue est-il interrompu ?
RS13	En double équipage, le temps passé sur la couchette d'un véhicule en circulation, est-il considéré comme repos journalier ?
RS14	En double équipage, lorsque le véhicule est en circulation depuis plus de 45 minutes, le conducteur qui n'est pas au volant est-il considéré au repos ?
RS15	En règle générale, quelle est la durée maximale de conduite journalière autorisée en respectant les temps de repos ?
RS16	Quelle peut-être la durée maximale de l'amplitude de la journée de travail pour un conducteur de transport en commun effectuant un service occasionnel ?
RS17	En règle générale, quelle est la durée minimale normale (non réduite) de repos hebdomadaire pour un conducteur d'autocar ?
RS18	En règle générale, quelle est la durée minimale normale (non réduite) de repos hebdomadaire pour un conducteur de camions ?
RS19	En règle générale, quelle est la durée minimale normale (non réduite) obligatoire de repos journalier lorsque celui-ci n'est pas fractionné ?
RS20	Est-il possible de conduire un véhicule équipé d'un chronotachygraphe numérique et un véhicule équipé d'un chronotachygraphe à disque le même jour ?
RS21	La réglementation sociale européenne s'applique-t-elle à un conducteur non salarié propriétaire de son véhicule ?
RS22	La rémunération mensuelle d'un conducteur salarié peut être calculée en fonction de la charge transportée pendant le mois. Vrai ou faux ?
RS23	La rémunération mensuelle d'un conducteur salarié peut être calculée en fonction de la distance parcourue pendant le mois. Vrai ou faux ?
RS24	Le conducteur d'un autocar de 45 places, travaillant pour une entreprise commerciale de transport, circulant en France sans passager, est-il soumis à la réglementation sociale européenne ?
RS25	Le conducteur d'un camion de plus de 7,5 t de PTAC effectuant un déménagement à des fins commerciales est-il soumis à la réglementation sociale européenne, dans un rayon de 50 km ?
RS26	Le conducteur d'un camion de plus de 7,5 t effectuant une collecte de fruits est-il soumis à la réglementation sociale européenne ?
RS27	Le conducteur d'un véhicule de dépannage, est-il soumis à la réglementation sociale européenne, dans un rayon de 100 km autour de son point d'attache ?
RS28	Le conducteur peut-il bâcher ou débâcher son véhicule pendant une pause ?

THÈMES	QUESTIONS
RS29	Le temps de conduite pour venir à l'entreprise, le matin, avec votre véhicule personnel doit-il être ajouté au temps de conduite de votre autocar ?
RS30	Le temps de conduite pour venir à l'entreprise, le matin, avec votre véhicule personnel doit-il être ajouté au temps de conduite de votre véhicule lourd ?
RS31	Les temps de pause sont-ils comptés dans l'amplitude totale de la journée de travail ?
RS32	Lors d'un voyage organisé, pendant la visite programmée d'un monument, vous attendez vos passagers durant 10 minutes dans votre véhicule. Sur quel symbole devez-vous positionner le sélecteur d'activité du chronotachygraphe ?
RS33	Pendant combien de temps les enregistrements des activités des conducteurs (données numériques ou disques) doivent-ils être conservés dans l'entreprise ?
RS34	Pendant une pause, êtes-vous autorisé à décharger le véhicule ?
RS35	Pendant une pause, êtes-vous autorisé à ranger le chargement du véhicule ?
RS36	Pendant une pause, êtes-vous autorisé à sortir les bagages de vos passagers ?
RS37	Pouvez-vous prendre votre temps de repos en couchette lorsque le véhicule est à l'arrêt ?
RS38	Quand le repos journalier est fractionné, quelle doit être la durée minimale totale de ce repos ?
RS39	Quel symbole doit s'afficher sur l'écran du chronotachygraphe numérique lorsque vous conduisez ?
RS40	Quel symbole devez-vous afficher sur l'écran du chronotachygraphe numérique lorsque vous déchargez votre véhicule ?
RS41	Vous embarquez avec votre véhicule à bord d'un car-ferry, non équipé de couchettes, pour une traversée de deux heures. Sur quel symbole devez-vous positionner le sélecteur d'activité de votre chronotachygraphe ?
RS42	Quel symbole devez-vous afficher sur l'écran du chronotachygraphe numérique lorsque vous nettoyez votre véhicule ?
RS43	Quel symbole devez-vous afficher sur l'écran du chronotachygraphe numérique lorsque vous partez déjeuner ?
RS44	Quel symbole devez-vous afficher sur l'écran du chronotachygraphe numérique pendant que vos passagers s'installent dans le véhicule ?
RS45	Quelle est la durée de validité de votre carte « conducteur » ?
RS46	Quelle est la durée maximale autorisée de conduite continue pour un conducteur de camion ?
RS47	Quelle est, en dehors de la conduite de nuit, la durée maximale autorisée de conduite continue pour un conducteur de véhicule de transport en commun ?
RS48	Après 2 heures de conduite, quelle est la durée minimale d'un premier arrêt pouvant être pris en compte comme pause ?
RS49	Quelle est, en heures, la durée maximale autorisée de conduite par période de deux semaines consécutives ?
RS50	Sauf cas d'urgence, quelle est la durée de conduite maximale journalière autorisée en tenant compte des dérogations possibles ?
RS51	L'amplitude de la journée de travail d'un conducteur routier comprend le temps de service et les pauses. Vrai ou faux ?
RS52	Si vous avez à imprimer un ticket à partir d'un chronotachygraphe numérique, devez-vous inscrire votre nom sur le ticket, si votre carte « conducteur » est insérée dans l'appareil au moment de l'impression ?
RS53	Si vous avez à imprimer un ticket à partir d'un chronotachygraphe numérique, devez-vous inscrire votre nom sur le ticket, si votre carte « conducteur » est retirée de l'appareil au moment de l'impression ?

THÈMES	QUESTIONS
RS54	Si, dans la même journée, vous conduisez un véhicule avec un chronotachygraphe à disque après avoir conduit un véhicule avec un chronotachygraphe numérique, devez-vous utiliser un disque vierge ?
RS55	Si, dans la même journée, vous conduisez un véhicule avec un chronotachygraphe numérique après avoir conduit un véhicule avec un chronotachygraphe à disque, devez-vous conserver le disque avec vous ?
RS56	Quel symbole devez-vous afficher sur l'écran du chronotachygraphe lors des vérifications du véhicule avant le départ ?
RS57	Sur un ticket imprimé à partir du chronotachygraphe numérique, peut-on trouver les temps de conduite et les temps passés aux autres tâches ?
RS58	Un autocar de 45 places circulant lors d'essai dans le cadre d'un atelier de réparation est-il soumis à la réglementation sociale européenne concernant les temps de repos et de conduite ?
RS59	Un conducteur effectuant un transport international régulier de personnes peut-il conduire 7 périodes consécutives (1 période = 24 heures) entre 2 repos hebdomadaires ?
RS60	Un conducteur peut-il demander une copie papier des données numériques, liées à son activité, qui sont conservées dans l'entreprise ?
RS61	Lors d'un transport international occasionnel de personnes, sous conditions, un conducteur peut-il conduire 10 périodes consécutives (1 période = 24 heures) entre 2 repos hebdomadaires ?
RS62	Un temps de conduite de 4 h 30 peut être fractionné, au plus, par combien de pause(s) ?
RS63	Une carte « conducteur » utilisée dans un chronotachygraphe numérique enregistre-t-elle l'immatriculation du véhicule conduit ?
RS64	Votre véhicule est équipé d'un chronotachygraphe numérique. Vous avez perdu votre carte « conducteur », combien de jours, au maximum, pouvez vous conduire sans carte ?
RS65	Vous attendez votre tour pour décharger sans connaître le temps d'attente. Sur quel symbole devez-vous positionner le sélecteur d'activité du chronotachygraphe ?
RS66	Un chauffeur a conduit 20 heures la semaine précédente. Selon la réglementation sociale européenne, combien d'heures maximum peut-il conduire la semaine en cours ?
RS67	Un chauffeur a conduit 40 heures la semaine précédente. Selon la réglementation sociale européenne, combien d'heures maximum peut-il conduire la semaine en cours ?
RS68	Un chauffeur a conduit 50 heures la semaine précédente. Selon la réglementation sociale européenne, combien d'heures maximum peut-il conduire la semaine en cours ?
RS69	Vous avez fait une coupure de 2 h, quelle sera, au minimum, la durée (non réduite) de la période de repos que vous devrez prendre à la fin de votre journée de travail pour être en règle vis-à-vis du repos journalier ?
RS70	Vous avez fait une coupure de 4 h (repos), quelle sera, au minimum, la durée de la période de repos suivante pour être en règle vis-à-vis du repos journalier ?
RS71	Vous avez interrompu votre conduite pendant 1 h 15 mn. Ce temps peut-il être pris en compte pour le calcul du temps de repos journalier ?
RS72	Vous avez interrompu votre conduite pendant 45 mn. Ce temps peut-il être pris en compte pour le calcul du temps de repos journalier ?
RS73	Vous avez perdu votre « carte conducteur », pouvez-vous conduire en utilisant la carte « entreprise » que possède votre employeur ?
RS74	Vous chargez ou déchargez votre véhicule. Sur quel symbole devez-vous positionner le sélecteur d'activité du chronotachygraphe ?
RS75	Vous conduisez sans vous arrêter depuis 8 h 40 ce matin. Il est 12 h 40. Etes-vous en infraction ?
RS76	Vous conduisez sans vous arrêter depuis 8 heures ce matin. Il est 12 h 40. Etes-vous en infraction ?

THÈMES	QUESTIONS
RS77	Vous conduisez un véhicule spécialisé de dépannage. Etes-vous soumis à la réglementation sociale européenne concernant les temps de conduite et de repos si vous ramenez une voiture de Lille à Marseille ?
RS78	En règle générale, vous est-il possible de modifier les activités enregistrées par le chronotachygraphe sur votre carte ?
RS79	Vous rentrez chez vous le soir avec l'autocar de l'entreprise. Le matin, le temps de conduite pour vous rendre au collège où vous devez effectuer un transport scolaire est-il compté comme du temps de conduite ?
RS80	Vous rentrez chez vous le soir avec le camion de l'entreprise. Le matin, le temps de conduite pour vous rendre au dépôt est-il compté comme du temps de conduite ?
RS81	Vous venez d'obtenir votre permis C, pouvez-vous conduire un véhicule équipé d'un chronotachygraphe numérique avant d'avoir reçu votre carte conducteur ?
RS82	Vous venez d'obtenir votre permis D, pouvez-vous conduire un véhicule équipé d'un chronotachygraphe numérique avant d'avoir reçu votre carte conducteur ?
RS83	Vous vous arrêtez pour faire le plein de carburant. Sur quel symbole devez-vous positionner le sélecteur d'activité du chronotachygraphe ?
<b>RT : Règles du transport</b>	
RT1	En transport public, à bord de votre véhicule, vous devez posséder l'original ou une copie conforme de la licence communautaire de transport ?
RT2	Au-delà de quel tonnage une visite technique périodique est-elle obligatoire pour une remorque ?
RT3	Avec un camion de 12 mètres de long, le transport de pièces de charpentes qui dépassent de 1,50 m à l'arrière, entre dans la catégorie des transports exceptionnels. Vrai ou faux ?
RT4	Combien de certificat(s) d'immatriculation est/sont attribué(s) à un ensemble de véhicules constitué d'un autocar et de sa remorque de 1 000 kilogrammes ?
RT5	Combien de certificat(s) d'immatriculation est/sont attribué(s) à un ensemble de véhicules constitué d'un autocar et de sa remorque de 700 kilogrammes ?
RT6	Combien de certificat(s) d'immatriculation est/sont attribué(s) à un véhicule articulé ?
RT7	Comment appelle-t-on les transports exécutés à titre non onéreux servant à transporter les marchandises de sa propre entreprise ?
RT8	Comment appelle-t-on les transports exécutés à titre onéreux pour le compte d'un client ?
RT9	Comment appelle-t-on un transport qui s'effectue en partie par la mer et ensuite par la route ?
RT10	Comment appelle-t-on un transport qui s'effectue en partie par le train et ensuite par la route ?
RT11	Comment s'appelle le document qui doit accompagner la marchandise lors de tout transport pour compte d'autrui ?
RT12	Effectuer un transport sous le régime « TIR » permet de simplifier les formalités douanières. Vrai ou faux ?
RT13	En France, le transport de marchandises par route correspond à environ 50 % de l'ensemble des transports de marchandises. Vrai ou faux ?
RT14	En règle générale, les transports exceptionnels peuvent-ils emprunter les autoroutes ?
RT15	En règle générale, où s'effectuent les visites techniques des véhicules poids lourds ?
RT16	Faut-il un seul certificat d'immatriculation pour un ensemble de véhicules constitué d'un autocar et sa remorque de 400 kilogrammes ?
RT17	Faut-il un seul certificat d'immatriculation pour un ensemble de véhicules constitué d'un camion de 19 t de PTAC auquel on a attelé une bétonnière sur roues de 400 kg ?

THÈMES	QUESTIONS
RT18	Faut-il un seul certificat d'immatriculation pour un ensemble de véhicules constitué d'un camion de 26 t auquel on a attelé un compresseur sur roues de 800 kg ?
RT19	L'attestation d'aménagement doit obligatoirement être à bord du véhicule neuf que vous conduisez. Vrai ou faux ?
RT20	L'expression « transport en commun d'enfants » désigne le transport de personnes dont l'âge est inférieur à... ?
RT21	La date limite de validité de la dernière visite technique est-elle inscrite sur le certificat d'immatriculation du véhicule ?
RT22	La dernière visite technique de votre autocar date de 8 mois. Etes-vous en infraction en le conduisant ?
RT23	La dernière visite technique de votre camion date de 8 mois. Etes-vous en infraction en le conduisant ?
RT24	La lettre de voiture doit détailler la nature des marchandises transportées. Vrai ou faux ?
RT25	La licence communautaire permet-elle d'effectuer des transports dans toute l'Union européenne ?
RT26	La licence de transport intérieur permet d'effectuer des transports avec un car de 45 places à condition de rester en France. Vrai ou faux ?
RT27	La licence de transport intérieur permet d'effectuer des transports de tout tonnage à condition de rester en France. Vrai ou faux ?
RT28	La licence de transport intérieur permet d'effectuer un transport avec un véhicule de 38 t à condition de rester en France. Vrai ou faux ?
RT30	La taxe à l'essieu peut être différente en fonction du type de semi-remorque attelée derrière mon tracteur. Vrai ou faux ?
RT31	Le limiteur de vitesse doit être vérifié tous les ans dans un centre agréé. Vrai ou faux ?
RT32	Le transport de pièces de grande longueur qui dépassent d'1 mètre à l'avant du camion entre dans la catégorie des transports exceptionnels. Vrai ou faux ?
RT33	Les transports exceptionnels ont des limitations de vitesse spécifiques. Vrai ou faux ?
RT34	Lors d'un contrôle des temps de conduite et de repos sur la route, en plus de la journée en cours, sur quelle période devez-vous pouvoir présenter les données ?
RT35	Lors d'un contrôle sur route, dois-je présenter un justificatif de l'employeur pour le ou les jour(s) non travaillé(s) ?
RT36	Lors de la mise en circulation d'un véhicule de transport de marchandises de plus de 3,5 t, vendu carrossé, quel est le délai maximal autorisé pour le présenter à la première visite technique ?
RT37	Lors de la visite technique, l'expert vérifie-t-il le fonctionnement de la climatisation ?
RT38	Dans le cadre d'un transport public, peut-il y avoir une lettre de voiture (avec état récapitulatif) dans le véhicule pour plusieurs voyages ?
RT39	Dans le cadre du transport public, peut-il y avoir une seule lettre de voiture (avec état récapitulatif) dans le véhicule pour un transport comportant plusieurs destinataires dans la même journée ?
RT40	Pour un camion carrossé dans un atelier agréé, quel est le délai maximal pour le présenter à la première visite technique ?
RT41	Pour effectuer un transport national, pouvez-vous laisser la plaque avec la mention « TIR » visible à l'arrière de votre véhicule ?
RT42	Pour le calcul de la taxe à l'essieu, un essieu relevable est compté comme un essieu fixe. Vrai ou faux ?
RT43	Pour un véhicule neuf, quel document devez-vous consulter pour savoir si un accompagnateur est obligatoire lors d'un transport d'enfants ?
RT44	Que signifie la mention « TIR » placée sur une plaque à l'arrière du véhicule ?

THÈMES	QUESTIONS
RT45	Quel document spécifique aux véhicules de transport en commun doit figurer à bord d'un autocar neuf, en plus du certificat d'immatriculation et de l'attestation d'assurance ?
RT46	Quel est le document, lié à l'entreprise, qui doit se trouver dans un camion, de plus de 6 t de PMA et de plus de 3,5 t de charge utile, qui effectue un transport de marchandises pour compte d'autrui ?
RT47	Quelle est la couleur des feux tournants pouvant équiper les convois exceptionnels ?
RT48	Quelle est la périodicité des visites techniques auxquelles sont soumis les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 t de PTAC ?
RT49	Quelle est la périodicité des visites techniques auxquelles sont soumis les véhicules de transport en commun ?
RT50	Si j'effectue un transport sous le régime « TIR », mon chargement sera vérifié à toutes les frontières. Vrai ou faux ?
RT51	Si le véhicule que je conduis est soumis à la taxe à l'essieu, lors d'un contrôle routier, faut-il présenter l'original ou la photocopie de l'attestation de paiement ?
RT52	Suite au contrôle technique périodique, lorsque le véhicule est refusé sans interdiction de circuler, dans quel délai maximum la contre-visite doit-elle être effectuée pour éviter une visite technique complète ?
RT53	Suite au contrôle technique périodique, quelle lettre figure sur le certificat d'immatriculation lorsque le véhicule est accepté ?
RT54	Suite au contrôle technique périodique, quelle lettre figure sur le certificat d'immatriculation lorsque le véhicule est refusé avec interdiction de circuler ?
RT55	Suite au contrôle technique périodique, quelle lettre figure sur le certificat d'immatriculation lorsque le véhicule est refusé sans interdiction de circuler ?
RT56	Tous les convois exceptionnels doivent être accompagnés par les forces de l'ordre. Vrai ou faux ?
RT57	Tout véhicule effectuant un transport international doit porter à l'arrière une plaque avec la mention « TIR ». Vrai ou faux ?
RT58	Un véhicule qui circule sous le régime « TIR » doit comporter un scellement effectué par la douane du pays d'origine. Vrai ou faux ?
RT59	Une boîte de premiers secours est-elle obligatoire dans un autocar ?
RT60	Une couverture isotherme fait partie du matériel de secours obligatoire dans un autocar. Vrai ou faux ?
RT61	Une remorque de plus de 750 kilogrammes de PTAC attelée à un autocar doit-elle avoir une attestation d'assurance différente de celle de l'autocar ?
RT62	Une visite technique peut-elle être imposée à un véhicule de transport en commun impliqué dans un accident ayant provoqué la mort ou des blessures graves ?
RT63	Vous effectuez un transport sous convention « TIR » Les portes du véhicule doivent-elles être scellées ?
<b>SDA : Situations dégradées et accidents</b>	
SDA1	Avec votre véhicule, vous avez détérioré des panneaux de signalisation. Devez-vous obligatoirement le signaler à votre compagnie d'assurance ?
SDA2	Circulant à vide avec un autocar, vous êtes impliqué dans un accident corporel de la circulation. Devez-vous prévenir rapidement votre entreprise ?
SDA3	Citez un type d'extincteur couramment utilisé pour éteindre une voiture en flamme.
SDA4	Dans le transport routier, c'est pendant le travail, hors conduite, que l'on dénombre le plus fort taux d'accidents chez les conducteurs ?

THÈMES	QUESTIONS
SDA5	Dans le transport, les accidents avec blessures du chauffeur sont plus nombreux en circulation que hors circulation. Vrai ou faux ?
SDA6	Dans une longue descente, en cas de rupture de freins, si j'utilise une voie de détresse, le véhicule que je conduis sera-t-il gravement endommagé ?
SDA7	En cas d'accident dans lequel votre véhicule est en cause, les forces de l'ordre peuvent-elles imprimer le ticket qui correspond à la journée en cours ?
SDA8	En cas d'accident dans lequel votre véhicule est en cause, les forces de l'ordre peuvent-elles saisir votre carte « conducteur » ?
SDA9	En cas d'accident, les données du chronotachygraphe numérique peuvent-elles servir de preuve devant un tribunal ?
SDA10	En cas d'accident, pouvez-vous demander le témoignage d'un passager de votre autobus ou votre autocar ?
SDA11	En moyenne, il y a plus d'accidents graves impliquant un poids lourd les samedis et veilles de jours fériés que les jours de semaine. Vrai ou faux ?
SDA12	Le constat amiable d'accident établi dans un pays de l'Union européenne comporte-t-il les mêmes rubriques que le modèle français ?
SDA13	Le constat amiable d'accident peut-il constituer une preuve de responsabilité ?
SDA14	Le modèle allemand, italien ou espagnol d'un constat européen d'accident, comporte-t-il les mêmes rubriques que le modèle français ?
SDA15	Le modèle français de constat amiable peut-il être utilisé dans les autres pays de l'Union européenne ?
SDA16	Le signal de détresse peut-il remplacer le triangle de présignalisation pour un véhicule d'un PTAC de plus de 3,5 t ?
SDA17	Le triangle de présignalisation doit parfois être placé à plus de 30 m de l'obstacle ou du danger qu'il signale ?
SDA18	Les accidents corporels entre un poids lourd et une voiture se produisent en majorité dans les intersections. Vrai ou faux ?
SDA19	Les accidents corporels entre un poids lourd et une voiture sont majoritairement des accidents avec des véhicules circulant dans le même sens. Vrai ou faux ?
SDA20	Les accidents graves de poids lourds sont en majorité des accidents sans autre usager impliqué. Vrai ou faux ?
SDA21	Les accidents mortels entre un poids lourd et une voiture sont majoritairement des accidents avec des véhicules circulant dans le même sens. Vrai ou faux ?
SDA22	Ma remorque a un contour de sécurité arrière rétro réfléchissant de couleur rouge. En panne, je suis obligé de la laisser dételée sur la chaussée. Est-il obligatoire de placer le triangle de présignalisation ?
SDA23	Peut-il y avoir des voyageurs debout à l'étage inférieur d'un autobus à étages ?
SDA24	Peut-il y avoir des voyageurs debout à l'étage supérieur d'un autocar à étages ?
SDA25	Pour diminuer les risques d'accident, lors de la montée ou de la descente d'un camion, de combien de points d'appui le conducteur doit-il se servir ?
SDA26	Quand je circule en Espagne, quel numéro de téléphone est-il conseillé d'utiliser pour appeler les secours à partir d'un portable ?
SDA27	Que signifie une plaque de couleur orange, comportant 2 rectangles sans inscription, placée à l'arrière d'un camion ?
SDA28	Si une partie de votre chargement est tombée sur la chaussée, par quel dispositif obligatoire devez-vous prévenir les autres usagers ?
SDA29	Sur autoroute, en cas d'incident, pour appeler les secours, vaut-il mieux utiliser une borne d'appel ou son téléphone portable ?

THÈMES	QUESTIONS
SDA30	Un chiffre doublé (ex : 33) dans le rectangle du haut de la plaque orange placée à l'arrière d'un camion signifie : « produit de nature à polluer les eaux ». Vrai ou faux ?
SDA31	Le nombre 33 dans le rectangle du haut de la plaque orange placée à l'arrière d'un camion signifie : « produit très inflammable ». Vrai ou faux ?
SDA32	Un X (ex : X362) inscrit à côté du nombre dans le rectangle du haut de la plaque orange placée à l'arrière d'un camion signifie : « produit ayant une réaction dangereuse avec l'eau ». Vrai ou faux ?
SDA33	Un X (ex : X83) inscrit à côté du nombre dans le rectangle du haut de la plaque orange placée à l'arrière d'un camion signifie : « produit très inflammable ». Vrai ou faux ?
SDA34	Une plaque orange sans aucune inscription, placée à l'arrière d'un camion signifie qu'il s'agit d'un transport de matières dangereuses circulant à vide. Vrai ou faux ?
<b>MC : Mécanique</b>	
MC1	Le châssis d'un véhicule lourd est principalement constitué de longerons et de... ?
MC2	Certains éléments de la chaîne cinématique nécessitent d'être vidangés ou... ?
MC3	Qu'aspire le moteur diesel lors du premier temps appelé « admission » ?
MC4	Le turbocompresseur a pour fonction de diminuer l'air admis dans les cylindres ?
MC5	Le circuit d'alimentation d'un moteur diesel se compose, entre autres éléments, de deux pompes : l'une dite pompe d'injection haute pression, l'autre dite pompe... ?
MC6	Les filtres à carburant ou filtres principaux sont situés entre la pompe d'alimentation et la pompe d'injection haute pression. Vrai ou faux ?
MC7	L'embrayage est un organe mécanique nécessaire au passage des vitesses sur les seules boîtes mécaniques ?
MC8	La marche arrière sert à inverser le sens de rotation de l'arbre de transmission ?
MC9	Généralement, les boîtes de vitesses manuelles sont composées de trois arbres : primaire, secondaire et... ?
MC10	Un pont court permet d'obtenir un couple plus important et une vitesse du véhicule plus faible. Vrai ou faux ?
MC11	Le mécanisme de direction comprend une « bielle pendante ». Vrai ou faux ?
MC12	Quel type de suspension équipe généralement les véhicules lourds permettant de régler la hauteur du véhicule ?
MC13	Le recreusage des pneumatiques est-il une opération qui peut s'effectuer uniquement par un spécialiste ?
MC14	Lorsque le conducteur serre le frein de parc, le cylindre de frein à ressort se remplit d'air. Vrai ou faux ?
MC15	Le circuit de freinage européen a rendu le freinage de l'essieu avant indépendant de celui de l'essieu arrière. Vrai ou faux ?
MC16	Le dispositif antiblocage de roues (ABS) peut-il fonctionner en même temps que le ou les dispositifs ralentisseurs ?
MC17	En principe, le ralentisseur hydraulique est situé sur... ?
MC18	Parmi les types de graissage moteur, il existe le graissage par pression. Vrai ou faux ?
MC19	Une huile multigrade classée SAE 20 W 40 peut-être utilisée uniquement en hiver ?
MC20	Le contrôle et le remplissage du circuit de refroidissement s'effectuent plutôt moteur chaud ou moteur froid ?
MC21	En règle générale, les véhicules lourds utilisent deux batteries de 12 volts montées en... ?

## II. – Catégories C1, C1E, D1, D1E

THÈMES	QUESTIONS
<b>CD : Conducteur</b>	
CD1	A l'âge de 60 ans, un conducteur en activité, détenteur d'un permis de conduire les véhicules lourds, doit-il repasser un contrôle médical ?
CD2	A partir de 60 ans, quelle est la périodicité des contrôles médicaux pour les conducteurs de transports en commun ?
CD3-1	A partir de quel âge la périodicité du contrôle médical obligatoire pour le renouvellement du permis de conduire catégories C1 ou C1E est-elle de 2 ans ?
CD4	Au-delà de quel taux de surcharge (en pourcentage - %) le camion pourra-t-il être immobilisé, jusqu'au déchargement de l'excédent ?
CD5	Après l'obtention (hors diplômes professionnels) de votre premier permis de conduire du groupe lourd, quelle formation devez-vous effectuer avant de pouvoir conduire un car dans le cadre d'un transport interurbain de voyageurs ?
CD6	Après l'obtention (hors diplômes professionnels) de votre premier permis de conduire du groupe lourd, devez-vous obligatoirement suivre une formation initiale minimale obligatoire (FIMO) pour le transport de biens dans des buts privés ?
CD7	Après l'obtention (hors diplômes professionnels) de votre premier permis de conduire du groupe lourd, quelle formation devez-vous effectuer avant de pouvoir conduire un véhicule dans le cadre d'un transport public de marchandises ?
CD8-1	Après l'obtention du permis D1, un conducteur possédant le permis C et travaillant déjà dans une entreprise de transport doit-il suivre une formation complémentaire avant d'effectuer un transport interurbain de voyageurs ?
CD9-1	Après l'obtention du permis C1E, un conducteur possédant le permis C1 et travaillant déjà dans une entreprise de transport doit-il suivre une formation complémentaire avant de conduire un véhicule articulé ?
CD10	Dans le cadre d'un transport public, après le déchargement de la marchandise, le conducteur doit-il faire signer la lettre de voiture au destinataire ?
CD11	Après un contrôle du poids, serez-vous passible d'une amende si la surcharge correspond à 4 % du poids maximal autorisé ?
CD12	Dans un véhicule neuf, les passagers doivent-ils être prévenus de l'obligation d'attacher leur ceinture de sécurité ?
CD13-1	Avec le permis C1, quel est le PTAC maximum de la remorque que vous pouvez atteler derrière votre camion ?
CD14-1	Avec le permis D1, quel est le PTAC maximum de la remorque que vous pouvez atteler derrière votre autocar ?
CD15	Certains pays européens ont-ils adopté une interdiction de conduire avec un taux d'alcool dans le sang inférieur à 0,2 gramme par litre ?
CD16	Circuler avec un pneu lisse ou détérioré sur la remorque peut entraîner l'immobilisation de la remorque jusqu'à réparation. Vrai ou faux ?
CD17	Circuler avec un seul pneu lisse ou détérioré n'entraîne pas de contravention si le véhicule possède une roue de secours en bon état. Vrai ou faux ?
CD18	Circuler avec un seul pneu lisse ou détérioré peut entraîner l'immobilisation du véhicule jusqu'à son remplacement. Vrai ou faux ?
CD19	Dans un autocar effectuant un transport d'enfants, combien d'enfants de moins de 11 ans peuvent occuper une banquette double, équipée de ceintures, avec accoudoir central ?
CD20	Dans un autocar effectuant un transport scolaire, combien d'enfants de 8 ans peuvent occuper une banquette double, équipée de ceintures, sans accoudoir central ?
CD21	Dans une entreprise, le chargement est effectué par un manutentionnaire. Une fois terminé, vous appartient-il d'effectuer le contrôle de l'arrimage avant de démarrer ?

THÈMES	QUESTIONS
CD23	Des interdictions de circulation peuvent être mises en place pour les poids lourds lors des pics de pollution atmosphérique. Vrai ou faux ?
CD24	En agglomération, la différence de consommation entre un conducteur calme et un conducteur nerveux peut atteindre 40 %. Vrai ou faux ?
CD25	En cas d'excès de vitesse de 42 km/h, je pourrai repartir si je reconnais l'infraction ?
CD26	En cas d'excès de vitesse supérieur à 40 km/h, votre permis peut-il être suspendu immédiatement ?
CD27	En cas de récidive de grand excès de vitesse, une suspension du permis de conduire peut être assortie d'un permis limité à la conduite professionnelle (permis blanc) si l'infraction a été commise avec la voiture personnelle du chauffeur. Vrai ou faux ?
CD28	En cas de refus de se soumettre aux vérifications de l'imprégnation alcoolique, le permis de conduire peut-il être retiré immédiatement ?
CD29	En France, à partir de quelle quantité d'alcool pur par litre de sang un conducteur de camion encourt-il une sanction ?
CD30	En France, à partir de quelle quantité d'alcool pur par litre de sang un conducteur de transport en commun encourt-il une sanction ?
CD31	En France, le transport routier est responsable de 10 fois plus d'émissions de CO <sub>2</sub> que les autres transports. Vrai ou faux ?
CD32	Généralement, en rase campagne, dans un véhicule de transport en commun d'enfants, ceux-ci peuvent-ils voyager debout ?
CD33	Existe-t-il des remorques qui permettent de transporter des passagers ?
CD34-1	Je possède les catégories B - C1 et C1E. Conduire ma voiture personnelle après avoir pris de la drogue peut entraîner la perte de la catégorie B de mon permis de conduire uniquement. Vrai ou faux ?
CD35	Jusqu'à l'âge de 60 ans, quelle est la durée maximale de validité des permis de conduire du groupe lourd ?
CD36	L'absence de l'attestation d'aménagement (ou de la carte violette) à bord de votre autocar peut-elle entraîner l'immobilisation du véhicule ?
CD37	L'absence de ralentisseur dans une zone où ce dispositif est obligatoire peut-elle entraîner l'immobilisation du véhicule ?
CD38	L'employeur est-il toujours responsable des infractions aux temps de conduite de ses conducteurs ?
CD39	L'entretien du véhicule a-t-il une influence sur la consommation ?
CD40	L'état du filtre à air a-t-il une influence sur la consommation ?
CD41	Le conducteur doit pouvoir présenter les preuves de son activité pour la journée en cours et pour les... jours précédents ?
CD42	En transport public, le destinataire doit-il vérifier l'état apparent de la marchandise ou des colis au moment de la livraison en présence du conducteur ?
CD43	Le contrôle des temps de conduite peut-il être fait dans l'entreprise ?
CD44	Le délit de mise en danger d'autrui peut-il, parfois, être appliqué à l'employeur pour une faute commise par un conducteur de l'entreprise ?
CD45	Le non-respect d'une barrière de dégel peut-il entraîner l'immobilisation du véhicule, en plus d'une amende ?
CD46	Le non-respect d'une barrière de dégel peut-il entraîner une suspension du permis de conduire ?
CD47	Le non-respect des limitations de tonnage pour le passage sur les ponts peut-il entraîner une suspension du permis de conduire ?
CD48	Le non-respect des temps de conduite et de repos peut-il entraîner l'immobilisation du véhicule ?

THÈMES	QUESTIONS
CD49	Le taux d'alcool maximum autorisé pour conduire est le même dans tous les pays de l'Union européenne. Vrai ou faux ?
CD50	Le taux d'alcoolémie des conducteurs peut-il être contrôlé en l'absence d'infraction ou d'accident ?
CD51	Lors d'un contrôle sur la route, est-il obligatoire de pouvoir présenter votre carte de qualification conducteur (CQC) ?
CD52	Outre l'amende, quelle sanction immédiate pouvez-vous encourir en cas d'émission de bruits excessifs ?
CD53	Peut-on transporter des personnes dans une remorque attelée à un autocar ?
CD54	Pour réduire la consommation, l'hiver il est préférable de partir immédiatement ou de faire chauffer le moteur à l'arrêt ?
CD55	Pour renouveler la validité d'un permis de conduire les véhicules lourds, quelle est l'acuité visuelle minimale (avec corrections éventuelles) exigée de l'œil le meilleur ?
CD56	Pour renouveler la validité d'un permis de conduire les véhicules lourds, quelle est l'acuité visuelle minimale (avec corrections éventuelles) exigée de l'œil le plus faible ?
CD57	Pour renouveler un permis de conduire les véhicules lourds, est-il possible de passer le contrôle médical chez son médecin référent (médecin habituel ou médecin de famille) ?
CD58	Dans le transport public, quel est le délai normalement prévu pour effectuer un transport de 1 000 km ?
CD59	Dans le transport public, quel est le délai normalement prévu pour effectuer un transport de 800 km ?
CD60-1	Quelle est à minima la catégorie du permis exigée pour conduire un camion de 7,5 t de PTAC auquel on attelle une remorque de 1250 kg de PTAC ?
CD61-1	Quelle est à minima la catégorie du permis exigée pour conduire un camion de 7,5 t de PTAC et de 12 t de PTRM quand il circule non attelé d'une remorque ?
CD62-1	La catégorie D1 du permis est nécessaire pour conduire un véhicule de transport en commun comportant 17 places au total ?
CD63-1	Quelle est <i>a minima</i> la catégorie du permis exigée pour conduire un véhicule de transport en commun de 15 places auquel est attelé une remorque de 1 000 kg de PTAC ?
CD64-1	Quelle est <i>a minima</i> la catégorie du permis exigée pour conduire un véhicule de transport en commun comportant 15 places circulant à vide ?
CD65	Quelle est la périodicité des formations continues obligatoires des conducteurs routiers ?
CD66	Pour utiliser la grue auxiliaire de votre camion, devez-vous posséder une autorisation délivrée par votre employeur ?
CD67	Outre l'amende, quelle sanction immédiate est appliquée en cas de défaut de contrôle technique périodique ?
CD68	Si je perds tous les points de mon permis de conduire à la suite d'infractions commises au volant de ma voiture personnelle, pourrai-je continuer à conduire mon camion ?
CD69	Si je perds tous les points de mon permis de conduire à la suite d'infractions commises au volant de ma voiture personnelle, pourrai-je continuer à conduire mon car ?
CD70	Le refus de se soumettre aux épreuves de vérification de l'alcoolémie peut-il entraîner une suspension du permis de conduire ?
CD71	Si vous êtes contrôlé à 85 km/h en agglomération, en plus de l'amende, votre permis peut-il être suspendu immédiatement ?
CD72	Si vous êtes contrôlé à 92 km/h en agglomération, votre permis sera-t-il suspendu immédiatement ?
CD73	Sur une route à double sens limitée à 70 km/h, lors d'un contrôle routier, votre carte conducteur indique que vous roulez à 80 km/h. Pouvez-vous être sanctionné ?
CD74-1	Titulaire de la catégorie D1 et de ma FIMO depuis un an, je suis aujourd'hui âgé de 21 ans. Je suis restreint aux services réguliers dont le parcours de ligne ne dépasse pas 50 km. Vrai ou faux ?

THÈMES	QUESTIONS
CD75-1	Agé de 21 ans, vous venez d'obtenir le permis D1 et la FIMO voyageur. Etes-vous autorisé à conduire sur une ligne régulière dépassant 50 km ?
CD76-1	Agé de 21 ans, vous venez d'obtenir le permis D1 et la FIMO voyageur. Pouvez-vous effectuer un trajet Paris - Brest ?
CD77	Un conducteur effectuant un transport de matières dangereuses dans un véhicule fourgon doit-il obligatoirement avoir suivi une formation particulière ?
CD78-1	Un conducteur qui possède les catégories C1 et D1 devra nécessairement effectuer 2 stages de Formation Continue Obligatoire pour pouvoir continuer à conduire des camions et des cars. Vrai ou faux ?
CD79	Un conducteur ramenant, à vide, un camion citerne de carburant, non dégazé, doit-il obligatoirement avoir suivi une formation particulière ?
CD80	Un diplôme professionnel de conducteur routier donne-t-il par équivalence l'attestation de formation initiale minimale obligatoire (FIMO) ?
CD81	Un employeur peut-il être sanctionné, dans certains cas, pour le non respect des temps de conduite d'un conducteur ?
CD82	Votre permis porte la mention « 01 : dispositif de correction et/ou de protection de la vision ». Avez-vous le droit de conduire sans porter de lunettes ou de lentilles ?
CD83	Vous conduisez votre véhicule personnel avec une alcoolémie de 1 g/l de sang. En cas de condamnation, votre permis poids lourds peut-il être annulé ?
CD84	Vous n'avez pas mis de carte « conducteur » dans le chronotachygraphe numérique. Lors d'un contrôle routier, en plus d'une amende, quelle sanction risquez-vous ?
CD85	Vous n'avez pas mis de carte dans le chronotachygraphe numérique, lors d'un contrôle sur route, sera-t-il possible de contrôler vos temps de conduite ?
<b>EQ : Equipements des véhicules</b>	
EQ1	Dans un autocar neuf, le conducteur doit-il obligatoirement attacher sa ceinture de sécurité ?
EQ2	Dans un autocar neuf, les passagers doivent-ils obligatoirement attacher la ceinture de sécurité ?
EQ3	Dans un camion neuf, le conducteur doit-il obligatoirement attacher sa ceinture de sécurité ?
EQ4	Dans un camion neuf, le passager doit-il obligatoirement attacher sa ceinture de sécurité ?
EQ5	Pour vous rendre sur un chantier, avec un camion benne, pouvez-vous transporter des collègues de travail dans la benne ?
EQ6	Sans aménagement spécifique, combien de personne(s) handicapée(s) en fauteuil roulant est-il possible de transporter dans un autocar ?
EQ7	Au-delà de quel PTAC les véhicules de transport de marchandises doivent-ils être équipés d'un dispositif complémentaire de signalisation arrière ?
EQ8	En circulation, le fait de freiner désactive obligatoirement le régulateur de vitesse. Vrai ou faux ?
EQ9	Votre véhicule est équipé d'origine de 2 feux de brouillard, combien pouvez-vous en faire ajouter au maximum ?
EQ10	Votre véhicule est équipé d'origine de 2 feux de route, combien pouvez-vous en faire ajouter au maximum ?
EQ11	Vous suivez un véhicule dont les dispositifs réfléchissants sont triangulaires. Ce véhicule est probablement un véhicule isolé. Vrai ou faux ?
EQ12	Au-delà de quel PTAC un extincteur à poudre de 6 kg minimum, placé à l'extérieur, doit-il équiper un camion neuf ?
EQ13	En général, de combien d'extincteur(s) doit être équipé un véhicule articulé neuf ?

THÈMES	QUESTIONS
EQ14-1	En général, un véhicule de la catégorie C1 neuf doit être équipé d'un extincteur à poudre de 2 kg placé dans la cabine. Vrai ou faux ?
EQ15	L'extincteur prévu pour les semi-remorques peut être placé sur le tracteur. Vrai ou faux ?
EQ16	Le circuit électrique alimentant la climatisation est-il indépendant du circuit alimentant le coupe-batterie ?
EQ17	Le circuit électrique alimentant les feux de détresse est-il indépendant du circuit alimentant le coupe-batterie ?
EQ18	Les extincteurs utilisés sur les véhicules lourds doivent être entretenus et vérifiés de manière régulière. Vrai ou faux ?
EQ19	Les extincteurs utilisés sur les véhicules lourds ne doivent être entretenus et vérifiés que lorsqu'ils ont été utilisés. Vrai ou faux ?
EQ20-1	Où doit se trouver l'extincteur obligatoire sur un véhicule isolé neuf de transport de marchandises qui n'excède pas 7,5 t : à l'intérieur ou à l'extérieur ?
EQ21	Quel type d'extincteur faut-il éviter d'utiliser pour éteindre les flammes d'un feu d'hydrocarbure ?
EQ22	Une commande de coupe-circuit est-elle obligatoire sur un véhicule de transport en commun près du poste de conduite ?
EQ23	Une semi-remorque dételée doit-elle être munie d'un extincteur en état de fonctionner ?
EQ25	En cas de panne du chronotachygraphe, le délai maximal de remise en état, à compter de la panne, est fixé à... ?
EQ26	Le chronotachygraphe numérique de votre véhicule tombe en panne. Devez-vous être en mesure de présenter un document justifiant des temps de conduite et de repos ?
EQ27	Le circuit électrique alimentant le chronotachygraphe est-il indépendant du circuit alimentant le coupe-batterie ?
EQ28	Quelle est la périodicité des vérifications techniques obligatoires pour les chronotachygraphes ?
EQ29	Circulant en région difficile ou accidentée, au-dessus de quel PTAC un véhicule de transport en commun doit-il être équipé d'un ralentisseur ?
EQ30	Comment appelle-t-on le dispositif qui assure le freinage pratiquement simultané de tous les véhicules d'un ensemble ?
EQ34	Le système de freinage électronique (EBS) contrôle la répartition du freinage entre le véhicule tracteur et la remorque qui en sont équipés ?
EQ35	Le système de contrôle électronique de stabilité (ESP) agit principalement en virage ?
EQ38-1	Le dispositif de freinage de secours de la remorque agit-il uniquement sur les roues du véhicule remorqué ?
EQ39	Le principal avantage du système de freinage antibloquant est-il de conserver la maîtrise de la trajectoire du véhicule ?
EQ40	Le principal avantage du système de freinage antibloquant est-il de réduire les distances de freinage ?
EQ41	Après une utilisation intense, quel type de ralentisseur peut provoquer un incendie dès l'arrêt ?
EQ42-1	Ai-je le droit d'atteler une remorque dont le type des pneumatiques est différent de celui du véhicule tracteur ?
EQ43	En cas d'obligation, une paire de chaînes à neige doit être montée sur les roues motrices ou sur les roues directrices ?
EQ44	Est-il autorisé de monter des pneus de types différents sur l'essieu avant et l'essieu arrière (en dehors de la roue de secours) sur un véhicule récent ?
EQ45	Est-il autorisé de monter des pneus de types différents sur un même essieu, roues jumelées ou non (en dehors de la roue de secours), sur un véhicule récent ?

THÈMES	QUESTIONS
EQ46	Quelle est la profondeur minimale (en millimètres - mm) des rainures principales d'un pneumatique de poids lourd ?
EQ47	Quelle est la profondeur minimale (en millimètres - mm) des rainures principales pour la remorque attelée derrière un autocar ?
EQ48	Sur quelles roues jumelées d'un essieu moteur doit-on monter obligatoirement les pneus à crampons : roues intérieures ou roues extérieures ?
EQ49	Une pierre coincée entre des roues jumelées peut entraîner l'éclatement d'un pneumatique. Vrai ou faux ?
EQ50	Dans un autobus, le nombre maximum de voyageurs pouvant être transportés debout doit être affiché à l'intérieur du véhicule. Vrai ou faux ?
EQ51-1	Les disques de limitation de vitesse apposés à l'arrière d'une remorque sont-ils identiques à ceux placés à l'arrière du camion ?
EQ52	Les disques de limitation de vitesse apposés à l'arrière d'une semi-remorque sont-ils identiques à ceux du tracteur routier ?
EQ53	Les mêmes disques de limitation de vitesse d'un autocar sont-ils obligatoirement apposés sur la remorque ?
EQ54	Pour un ensemble constitué d'un autocar et d'une remorque de plus de 750 kilogrammes de PTAC, l'immatriculation de la remorque est-elle identique à celle de l'autocar ?
EQ55-1	Si les disques à l'arrière du camion sont « 80 - 90 », quels sont les disques placés à l'arrière de la remorque ?
EQ56	Sur la plaque du constructeur d'un autocar, on trouve inscrite la longueur maximale de l'ensemble que l'on peut constituer avec ce véhicule. Vrai ou faux ?
EQ57	Sur la plaque du constructeur d'un véhicule porteur-remorqueur, on trouve inscrite la longueur maximale de l'ensemble que l'on peut constituer avec ce véhicule. Vrai ou faux ?
EQ58	Sur le côté droit d'un autocar tractant une remorque, on trouve les inscriptions suivantes : le PV, le PTAC, la longueur, la largeur, la surface et... ?
EQ59	Sur un autocar neuf, l'obligation d'attacher sa ceinture doit être rappelée à l'intérieur du véhicule. Vrai ou faux ?
EQ60-1	Une remorque d'un PTAC de 750 kg aura-t-elle une immatriculation différente du véhicule tracteur ?
EQ61	Vous chargez du gravier. Vous voulez connaître la charge maximale autorisée par essieu, vous pouvez la trouver sur la plaque du constructeur. Vrai ou faux ?
EQ62	Vous chargez du sable. Vous voulez connaître la charge maximale autorisée par essieu, vous pouvez la trouver sur la plaque de tare et de surface. Vrai ou faux ?
<b>MD : Masses et dimensions des véhicules</b>	
MD1	Comment appelle-t-on l'ensemble composé d'un tracteur routier et d'une semi-remorque ?
MD2	Comment appelle-t-on la distance entre l'essieu arrière et l'extrémité arrière du véhicule ?
MD3	Comment appelle-t-on un attelage constitué d'un autocar et d'une remorque ?
MD4	Comment appelle-t-on un attelage constitué d'un porteur et d'une remorque ?
MD5	Comment appelle-t-on un véhicule de transport en commun ne comportant que des places assises ?
MD6	Dans la définition du poids à vide, les différents réservoirs sont-ils remplis ?
MD7	Dans le poids moyen forfaitaire d'un voyageur adulte, le poids des bagages à main est-il inclus ?
MD8	Dans un autobus, quel est le poids moyen forfaitaire d'un voyageur adulte avec ses bagages à main ?

THÈMES	QUESTIONS
MD9	Dans un autocar, quel est le poids moyen forfaitaire d'un voyageur adulte avec ses bagages à main ?
MD10	En règle générale, de quel pourcentage maximum le poids réel d'une remorque peut-il dépasser le poids réel du véhicule tracteur ?
MD11	En règle générale, de quelle longueur maximale un chargement muni d'une signalisation réglementaire peut-il dépasser l'arrière du véhicule ?
MD12	En règle générale, le chargement peut-il dépasser l'aplomb avant du véhicule ?
MD13-1	En règle générale, quel est le PTAC maximal d'un véhicule isolé comportant 2 essieux pouvez-vous conduire avec la catégorie C1 du permis ?
MD14-1	En règle générale, quel est le PTAC maximal d'un véhicule isolé de 3 essieux que vous pouvez conduire avec la catégorie C1 du permis ?
MD16	En règle générale, quelle est la longueur maximale autorisée pour un véhicule de transport en commun articulé comportant une articulation ?
MD17-1	Est-il possible d'atteler une remorque de 5 t de PTAC, chargée au maximum, derrière un camion de 7 t de PTAC, chargé au maximum, alors que le PTR A indiqué sur la plaque de poids et surface du camion est de 12 t ?
MD18-1	Est-il possible d'atteler une remorque de 7 t de PTAC, chargée au maximum, derrière un camion de 7 t de PTAC, chargé au maximum, alors que le PTR A indiqué sur la plaque de poids et surface camion est de 12 t ?
MD19-1	Est-il possible d'atteler une remorque de 7,5 t de PTAC, chargée au maximum, derrière un camion de 7,5 t de PTAC, chargé au maximum, alors que le PTR A indiqué sur la plaque de poids et surface du camion est de 12 t ?
MD20-1	Est-il possible de fixer à l'arrière d'un car de 8 m de long un porte-skis ou un coffre à skis de 70 cm de profondeur ?
MD21-1	Quel sera le poids maximal d'un ensemble composé de : - porteur PTR A : 12 t et PTAC : 7,5 t ; - remorque PTAC : 3 t et poids à vide : 0,5 t.
MD22-1	Je dois conduire un ensemble de 10 t de PTR A dont la somme des PTAC est de 15 t. Quel doit être le poids maximum de l'ensemble lors d'une pesée sur bascule ?
MD23-1	Je dois conduire un ensemble de 12 t de PTR A dont la somme des PTAC est de 17 t. Quel doit être le poids maximum de l'ensemble lors d'une pesée sur bascule ?
MD24-1	Je dois conduire un ensemble de 9 t de PTR A dont la somme des PTAC est de 8 t. Quel doit être le poids maximum de l'ensemble lors d'une pesée sur bascule ?
MD27	La longueur d'un véhicule articulé se calcule en additionnant la longueur du tracteur routier et la longueur de la semi-remorque. Vrai ou faux ?
MD28-1	La somme des PTAC d'un train routier est de 14 t et son PTR A est de 10 t. Quel poids réel ne faut-il pas dépasser ?
MD29	Le chargement d'un véhicule peut-il dépasser 4 m de haut ?
MD30	Le dispositif d'attelage est-il pris en compte pour déterminer la longueur maximale de l'ensemble « autocar plus remorque » ?
MD31-1	Le PMA (poids maximal autorisé) d'un ensemble doit correspondre à la somme des PTAC ou... ?
MD32-1	Le PMA (poids maximal autorisé) d'un ensemble doit correspondre au PTR A ou... ?
MD33	Le PMA (poids maximal autorisé) d'un véhicule articulé doit correspondre au PTR A du tracteur routier ou au PTAC de la semi-remorque additionné du... ?
MD34	Le poids réel d'un véhicule peut-il être égal à son PTAC ?
MD35-1	Mon camion a un PTR A de 10,5 t et un PV de 3 t. Si le camion est vide, ai-je le droit d'atteler une remorque dont le poids réel est de 3,5 t ?

THÈMES	QUESTIONS
MD36-1	Mon camion a un PTRA de 10,5 t et un PV de 3 t. Si le camion est vide, ai-je le droit d'atteler une remorque dont le poids réel est de 6 t ?
MD37-1	Mon camion de 5 t de PTAC est chargé au maximum. Son PTRA est de 8 t, si je dois atteler une remorque de 10 t de PTAC, quel doit être le poids réel maximal de la remorque ?
MD38-1	Quand j'attelle une semi-remorque à mon véhicule tracteur, quelle longueur ne doit pas dépasser l'ensemble ainsi constitué ?
MD39	Quand j'attelle une semi-remorque porte-voitures à mon tracteur, quelle longueur ne doit pas dépasser le véhicule articulé ainsi constitué ?
MD40	Quel est le PTAC maximal autorisé pour une remorque attelée derrière un autocar ?
MD54	Quelle est la longueur maximale autorisée d'un ensemble porte-voitures ?
MD55	Quelle est la longueur maximale autorisée d'un transport en commun avec une remorque ?
MD56	Quelle est la longueur maximale d'un camion isolé à 2 essieux ?
MD57	Quelle est la longueur maximale d'un camion isolé à 3 essieux ?
MD58	Quelle est la majoration maximale autorisée du PTAC pour un véhicule équipé d'un dispositif ralentisseur pesant 400 kg ?
MD59	Quelle est la majoration maximale autorisée du PTAC pour un véhicule équipé d'un dispositif ralentisseur pesant 600 kg ?
MD61	Un autobus articulé est-il réglementairement considéré comme un véhicule isolé ?
MD62	Votre véhicule (isolé) de transport en commun comporte 2 essieux. Quelle peut être sa longueur maximale ?
MD63	Votre véhicule (isolé) de transport en commun comporte 3 essieux. Quelle peut être sa longueur maximale ?
MD68	Vous conduisez un autocar comportant un système de climatisation. Quelle peut être sa largeur maximale ?
MD69	Vous conduisez un autocar. Quelle peut être sa largeur maximale ?
MD70	Vous conduisez un camion comportant une caisse bâchée. Quelle peut être sa largeur maximale ?
MD71	Vous conduisez un camion comportant une caisse réfrigérée. Quelle peut être sa largeur maximale ?
MD72	Vous conduisez un camion de 2,50 m de large ne comportant pas de caisse réfrigérée. Votre chargement peut-il atteindre 2,60 m de large ?
MD74	Vous conduisez un véhicule isolé à 2 essieu. Est-il possible d'être en surcharge sur l'essieu arrière si le poids réel ne dépasse pas le PTAC ?
MD75-1	Vous transportez du béton liquide. Votre camion (isolé) possède un PTAC de 6 t. Lors de la pesée avant de partir, le ticket annonce 5,5 t. Avez-vous le droit de prendre la route ?
MD76-1	Vous transportez du béton liquide. Votre camion (isolé) possède un PTAC de 6 t. Lors de la pesée avant de partir, le ticket annonce 6,5 t. Avez-vous le droit de prendre la route ?
<b>RC : Règles de circulation et signalisation spécifiques</b>	
RC1	Au-delà de quel tonnage les camions sont-ils concernés par les interdictions de circuler de fin de semaine ?
RC2	Au-dessous de quelle hauteur libre d'un pont celle-ci sera-t-elle signalée ?
RC3	En agglomération, vous suivez un camion. Quel intervalle de sécurité minimum devez-vous respecter ?

THÈMES	QUESTIONS
RC5	En cas de remorquage occasionnel, quelle est la vitesse maximale autorisée ?
RC6	En général, un véhicule tracteur en solo est-il soumis aux mêmes limitations de vitesse que s'il est attelé ?
RC7	En ville, un autocar effectuant un service occasionnel peut-il emprunter une voie réservée aux autobus ?
RC8	En ville, un conducteur d'autocar effectuant une excursion peut-il emprunter une voie réservée aux autobus ?
RC9	Hors agglomération, sur une route à double sens, vous suivez un camion à 70 km/h. Quel intervalle de sécurité minimum devez-vous respecter ?
RC12-1	Mon camion a un PTR A de 12 t. Quelles sont les vitesses indiquées à l'arrière de la remorque ?
RC13	Les limitations de vitesse relevées à 70 km/h sur certaines sections de routes traversant des agglomérations concernent-elles les autocars ?
RC14	Par temps de brouillard sur autoroute, si la visibilité est inférieure à 50 m, quelle est la vitesse maximale autorisée ?
RC15-1	Quelle(s) limitation(s) de vitesse est/sont signalée(s) à l'arrière d'un autobus (en exploitation) de 6 t de PTAC ?
RC16-1	Quelle(s) limitation(s) de vitesse est/sont signalée(s) à l'arrière d'un autocar neuf de 6 t de PTAC ?
RC17-1	Si les disques à l'arrière d'un camion (isolé), de 12 t de PTR A, sont « 80 - 90 », quels sont les disques placés à l'arrière de la remorque lorsque le train routier est formé ?
RC18	Sur le périphérique parisien, les camions peuvent circuler à 80 km/h. Vrai ou faux ?
RC19	Sur le périphérique parisien, les cars peuvent circuler à 90 km/h. Vrai ou faux ?
RC20-1	Sur une autoroute à 3 voies, un autocar d'une longueur totale de 8 m, peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 2 <sup>e</sup> voie ?
RC21-1	Sur une autoroute à 3 voies, un ensemble d'une longueur totale de 9 m constitué d'un autocar attelé d'une remorque, peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 2 <sup>e</sup> voie ?
RC22-1	Sur une autoroute à 3 voies, un ensemble d'une longueur totale de 8 m constitué d'un autocar attelé d'une remorque, peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 3 <sup>e</sup> voie ?
RC23-1	Sur une autoroute à 3 voies, un ensemble de 9 m de long peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 2 <sup>e</sup> voie ?
RC24-1	Sur une autoroute à 4 voies, un autocar d'une longueur totale de 8 m, peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 3 <sup>e</sup> voie ?
RC25-1	Sur une autoroute à 4 voies, un ensemble d'une longueur totale de 10 m constitué d'un autocar attelé d'une remorque, peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 3 <sup>e</sup> voie ?
RC26-1	Sur une autoroute à 4 voies, un ensemble de 9 m de long peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 3 <sup>e</sup> voie ?
RC27	Tous les pays de l'Union européenne ont adopté les mêmes limitations de vitesse pour les poids lourds. Vrai ou faux ?
RC28	Un pont dont la hauteur libre est de 5 m (au plus bas) sera obligatoirement signalé par un panneau de hauteur limitée. Vrai ou faux ?
RC30-1	Un véhicule de transport en commun, d'un PTAC de 7,5 t, peut-il circuler à vide sur une route où une barrière de dégel à 12 t est mise en place ?
RC31-1	Un véhicule isolé de 7,5 t de PTAC doit comporter à l'arrière un ou des disque(s) de limitation de vitesse. Quelle(s) est ou sont la ou les vitesse(s) indiquée(s) à l'arrière de ce camion ?
RC32	Votre camion, en charge, transporte des denrées périssables, avez-vous le droit de continuer votre trajet le samedi après 22 h ?
RC33-1	Votre véhicule (isolé) a un PTAC de 6 t. Sur route prioritaire à double sens, quelle est la vitesse maximale autorisée ?

THÈMES	QUESTIONS
RC35-1	Vous conduisez un autocar ancien de 6 t de PTAC, non muni de système antiblocage de freins (ABS). A quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC36-1	Vous conduisez un autocar neuf de 7,2 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC37-1	Vous conduisez un autocar neuf de 7,2 t. A quelle vitesse êtes-vous limité en agglomération, sur une portion de route relevée à 70 km/h ?
RC38-1	Vous conduisez un autocar neuf de 6 t de PTAC. Par temps de pluie à quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC39-1	Vous conduisez un autocar neuf de 8 t de PTAC. Par temps de pluie, à quelle vitesse êtes-vous limité sur route prioritaire ?
RC40-1	Vous conduisez un autocar neuf de 8 t de PTAC. Par temps sec, à quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC45-1	Vous conduisez un camion neuf de 7,5 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité en agglomération, sur une portion de route relevée à 70 km/h ?
RC46-1	Vous conduisez un camion neuf de 7,5 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route à sens unique prioritaire ?
RC47-1	Vous conduisez un camion neuf de 7,5 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route non prioritaire ?
RC48-1	Vous conduisez un camion neuf de 7,5 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route prioritaire à chaussées séparées ?
RC49-1	Vous conduisez un camion neuf de 7,5 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC50-1	Vous conduisez un ensemble routier neuf de 12 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC51-1	Vous conduisez un ensemble routier neuf de 12 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route à sens unique prioritaire ?
RC52-1	Vous conduisez un tracteur solo de 4 t de PTAC et 12 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC53-1	Vous conduisez un tracteur solo de 4 t de PTAC et 12 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route à sens unique prioritaire ?
RC54-1	Vous conduisez un camion de 7,5 t de PTAC et 12 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route non prioritaire ?
RC55-1	Vous conduisez un camion de 7,5 t de PTAC et 12 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route prioritaire ?
RC56	Vous conduisez un véhicule affecté au transport d'enfants. Lors de la montée et de la descente des enfants, est-il obligatoire de mettre les feux de détresse ?
RC57-1	Vous conduisez un véhicule articulé neuf de 8 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route non prioritaire ?
RC58-1	Vous conduisez un véhicule articulé neuf de 8 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route prioritaire à chaussées séparées ?

RC60	Cette limitation de vitesse peut-elle concerner les véhicules autres que les trains routiers, trains doubles et véhicules articulés ?	
RC61	Ce signal concerne-t-il uniquement les véhicules affectés au transport de marchandises excédant 3 500 kg de PTAC ?	
RC62	La descente dangereuse annoncée possède-t-elle un dénivelé de 100 mètres pour chaque kilomètres parcourus ?	
RC63	Ce signal concerne-t-il les véhicules affectés au transport de produits dangereux ou au transport de produits explosifs ?	
RC64	Cette signalisation de présignalisation peut annoncer une barrière de dégel. Vrai ou Faux ?	
RC65	Ce signal concerne-t-il uniquement les véhicules isolés ?	

RC66-1	Je circule avec un autocar d'une longueur de 8 m. Ce signal me concerne-t-il ?	
RC67	Je circule à 70 km/h. Cette signalisation m'interdit-elle de dépasser les véhicules lents ?	
RC68	Je circule avec un véhicule mesurant 2,30 m de large. A hauteur de ce signal, puis-je continuer sur cette route ?	
RC69	Ce signal m'annonce-t-il une voie de détresse qui sera située sur ma gauche ?	
RC70-1	Je circule, à vide, avec un véhicule de 2 tonnes de poids à vide et de 6 tonnes de PTAC. A hauteur de ce signal, puis-je passer ?	
RC71	Ce signal peut-il concerner les véhicules transportant une faible quantité de produits polluants ?	
RC72	Ce signal peut m'autoriser à emprunter une voie de bus en agglomération, si je réalise un service régulier interurbain. Vrai ou Faux ?	
RC73	Ce signal m'indique un arrêt d'autobus. Vrai ou Faux ?	
RC74	Ce signal concerne-t-il les véhicules affectés aux seuls transports de produits polluants ?	
RC75	Les véhicules de transport en commun, tractant une remorque, sont-ils concernés par ce signal ?	
RC76	Par temps sec, ce signal me concerne-t-il ?	
RC77	Ce signal interdit-il de dépasser les seuls véhicules dont le PTAC dépasse 3,5 tonnes ?	
RC78	En agglomération, ce signal est implanté 50 mètres avant le carrefour à sens giratoire ?	
RC79	Hors agglomération, ce signal est-il implanté 100 mètres avant le carrefour à sens giratoire ?	
RC80	Ce signal interdit-il l'accès aux véhicules mesurant plus de 3,50 m de hauteur, chargement non compris ?	
RC81	Le poids indiqué dans ce signal concerne-t-il le poids maximal autorisé que peut supporter l'essieu ?	

RC82-1	Mon véhicule a un poids à vide de 2 tonnes et un PTAC de 6 tonnes. Ce signal me concerne-t-il ?	 
RC83	Sur cette chaussée, la hauteur des arbres est susceptible d'être inférieure à 4,30 m. Vrai ou Faux ?	

THÈMES	QUESTIONS
<b>RS : Réglementation sociale européenne et française</b>	
RS1	Après 3 heures de conduite continue, s'arrêter 10 mn sur un parking est-il considéré comme une pause ?
RS2	Un premier arrêt de 15 mn sur un parking peut-il être considéré comme une pause ?
RS3	Après 4 h 30 de conduite continue, quelle est la durée minimale de la pause que vous devez respecter ?
RS5	Au bout de combien de jours, au maximum, l'entreprise doit-elle « télécharger » les données de votre carte conducteur ?
RS6	Combien de périodes consécutives (1 période = 24 heures), un conducteur assurant un transport national occasionnel de personnes peut-il conduire ?
RS7	Devez-vous inscrire le numéro de votre véhicule sur le ticket de la journée imprimé à partir d'un chronotachygraphe numérique ?
RS8-1	En conduisant un autocar de 15 sièges appartenant à un club sportif, êtes-vous soumis à la réglementation sociale européenne concernant les temps de conduite et de repos ?
RS9	En conduisant un autocar d'excursion, êtes-vous soumis à la réglementation sociale européenne concernant les temps de conduite et de repos ?
RS10-1	En conduisant un autocar de transport scolaire de 15 places assises, êtes-vous soumis à la réglementation sociale européenne concernant les temps de conduite et de repos ?
RS11	En double équipage, en France, vous êtes assis à côté du conducteur depuis 1 heure. Pouvez-vous reprendre le volant ?
RS12	En double équipage, en France, vous êtes assis à côté du conducteur. Votre temps de conduite continue est-il interrompu ?
RS13	En double équipage, le temps passé sur la couchette d'un véhicule en circulation, est-il considéré comme repos journalier ?
RS14	En double équipage, lorsque le véhicule est en circulation depuis plus de 45 minutes, le conducteur qui n'est pas au volant est-il considéré au repos ?
RS15	En règle générale, quelle est la durée maximale de conduite journalière autorisée en respectant les temps de repos ?
RS16	Quelle peut être la durée maximale de l'amplitude de la journée de travail pour un conducteur de transport en commun effectuant un service occasionnel ?
RS17	En règle générale, quelle est la durée minimale normale (non réduite) de repos hebdomadaire pour un conducteur d'autocar ?
RS18	En règle générale, quelle est la durée minimale normale (non réduite) de repos hebdomadaire pour un conducteur de camions ?
RS19	En règle générale, quelle est la durée minimale normale (non réduite) obligatoire de repos journalier lorsque celui-ci n'est pas fractionné ?
RS20	Il est possible de conduire un véhicule équipé d'un chronotachygraphe numérique et un véhicule équipé d'un chronotachygraphe à disque le même jour ?

THÈMES	QUESTIONS
RS21	La réglementation sociale européenne s'applique-t-elle à un conducteur non salarié propriétaire de son véhicule ?
RS22	La rémunération mensuelle d'un conducteur salarié peut être calculée en fonction de la charge transportée pendant le mois. Vrai ou faux ?
RS23	La rémunération mensuelle d'un conducteur salarié peut être calculée en fonction de la distance parcourue pendant le mois. Vrai ou faux ?
RS24-1	Le conducteur d'un autocar de 15 places, travaillant pour une entreprise commerciale de transport, circulant en France sans passager, est-il soumis à la réglementation sociale européenne ?
RS25-1	Le conducteur d'un camion de 7,5 t de PTAC effectuant un déménagement à des fins commerciales est-il soumis à la réglementation sociale européenne, dans un rayon de 50 km ?
RS26-1	Le conducteur d'un camion de 7,5 t effectuant une collecte de fruits est-il soumis à la réglementation sociale européenne ?
RS27	Le conducteur d'un véhicule de dépannage, est-il soumis à la réglementation sociale européenne, dans un rayon de 100 km autour de son point d'attache ?
RS28	Le conducteur peut-il bâcher ou débâcher son véhicule pendant une pause ?
RS29	Le temps de conduite pour venir à l'entreprise, le matin, avec votre véhicule personnel doit-il être ajouté au temps de conduite de votre autocar ?
RS30	Le temps de conduite pour venir à l'entreprise, le matin, avec votre véhicule personnel doit-il être ajouté au temps de conduite de votre véhicule lourd ?
RS31	Les temps de pause sont-ils comptés dans l'amplitude totale de la journée de travail ?
RS32	Lors d'un voyage organisé, pendant la visite programmée d'un monument, vous attendez vos passagers durant 10 minutes dans votre véhicule. Sur quel symbole devez-vous positionner le sélecteur d'activité du chronotachygraphe ?
RS33	Pendant combien de temps les enregistrements des activités des conducteurs (données numériques ou disques) doivent-ils être conservés dans l'entreprise ?
RS34	Pendant une pause, êtes-vous autorisé à décharger le véhicule ?
RS35	Pendant une pause, êtes-vous autorisé à ranger le chargement du véhicule ?
RS36	Pendant une pause, êtes-vous autorisé à sortir les bagages de vos passagers ?
RS37	Pouvez-vous prendre votre temps de repos en couchette lorsque le véhicule est à l'arrêt ?
RS38	Quand le repos journalier est fractionné, quelle doit être la durée minimale totale de ce repos ?
RS39	Quel symbole doit s'afficher sur l'écran du chronotachygraphe numérique lorsque vous conduisez ?
RS40	Quel symbole devez-vous afficher sur l'écran du chronotachygraphe numérique lorsque vous déchargez votre véhicule ?
RS41	Vous embarquez avec votre véhicule à bord d'un car-ferry, non équipé de couchettes, pour une traversée de deux heures. Sur quel symbole devez-vous positionner le sélecteur d'activité de votre chronotachygraphe ?
RS42	Quel symbole devez-vous afficher sur l'écran du chronotachygraphe numérique lorsque vous nettoyez votre véhicule ?
RS43	Quel symbole devez-vous afficher sur l'écran du chronotachygraphe numérique lorsque vous partez déjeuner ?
RS44	Quel symbole devez-vous afficher sur l'écran du chronotachygraphe numérique pendant que vos passagers s'installent dans le véhicule ?
RS45	Quelle est la durée de validité de votre carte « conducteur » ?

THÈMES	QUESTIONS
RS46	Quelle est la durée maximale autorisée de conduite continue pour un conducteur de camion ?
RS47	Quelle est, en dehors de la conduite de nuit, la durée maximale autorisée de conduite continue pour un conducteur de véhicule de transport en commun ?
RS48	Après 2 heures de conduite, quelle est la durée minimale d'un premier arrêt pouvant être pris en compte comme pause ?
RS49	Quelle est, en heures, la durée maximale autorisée de conduite par période de deux semaines consécutives ?
RS50	Sauf cas d'urgence, quelle est la durée de conduite maximale journalière autorisée en tenant compte des dérogations possibles ?
RS51	L'amplitude de la journée de travail d'un conducteur routier comprend le temps de service et les pauses. Vrai ou faux ?
RS52	Si vous avez à imprimer un ticket à partir d'un chronotachygraphe numérique, devez-vous inscrire votre nom sur le ticket, si votre carte « conducteur » est insérée dans l'appareil au moment de l'impression ?
RS53	Si vous avez à imprimer un ticket à partir d'un chronotachygraphe numérique, devez-vous inscrire votre nom sur le ticket, si votre carte « conducteur » est retirée de l'appareil au moment de l'impression ?
RS54	Si, dans la même journée, vous conduisez un véhicule avec un chronotachygraphe à disque après avoir conduit un véhicule avec un chronotachygraphe numérique, devez-vous utiliser un disque vierge ?
RS55	Si, dans la même journée, vous conduisez un véhicule avec un chronotachygraphe numérique après avoir conduit un véhicule avec un chronotachygraphe à disque, devez-vous conserver le disque avec vous ?
RS56	Quel symbole devez-vous afficher sur l'écran du chronotachygraphe lors des vérifications du véhicule avant le départ ?
RS57	Sur un ticket imprimé à partir du chronotachygraphe numérique, peut-on trouver les temps de conduite et les temps passés aux autres tâches ?
RS58-1	Un autocar de 15 places circulant lors d'essai dans le cadre d'un atelier de réparation est-il soumis à la réglementation sociale européenne concernant les temps de repos et de conduite ?
RS59	Un conducteur effectuant un transport international régulier de personnes peut-il conduire 7 périodes consécutives (1 période = 24 heures) entre 2 repos hebdomadaires ?
RS60	Un conducteur peut-il demander une copie papier des données numériques, liées à son activité, qui sont conservées dans l'entreprise ?
RS61	Lors d'un transport international occasionnel de personnes, sous conditions, un conducteur peut-il conduire 10 périodes consécutives (1 période = 24 heures) entre 2 repos hebdomadaires ?
RS62	Un temps de conduite de 4 h 30 peut être fractionné, au plus, par combien de pause(s) ?
RS63	Une carte « conducteur » utilisée dans un chronotachygraphe numérique enregistre-t-elle l'immatriculation du véhicule conduit ?
RS64	Votre véhicule est équipé d'un chronotachygraphe numérique. Vous avez perdu votre carte « conducteur », combien de jours, au maximum, pouvez vous conduire sans carte ?
RS65	Vous attendez votre tour pour décharger sans connaître le temps d'attente. Sur quel symbole devez-vous positionner le sélecteur d'activité du chronotachygraphe ?
RS66	Un chauffeur a conduit 20 heures la semaine précédente. Selon la réglementation sociale européenne, combien d'heures maximum peut-il conduire la semaine en cours ?
RS67	Un chauffeur a conduit 40 heures la semaine précédente. Selon la réglementation sociale européenne, combien d'heures maximum peut-il conduire la semaine en cours ?
RS68	Un chauffeur a conduit 50 heures la semaine précédente. Selon la réglementation sociale européenne, combien d'heures maximum peut-il conduire la semaine en cours ?

THÈMES	QUESTIONS
RS69	Vous avez fait une coupure de 2 heures, quelle sera, au minimum, la durée (non réduite) de la période de repos que vous devrez prendre à la fin de votre journée de travail pour être en règle vis-à-vis du repos journalier ?
RS70	Vous avez fait une coupure de 4 heures (repos), quelle sera, au minimum, la durée de la période de repos suivante pour être en règle vis-à-vis du repos journalier ?
RS71	Vous avez interrompu votre conduite pendant 1 h 15 mn. Ce temps peut-il être pris en compte pour le calcul du temps de repos journalier ?
RS72	Vous avez interrompu votre conduite pendant 45 mn. Ce temps peut-il être pris en compte pour le calcul du temps de repos journalier ?
RS73	Vous avez perdu votre « carte conducteur », pouvez-vous conduire en utilisant la carte « entreprise » que possède votre employeur ?
RS74	Vous chargez ou déchargez votre véhicule. Sur quel symbole devez-vous positionner le sélecteur d'activité du chronotachygraphe ?
RS75	Vous conduisez sans vous arrêter depuis 8 h 40 ce matin. Il est 12 h 40. Etes-vous en infraction ?
RS76	Vous conduisez sans vous arrêter depuis 8 h ce matin. Il est 12 h 40. Etes-vous en infraction ?
RS77	Vous conduisez un véhicule spécialisé de dépannage. Etes-vous soumis à la réglementation sociale européenne concernant les temps de conduite et de repos si vous ramenez une voiture de Lille à Marseille ?
RS78	En règle générale, vous est-il possible de modifier les activités enregistrées par le chronotachygraphe sur votre carte ?
RS79	Vous rentrez chez vous le soir avec l'autocar de l'entreprise. Le matin, le temps de conduite pour vous rendre au collège où vous devez effectuer un transport scolaire est-il compté comme du temps de conduite ?
RS80	Vous rentrez chez vous le soir avec le camion de l'entreprise. Le matin, le temps de conduite pour vous rendre au dépôt est-il compté comme du temps de conduite ?
RS81-1	Vous venez d'obtenir votre permis C1, pouvez-vous conduire un véhicule équipé d'un chronotachygraphe numérique avant d'avoir reçu votre carte conducteur ?
RS82-1	Vous venez d'obtenir votre permis D1, pouvez-vous conduire un véhicule équipé d'un chronotachygraphe numérique avant d'avoir reçu votre carte conducteur ?
RS83	Vous vous arrêtez pour faire le plein de carburant. Sur quel symbole devez-vous positionner le sélecteur d'activité du chronotachygraphe ?
<b>RT : Règles du transport</b>	
RT1	En transport public, à bord de votre véhicule, vous devez posséder l'original ou une copie conforme de la licence communautaire de transport ?
RT2	Au-delà de quel tonnage une visite technique périodique est-elle obligatoire pour une remorque ?
RT3-1	Avec un camion de 8 mètres de long, le transport de pièces de charpentes qui dépassent de 2,50 m à l'arrière est autorisé. Vrai ou faux ?
RT4	Combien de certificat(s) d'immatriculation est/sont attribuée(s) à un ensemble de véhicules constitué d'un autocar et de sa remorque de 1 000 kilogrammes ?
RT5	Combien de certificat(s) d'immatriculation est/sont attribuée(s) à un ensemble de véhicules constitué d'un autocar et de sa remorque de 700 kilogrammes ?
RT6	Combien de certificat(s) d'immatriculation est/sont attribuée(s) à un véhicule articulé ?
RT7	Comment appelle-t-on les transports exécutés à titre non onéreux servant à transporter les marchandises de sa propre entreprise ?
RT8	Comment appelle-t-on les transports exécutés à titre onéreux pour le compte d'un client ?

THÈMES	QUESTIONS
RT9	Comment appelle-t-on un transport qui s'effectue en partie par la mer et ensuite par la route ?
RT10	Comment appelle-t-on un transport qui s'effectue en partie par le train et ensuite par la route ?
RT11	Comment s'appelle le document qui doit accompagner la marchandise lors de tout transport pour compte d'autrui ?
RT12	Effectuer un transport sous le régime « TIR » permet de simplifier les formalités douanières. Vrai ou faux ?
RT13	En France, le transport de marchandises par route correspond à environ 50 % de l'ensemble des transports de marchandises. Vrai ou faux ?
RT15	En règle générale, où s'effectuent les visites techniques des véhicules poids lourds ?
RT16	Faut-il un seul certificat d'immatriculation pour un ensemble de véhicules constitué d'un autocar et sa remorque de 400 kilogrammes ?
RT17-1	Faut-il un seul certificat d'immatriculation pour un ensemble de véhicules constitué d'un camion de 6 t de PTAC auquel on a attelé une bétonnière sur roues de 400 kg ?
RT18-1	Faut-il un seul certificat d'immatriculation pour un ensemble de véhicules constitué d'un camion de 6 t de PTAC auquel on a attelé un compresseur sur roues de 800 kg ?
RT19	L'attestation d'aménagement doit obligatoirement être à bord du véhicule neuf que vous conduisez. Vrai ou faux ?
RT20	L'expression « transport en commun d'enfants » désigne le transport de personnes dont l'âge est inférieur à... ?
RT21	La date limite de validité de la dernière visite technique est-elle inscrite sur le certificat d'immatriculation du véhicule ?
RT22	La dernière visite technique de votre autocar date de 8 mois. Etes-vous en infraction en le conduisant ?
RT23	La dernière visite technique de votre camion date de 8 mois. Etes-vous en infraction en le conduisant ?
RT24	La lettre de voiture doit détailler la nature des marchandises transportées. Vrai ou faux ?
RT25	La licence communautaire permet-elle d'effectuer des transports dans toute l'Union européenne ?
RT26-1	La licence de transport intérieur permet d'effectuer des transports avec un car de 15 places à condition de rester en France. Vrai ou faux ?
RT27	La licence de transport intérieur permet d'effectuer des transports de tout tonnage à condition de rester en France. Vrai ou faux ?
RT28-1	La licence de transport intérieur permet d'effectuer un transport avec un véhicule de 7,5 t à condition de rester en France. Vrai ou faux ?
RT34	Lors d'un contrôle des temps de conduite et de repos sur la route, en plus de la journée en cours, sur quelle période devez-vous pouvoir présenter les données ?
RT35	Lors d'un contrôle sur route, dois-je présenter un justificatif de l'employeur pour le ou les jour(s) non travaillé(s) ?
RT36	Lors de la mise en circulation d'un véhicule de transport de marchandises de plus de 3,5 t, vendu carrossé, quel est le délai maximal autorisé pour le présenter à la première visite technique ?
RT37	Lors de la visite technique, l'expert vérifie-t-il le fonctionnement de la climatisation ?
RT38	Dans le cadre d'un transport public, peut-il y avoir une lettre de voiture (avec état récapitulatif) dans le véhicule pour plusieurs voyages ?
RT39	Dans le cadre du transport public, peut-il y avoir une seule lettre de voiture (avec état récapitulatif) dans le véhicule pour un transport comportant plusieurs destinataires dans la même journée ?
RT40	Pour un camion carrossé dans un atelier agréé, quel est le délai maximal pour le présenter à la première visite technique ?

THÈMES	QUESTIONS
RT41	Pour effectuer un transport national, pouvez-vous laisser la plaque avec la mention « TIR » visible à l'arrière de votre véhicule ?
RT43	Pour un véhicule neuf, quel document devez-vous consulter pour savoir si un accompagnateur est obligatoire lors d'un transport d'enfants ?
RT44	Que signifie la mention « TIR » placée sur une plaque à l'arrière du véhicule ?
RT45	Quel document spécifique aux véhicules de transport en commun doit figurer à bord d'un autocar neuf, en plus du certificat d'immatriculation et de l'attestation d'assurance ?
RT46	Quel est le document, lié à l'entreprise, qui doit se trouver dans un camion, de plus de 6 t de PMA et de plus de 3,5 t de charge utile, qui effectue un transport de marchandises pour compte d'autrui ?
RT48	Quelle est la périodicité des visites techniques auxquelles sont soumis les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 t de PTAC ?
RT49	Quelle est la périodicité des visites techniques auxquelles sont soumis les véhicules de transport en commun ?
RT50	Si j'effectue un transport sous le régime « TIR », mon chargement sera vérifié à toutes les frontières. Vrai ou faux ?
RT52	Suite au contrôle technique périodique, lorsque le véhicule est refusé sans interdiction de circuler, dans quel délai maximum la contre-visite doit-elle être effectuée pour éviter une visite technique complète ?
RT53	Suite au contrôle technique périodique, quelle lettre figure sur le certificat d'immatriculation lorsque le véhicule est accepté ?
RT54	Suite au contrôle technique périodique, quelle lettre figure sur le certificat d'immatriculation lorsque le véhicule est refusé avec interdiction de circuler ?
RT55	Suite au contrôle technique périodique, quelle lettre figure sur le certificat d'immatriculation lorsque le véhicule est refusé sans interdiction de circuler ?
RT57	Tout véhicule effectuant un transport international doit porter à l'arrière une plaque avec la mention « TIR ». Vrai ou faux ?
RT58	Un véhicule qui circule sous le régime « TIR » doit comporter un scellement effectué par la douane du pays d'origine. Vrai ou faux ?
RT59	Une boîte de premiers secours est-elle obligatoire dans un autocar ?
RT60	Une couverture isotherme fait partie du matériel de secours obligatoire dans un autocar. Vrai ou faux ?
RT61	Une remorque de plus de 750 kilogrammes de PTAC attelée à un autocar doit-elle avoir une attestation d'assurance différente de celle de l'autocar ?
RT62	Une visite technique peut-elle être imposée à un véhicule de transport en commun impliqué dans un accident ayant provoqué la mort ou des blessures graves ?
RT63	Vous effectuez un transport sous convention TIR. Les portes du véhicule doivent-elles être scellées ?
<b>SDA : Situations dégradées et accidents</b>	
SDA1	Avec votre véhicule, vous avez détérioré des panneaux de signalisation. Devez-vous obligatoirement le signaler à votre compagnie d'assurance ?
SDA2	Circulant à vide avec un autocar, vous êtes impliqué dans un accident corporel de la circulation. Devez-vous prévenir rapidement votre entreprise ?
SDA3	Citez un type d'extincteur couramment utilisé pour éteindre une voiture en flamme.
SDA4	Dans le transport routier, c'est pendant le travail, hors conduite, que l'on dénombre le plus fort taux d'accidents chez les conducteurs ?
SDA5	Dans le transport, les accidents avec blessures du chauffeur sont plus nombreux en circulation que hors circulation. Vrai ou faux ?

THÈMES	QUESTIONS
SDA6	Dans une longue descente, en cas de rupture de freins, si j'utilise une voie de détresse, le véhicule que je conduis sera-t-il gravement endommagé ?
SDA7	En cas d'accident dans lequel votre véhicule est en cause, les forces de l'ordre peuvent-elles imprimer le ticket qui correspond à la journée en cours ?
SDA8	En cas d'accident dans lequel votre véhicule est en cause, les forces de l'ordre peuvent-elles saisir votre carte « conducteur » ?
SDA9	En cas d'accident, les données du chronotachygraphe numérique peuvent-elles servir de preuve devant un tribunal ?
SDA10	En cas d'accident, pouvez-vous demander le témoignage d'un passager de votre autobus ou votre autocar ?
SDA11	En moyenne, il y a plus d'accidents graves impliquant un poids lourd les samedis et veilles de jours fériés que les jours de semaine. Vrai ou faux ?
SDA12	Le constat amiable d'accident établi dans un pays de l'Union européenne comporte-t-il les mêmes rubriques que le modèle français ?
SDA13	Le constat amiable d'accident peut-il constituer une preuve de responsabilité ?
SDA14	Le modèle allemand, italien ou espagnol d'un constat européen d'accident, comporte-t-il les mêmes rubriques que le modèle français ?
SDA15	Le modèle français de constat amiable peut-il être utilisé dans les autres pays de l'Union européenne ?
SDA16	Le signal de détresse peut-il remplacer le triangle de présignalisation pour un véhicule d'un PTAC de plus de 3,5 t ?
SDA17	Le triangle de présignalisation doit parfois être placé à plus de 30 m de l'obstacle ou du danger qu'il signale ?
SDA18	Les accidents corporels entre un poids lourd et une voiture se produisent en majorité dans les intersections. Vrai ou faux ?
SDA19	Les accidents corporels entre un poids lourd et une voiture sont majoritairement des accidents avec des véhicules circulant dans le même sens. Vrai ou faux ?
SDA20	Les accidents graves de poids lourds sont en majorité des accidents sans autre usager impliqué. Vrai ou faux ?
SDA21	Les accidents mortels entre un poids lourd et une voiture sont majoritairement des accidents avec des véhicules circulant dans le même sens. Vrai ou faux ?
SDA22	Ma remorque a un contour de sécurité arrière rétro réfléchissant de couleur rouge. En panne, je suis obligé de la laisser dételée sur la chaussée. Est-il obligatoire de placer le triangle de présignalisation ?
SDA25	Pour diminuer les risques d'accident, lors de la montée ou de la descente d'un camion, de combien de points d'appui le conducteur doit-il se servir ?
SDA26	Quand je circule en Espagne, quel numéro de téléphone est-il conseillé d'utiliser pour appeler les secours à partir d'un portable ?
SDA27	Que signifie une plaque de couleur orange, comportant 2 rectangles sans inscription, placée à l'arrière d'un camion ?
SDA28	Si une partie de votre chargement est tombée sur la chaussée, par quel dispositif obligatoire devez-vous prévenir les autres usagers ?
SDA29	Sur autoroute, en cas d'incident, pour appeler les secours, vaut-il mieux utiliser une borne d'appel ou son téléphone portable ?
SDA30	Un chiffre doublé (ex : 33) dans le rectangle du haut de la plaque orange placée à l'arrière d'un camion signifie : « produit de nature à polluer les eaux ». Vrai ou faux ?
SDA31	Le nombre 33 dans le rectangle du haut de la plaque orange placée à l'arrière d'un camion signifie : « produit très inflammable ». Vrai ou faux ?
SDA32	Un X (ex : X362) inscrit à côté du nombre dans le rectangle du haut de la plaque orange placée à l'arrière d'un camion signifie : « produit ayant une réaction dangereuse avec l'eau ». Vrai ou faux ?

THÈMES	QUESTIONS
SDA33	Un X (ex : X83) inscrit à coté du nombre dans le rectangle du haut de la plaque orange placée à l'arrière d'un camion signifie : « produit très inflammable ». Vrai ou faux ?
SDA34	Une plaque orange sans aucune inscription, placée à l'arrière d'un camion signifie qu'il s'agit d'un transport de matières dangereuses circulant à vide. Vrai ou faux ?

### III. – Catégories C1, C1E avec mention restrictive 97

THÈMES	QUESTIONS
<b>CD : Conducteur</b>	
CD1	A l'âge de 60 ans, un conducteur en activité, détenteur d'un permis de conduire les véhicules lourds, doit-il repasser un contrôle médical ?
CD3-1	A partir de quel âge la périodicité du contrôle médical obligatoire pour le renouvellement du permis de conduire catégories C1 ou C1E est-elle de 2 ans ?
CD4	Au-delà de quel taux de surcharge (en pourcentage -%) le camion pourra-t-il être immobilisé, jusqu'au déchargement de l'excédent ?
CD11	Après un contrôle du poids, serez-vous passible d'une amende si la surcharge correspond à 4 % du poids maximal autorisé ?
CD13-1	Avec le permis C1, quel est le PTAC maximum de la remorque que vous pouvez atteler derrière votre camion ?
CD15	Certains pays européens ont-ils adopté une interdiction de conduire avec un taux d'alcool dans le sang inférieur à 0,2 gramme par litre ?
CD16	Circuler avec un pneu lisse ou détérioré sur la remorque peut entraîner l'immobilisation de la remorque jusqu'à réparation. Vrai ou faux ?
CD17	Circuler avec un seul pneu lisse ou détérioré n'entraîne pas de contravention si le véhicule possède une roue de secours en bon état. Vrai ou faux ?
CD18	Circuler avec un seul pneu lisse ou détérioré peut entraîner l'immobilisation du véhicule jusqu'à son remplacement. Vrai ou faux ?
CD23	Des interdictions de circulation peuvent être mises en place pour les poids lourds lors des pics de pollution atmosphérique. Vrai ou faux ?
CD24	En agglomération, la différence de consommation entre un conducteur calme et un conducteur nerveux peut atteindre 40 %. Vrai ou faux ?
CD25	En cas d'excès de vitesse de 42 km/h, je pourrai repartir si je reconnais l'infraction ?
CD26	En cas d'excès de vitesse supérieur à 40 km/h, votre permis peut-il être suspendu immédiatement ?
CD28	En cas de refus de se soumettre aux vérifications de l'imprégnation alcoolique, le permis de conduire peut-il être retiré immédiatement ?
CD29	En France, à partir de quelle quantité d'alcool pur par litre de sang un conducteur de camion encourt-il une sanction ?
CD30	En France, à partir de quelle quantité d'alcool pur par litre de sang un conducteur de transport en commun encourt-il une sanction ?
CD31	En France, le transport routier est responsable de 10 fois plus d'émissions de CO2 que les autres transports. Vrai ou faux ?
CD34-1	Je possède les catégories B - C1 et C1E. Conduire ma voiture personnelle après avoir pris de la drogue peut entraîner la perte de la catégorie B de mon permis de conduire uniquement. Vrai ou faux ?
CD35	Jusqu'à l'âge de 60 ans, quelle est la durée maximale de validité des permis de conduire du groupe lourd ?
CD39	L'entretien du véhicule a-t-il une influence sur la consommation ?

THÈMES	QUESTIONS
CD40	L'état du filtre à air a-t-il une influence sur la consommation ?
CD45	Le non-respect d'une barrière de dégel peut-il entraîner l'immobilisation du véhicule, en plus d'une amende ?
CD46	Le non-respect d'une barrière de dégel peut-il entraîner une suspension du permis de conduire ?
CD47	Le non-respect des limitations de tonnage pour le passage sur les ponts peut-il entraîner une suspension du permis de conduire ?
CD48	Le non-respect des temps de conduite et de repos peut-il entraîner l'immobilisation du véhicule ?
CD49	Le taux d'alcool maximum autorisé pour conduire est le même dans tous les pays de l'Union européenne. Vrai ou faux ?
CD50	Le taux d'alcoolémie des conducteurs peut-il être contrôlé en l'absence d'infraction ou d'accident ?
CD52	Outre l'amende, quelle sanction immédiate pouvez-vous encourir en cas d'émission de bruits excessifs ?
CD54	Pour réduire la consommation, l'hiver il est préférable de partir immédiatement ou de faire chauffer le moteur à l'arrêt ?
CD55	Pour renouveler la validité d'un permis de conduire les véhicules lourds, quelle est l'acuité visuelle minimale (avec corrections éventuelles) exigée de l'œil le meilleur ?
CD56	Pour renouveler la validité d'un permis de conduire les véhicules lourds, quelle est l'acuité visuelle minimale (avec corrections éventuelles) exigée de l'œil le plus faible ?
CD57	Pour renouveler un permis de conduire les véhicules lourds, est-il possible de passer le contrôle médical chez son médecin référent (médecin habituel ou médecin de famille) ?
CD60-1	Quelle est <i>a minima</i> la catégorie du permis exigée pour conduire un camion de 7,5 t de PTAC auquel on attelle une remorque de 1250 kg de PTAC ?
CD61-1	Quelle est <i>a minima</i> la catégorie du permis exigée pour conduire un camion de 7,5 t de PTAC et de 12 t de PTRV quand il circule non attelé d'une remorque ?
CD67	Outre l'amende, quelle sanction immédiate est appliquée en cas de défaut de contrôle technique périodique ?
CD68	Si je perds tous les points de mon permis de conduire à la suite d'infractions commises au volant de ma voiture personnelle, pourrai-je continuer à conduire mon camion ?
CD69	Si je perds tous les points de mon permis de conduire à la suite d'infractions commises au volant de ma voiture personnelle, pourrai-je continuer à conduire mon car ?
CD70	Le refus de se soumettre aux épreuves de vérification de l'alcoolémie peut-il entraîner une suspension du permis de conduire ?
CD71	Si vous êtes contrôlé à 85 km/h en agglomération, en plus de l'amende, votre permis peut-il être suspendu immédiatement ?
CD72	Si vous êtes contrôlé à 92 km/h en agglomération, votre permis sera-t-il suspendu immédiatement ?
CD82	Votre permis porte la mention « 01 : dispositif de correction et/ou de protection de la vision ». Avez-vous le droit de conduire sans porter de lunettes ou de lentilles ?
CD83	Vous conduisez votre véhicule personnel avec une alcoolémie de 1 g/l de sang. En cas de condamnation, votre permis poids lourds peut-il être annulé ?
<b>EQ : Equipements des véhicules</b>	
EQ3	Dans un camion neuf, le conducteur doit-il obligatoirement attacher sa ceinture de sécurité ?

THÈMES	QUESTIONS
EQ4	Dans un camion neuf, le passager doit-il obligatoirement attacher sa ceinture de sécurité ?
EQ5	Pour vous rendre sur un chantier, avec un camion benne, pouvez-vous transporter des collègues de travail dans la benne ?
EQ7	Au-delà de quel PTAC les véhicules de transport de marchandises doivent-ils être équipés d'un dispositif complémentaire de signalisation arrière ?
EQ8	En circulation, le fait de freiner désactive obligatoirement le régulateur de vitesse. Vrai ou faux ?
EQ9	Votre véhicule est équipé d'origine de 2 feux de brouillard, combien pouvez-vous en faire ajouter au maximum ?
EQ10	Votre véhicule est équipé d'origine de 2 feux de route, combien pouvez-vous en faire ajouter au maximum ?
EQ11	Vous suivez un véhicule dont les dispositifs réfléchissants sont triangulaires. Ce véhicule est probablement un véhicule isolé. Vrai ou faux ?
EQ12	Au-delà de quel PTAC un extincteur à poudre de 6 kg minimum, placé à l'extérieur, doit-il équiper un camion neuf ?
EQ13	En général, de combien d'extincteur(s) doit être équipé un véhicule articulé neuf ?
EQ14-1	En général, un véhicule de la catégorie C1 neuf doit être équipé d'un extincteur à poudre de 2 kg placé dans la cabine. Vrai ou faux ?
EQ15	L'extincteur prévu pour les semi-remorques peut être placé sur le tracteur. Vrai ou faux ?
EQ16	Le circuit électrique alimentant la climatisation est-il indépendant du circuit alimentant le coupe-batterie ?
EQ17	Le circuit électrique alimentant les feux de détresse est-il indépendant du circuit alimentant le coupe-batterie ?
EQ18	Les extincteurs utilisés sur les véhicules lourds doivent être entretenus et vérifiés de manière régulière. Vrai ou faux ?
EQ19	Les extincteurs utilisés sur les véhicules lourds ne doivent être entretenus et vérifiés que lorsqu'ils ont été utilisés. Vrai ou faux ?
EQ20-1	Où doit se trouver l'extincteur obligatoire sur un véhicule isolé neuf de transport de marchandises qui n'excède pas 7,5 t : à l'intérieur ou à l'extérieur ?
EQ21	Quel type d'extincteur faut-il éviter d'utiliser pour éteindre les flammes d'un feu d'hydrocarbure ?
EQ23	Une semi-remorque dételée doit-elle être munie d'un extincteur en état de fonctionner ?
EQ30	Comment appelle-t-on le dispositif qui assure le freinage pratiquement simultané de tous les véhicules d'un ensemble ?
EQ34	Le système de freinage électronique (EBS) contrôle la répartition du freinage entre le véhicule tracteur et la remorque qui en sont équipés ?
EQ35	Le système de contrôle électronique de stabilité (ESP) agit principalement en virage ?
EQ38-1	Le dispositif de freinage de secours de la remorque agit-il uniquement sur les roues du véhicule remorqué ?
EQ39	Le principal avantage du système de freinage antibloquant est-il de conserver la maîtrise de la trajectoire du véhicule ?
EQ40	Le principal avantage du système de freinage antibloquant est-il de réduire les distances de freinage ?
EQ41	Après une utilisation intense, quel type de ralentisseur peut provoquer un incendie dès l'arrêt ?
EQ42-1	Ai-je le droit d'atteler une remorque dont le type des pneumatiques est différent de celui du véhicule tracteur ?
EQ43	En cas d'obligation, une paire de chaînes à neige doit être montée sur les roues motrices ou sur les roues directrices ?

THÈMES	QUESTIONS
EQ44	Est-il autorisé de monter des pneus de types différents sur l'essieu avant et l'essieu arrière (en dehors de la roue de secours) sur un véhicule récent ?
EQ45	Est-il autorisé de monter des pneus de types différents sur un même essieu, roues jumelées ou non (en dehors de la roue de secours), sur un véhicule récent ?
EQ46	Quelle est la profondeur minimale (en millimètres - mm) des rainures principales d'un pneumatique de poids lourd ?
EQ48	Sur quelles roues jumelées d'un essieu moteur doit-on monter obligatoirement les pneus à crampons : roues intérieures ou roues extérieures ?
EQ49	Une pierre coincée entre des roues jumelées peut entraîner l'éclatement d'un pneumatique. Vrai ou faux ?
EQ51-1	Les disques de limitation de vitesse apposés à l'arrière d'une remorque sont-ils identiques à ceux placés à l'arrière du camion ?
EQ52	Les disques de limitation de vitesse apposés à l'arrière d'une semi-remorque sont-ils identiques à ceux du tracteur routier ?
EQ55-1	Si les disques à l'arrière du camion sont « 80 - 90 », quels sont les disques placés à l'arrière de la remorque ?
EQ60-1	Une remorque d'un PTAC de 750 kg aura-t-elle une immatriculation différente du véhicule tracteur ?
EQ61	Vous chargez du gravier. Vous voulez connaître la charge maximale autorisée par essieu, vous pouvez la trouver sur la plaque du constructeur. Vrai ou faux ?
EQ62	Vous chargez du sable. Vous voulez connaître la charge maximale autorisée par essieu, vous pouvez la trouver sur la plaque de tare et de surface. Vrai ou faux ?
<b>MD : Masses et dimensions des véhicules</b>	
MD1	Comment appelle-t-on l'ensemble composé d'un tracteur routier et d'une semi-remorque ?
MD2	Comment appelle-t-on la distance entre l'essieu arrière et l'extrémité arrière du véhicule ?
MD4	Comment appelle-t-on un attelage constitué d'un porteur et d'une remorque ?
MD6	Dans la définition du poids à vide, les différents réservoirs sont-ils remplis ?
MD10	En règle générale, de quel pourcentage maximum le poids réel d'une remorque peut-il dépasser le poids réel du véhicule tracteur ?
MD11	En règle générale, de quelle longueur maximale un chargement muni d'une signalisation réglementaire peut-il dépasser l'arrière du véhicule ?
MD12	En règle générale, le chargement peut-il dépasser l'aplomb avant du véhicule ?
MD13-1	En règle générale, quel est le PTAC maximal d'un véhicule isolé comportant 2 essieux pouvez-vous conduire avec la catégorie C1 du permis ?
MD14-1	En règle générale, quel est le PTAC maximal d'un véhicule isolé de 3 essieux que vous pouvez conduire avec la catégorie C1 du permis ?
MD17-1	Est-il possible d'atteler une remorque de 5 t de PTAC, chargée au maximum, derrière un camion de 7 t de PTAC, chargé au maximum, alors que le PTRV indiqué sur la plaque de poids et surface du camion est de 12 t ?
MD18-1	Est-il possible d'atteler une remorque de 7 t de PTAC, chargée au maximum, derrière un camion de 7 t de PTAC, chargé au maximum, alors que le PTRV indiqué sur la plaque de poids et surface camion est de 12 t ?
MD19-1	Est-il possible d'atteler une remorque de 7,5 t de PTAC, chargée au maximum, derrière un camion de 7,5 t de PTAC, chargé au maximum, alors que le PTRV indiqué sur la plaque de poids et surface du camion est de 12 t ?
MD21-1	Quel sera le poids maximal d'un ensemble composé de : - porteur PTRV : 12 t et PTAC : 7,5 t ; - remorque PTAC : 3 t et poids à vide : 0,5 t.

THÈMES	QUESTIONS
MD22-1	Je dois conduire un ensemble de 10 t de PTRAs dont la somme des PTAC est de 15 t. Quel doit être le poids maximum de l'ensemble lors d'une pesée sur bascule ?
MD23-1	Je dois conduire un ensemble de 12 t de PTRAs dont la somme des PTAC est de 17 t. Quel doit être le poids maximum de l'ensemble lors d'une pesée sur bascule ?
MD24-1	Je dois conduire un ensemble de 9 t de PTRAs dont la somme des PTAC est de 8 t. Quel doit être le poids maximum de l'ensemble lors d'une pesée sur bascule ?
MD27	La longueur d'un véhicule articulé se calcule en additionnant la longueur du tracteur routier et la longueur de la semi-remorque. Vrai ou faux ?
MD28-1	La somme des PTAC d'un train routier est de 14 t et son PTRAs est de 10 t. Quel poids réel ne faut-il pas dépasser ?
MD29	Le chargement d'un véhicule peut-il dépasser 4 m de haut ?
MD31-1	Le PMA (poids maximal autorisé) d'un ensemble doit correspondre à la somme des PTAC ou... ?
MD32-1	Le PMA (poids maximal autorisé) d'un ensemble doit correspondre au PTRAs ou... ?
MD33	Le PMA (poids maximal autorisé) d'un véhicule articulé doit correspondre au PTRAs du tracteur routier ou au PTAC de la semi-remorque additionné du... ?
MD34	Le poids réel d'un véhicule peut-il être égal à son PTAC ?
MD35-1	Mon camion a un PTRAs de 10,5 t et un PV de 3 t. Si le camion est vide, ai-je le droit d'atteler une remorque dont le poids réel est de 3,5 t ?
MD36-1	Mon camion a un PTRAs de 10,5 t et un PV de 3 t. Si le camion est vide, ai-je le droit d'atteler une remorque dont le poids réel est de 6 t ?
MD37-1	Mon camion de 5 t de PTAC est chargé au maximum. Son PTRAs est de 8 t, si je dois atteler une remorque de 10 t de PTAC, quel doit être le poids réel maximal de la remorque ?
MD38-1	Quand j'attelle une semi-remorque à mon véhicule tracteur, quelle longueur ne doit pas dépasser l'ensemble ainsi constitué ?
MD39	Quand j'attelle une semi-remorque porte-voitures à mon tracteur, quelle longueur ne doit pas dépasser le véhicule articulé ainsi constitué ?
MD56	Quelle est la longueur maximale d'un camion isolé à 2 essieux ?
MD57	Quelle est la longueur maximale d'un camion isolé à 3 essieux ?
MD58	Quelle est la majoration maximale autorisée du PTAC pour un véhicule équipé d'un dispositif ralentisseur pesant 400 kg ?
MD59	Quelle est la majoration maximale autorisée du PTAC pour un véhicule équipé d'un dispositif ralentisseur pesant 600 kg ?
MD70	Vous conduisez un camion comportant une caisse bâchée. Quelle peut être sa largeur maximale ?
MD71	Vous conduisez un camion comportant une caisse réfrigérée. Quelle peut être sa largeur maximale ?
MD72	Vous conduisez un camion de 2,50 m de large ne comportant pas de caisse réfrigérée. Votre chargement peut-il atteindre 2,60 m de large ?
MD74	Vous conduisez un véhicule isolé à 2 essieux. Est-il possible d'être en surcharge sur l'essieu arrière si le poids réel ne dépasse pas le PTAC ?
MD75-1	Vous transportez du béton liquide. Votre camion (isolé) possède un PTAC de 6 t. Lors de la pesée avant de partir, le ticket annonce 5,5 t. Avez-vous le droit de prendre la route ?
MD76-1	Vous transportez du béton liquide. Votre camion (isolé) possède un PTAC de 6 t. Lors de la pesée avant de partir, le ticket annonce 6,5 t. Avez-vous le droit de prendre la route ?

THÈMES	QUESTIONS
<b>RC : Règles de circulation et signalisation spécifiques</b>	
RC1	Au-delà de quel tonnage les camions sont-ils concernés par les interdictions de circuler de fin de semaine ?
RC2	Au-dessous de quelle hauteur libre d'un pont celle-ci sera-t-elle signalée ?
RC3	En agglomération, vous suivez un camion. Quel intervalle de sécurité minimum devez-vous respecter ?
RC5	En cas de remorquage occasionnel, quelle est la vitesse maximale autorisée ?
RC6	En général, un véhicule tracteur en solo est-il soumis aux mêmes limitations de vitesse que s'il est attelé ?
RC9	Hors agglomération, sur une route à double sens, vous suivez un camion à 70 km/h. Quel intervalle de sécurité minimum devez-vous respecter ?
RC12-1	Mon camion a un PTR A de 12 t. Quelles sont les vitesses indiquées à l'arrière de la remorque ?
RC14	Par temps de brouillard sur autoroute, si la visibilité est inférieure à 50 m, quelle est la vitesse maximale autorisée ?
RC17-1	Si les disques à l'arrière d'un camion (isolé), de 12 t de PTR A, sont « 80 - 90 », quels sont les disques placés à l'arrière de la remorque lorsque le train routier est formé ?
RC18	Sur le périphérique parisien, les camions peuvent circuler à 80 km/h. Vrai ou faux ?
RC23-1	Sur une autoroute à 3 voies, un ensemble de 9 m de long peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 2 <sup>e</sup> voie ?
RC26-1	Sur une autoroute à 4 voies, un ensemble de 9 m de long peut-il effectuer un dépassement en empruntant la 3 <sup>e</sup> voie ?
RC27	Tous les pays de l'Union européenne ont adopté les mêmes limitations de vitesse pour les poids lourds. Vrai ou faux ?
RC28	Un pont dont la hauteur libre est de 5 m (au plus bas) sera obligatoirement signalé par un panneau de hauteur limitée. Vrai ou faux ?
RC31-1	Un véhicule isolé de 7,5 t de PTAC doit comporter à l'arrière un ou des disque(s) de limitation de vitesse. Quelle(s) est ou sont la ou les vitesse(s) indiquée(s) à l'arrière de ce camion ?
RC32	Votre camion, en charge, transporte des denrées périssables, avez-vous le droit de continuer votre trajet le samedi après 22 h ?
RC33-1	Votre véhicule (isolé) a un PTAC de 6 t. Sur route prioritaire à double sens, quelle est la vitesse maximale autorisée ?
RC45-1	Vous conduisez un camion neuf de 7,5 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité en agglomération, sur une portion de route relevée à 70 km/h ?
RC46-1	Vous conduisez un camion neuf de 7,5 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route à sens unique prioritaire ?
RC47-1	Vous conduisez un camion neuf de 7,5 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route non prioritaire ?
RC48-1	Vous conduisez un camion neuf de 7,5 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route prioritaire à chaussées séparées ?
RC49-1	Vous conduisez un camion neuf de 7,5 t de PTAC. A quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC50-1	Vous conduisez un ensemble routier neuf de 12 t de PTR A. A quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?
RC51-1	Vous conduisez un ensemble routier neuf de 12 t de PTR A. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route à sens unique prioritaire ?
RC52-1	Vous conduisez un tracteur solo de 4 t de PTAC et 12 t de PTR A. A quelle vitesse êtes-vous limité sur autoroute ?

THÈMES	QUESTIONS
RC53-1	Vous conduisez un tracteur solo de 4 t de PTAC et 12 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route à sens unique prioritaire ?
RC54-1	Vous conduisez un camion de 7,5 t de PTAC et 12 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route non prioritaire ?
RC55-1	Vous conduisez un camion de 7,5 t de PTAC et 12 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route prioritaire ?
RC57-1	Vous conduisez un véhicule articulé neuf de 8 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route non prioritaire ?
RC58-1	Vous conduisez un véhicule articulé neuf de 8 t de PTR. A quelle vitesse êtes-vous limité sur route prioritaire à chaussées séparées ?

RC60	Cette limitation de vitesse peut-elle concerner les véhicules autres que les trains routiers, trains doubles et véhicules articulés ?	
RC61	Ce signal concerne-t-il uniquement les véhicules affectés au transport de marchandises excédant 3 500 kg de PTAC ?	
RC62	La descente dangereuse annoncée possède-t-elle un dénivelé de 100 mètres pour chaque kilomètres parcourus ?	
RC63	Ce signal concerne-t-il les véhicules affectés au transport de produits dangereux ou au transport de produits explosifs ?	
RC64	Cette signalisation de présignalisation peut annoncer une barrière de dégel. Vrai ou Faux ?	
RC65	Ce signal concerne-t-il uniquement les véhicules isolés ?	
RC67	Je circule à 70 km/h. Cette signalisation m'interdit-elle de dépasser les véhicules lents ?	
RC68	Je circule avec un véhicule mesurant 2,30 m de large. A hauteur de ce signal, puis-je continuer sur cette route ?	
RC69	Ce signal m'annonce-t-il une voie de détresse qui sera située sur ma gauche ?	
RC70-1	Je circule, à vide, avec un véhicule de 2 tonnes de poids à vide et de 6 tonnes de PTAC. A hauteur de ce signal, puis-je passer ?	
RC71	Ce signal peut-il concerner les véhicules transportant une faible quantité de produits polluants ?	
RC74	Ce signal concerne-t-il les véhicules affectés aux seuls transports de produits polluants ?	
RC76	Par temps sec, ce signal me concerne-t-il ?	
RC77	Ce signal interdit-il de dépasser les seuls véhicules dont le PTAC dépasse 3,5 tonnes ?	
RC78	En agglomération, ce signal est-il implanté 50 mètres avant le carrefour à sens giratoire ?	

RC79	Hors agglomération, ce signal est-il implanté 100 mètres avant le carrefour à sens giratoire ?	
RC80	Ce signal interdit-il l'accès aux véhicules mesurant plus de 3,50 m de hauteur, chargement non compris ?	
RC81	Le poids indiqué dans ce signal concerne-t-il le poids maximal autorisé que peut supporter l'essieu ?	
RC82-1	Mon véhicule à un poids à vide de 2 tonnes et un PTAC de 6 tonnes. Ce signal me concerne-t-il ?	 
RC83	Sur cette chaussée, la hauteur des arbres est susceptible d'être inférieure à 4,30 m. Vrai ou Faux ?	

THÈMES	QUESTIONS
<b>RT : Règles du transport</b>	
RT2	Au-delà de quel tonnage une visite technique périodique est-elle obligatoire pour une remorque ?
RT3-1	Avec un camion de 8 mètres de long, le transport de pièces de charpentes qui dépassent de 2,50 m à l'arrière est autorisé. Vrai ou faux ?
RT6	Combien de certificat(s) d'immatriculation est/sont attribué(s) à un véhicule articulé ?
RT15	En règle générale, où s'effectuent les visites techniques des véhicules poids lourds ?
RT17-1	Faut-il un seul certificat d'immatriculation pour un ensemble de véhicules constitué d'un camion de 6 t de PTAC auquel on a attelé une bétonnière sur roues de 400 kg ?
RT18-1	Faut-il un seul certificat d'immatriculation pour un ensemble de véhicules constitué d'un camion de 6 t de PTAC auquel on a attelé un compresseur sur roues de 800 kg ?
RT21	La date limite de validité de la dernière visite technique est-elle inscrite sur le certificat d'immatriculation du véhicule ?
RT23	La dernière visite technique de votre camion date de 8 mois. Etes-vous en infraction en le conduisant ?
RT36	Lors de la mise en circulation d'un véhicule de transport de marchandises de plus de 3,5 t, vendu carrossé, quel est le délai maximal autorisé pour le présenter à la première visite technique ?
RT37	Lors de la visite technique, l'expert vérifie-t-il le fonctionnement de la climatisation ?
RT40	Pour un camion carrossé dans un atelier agréé, quel est le délai maximal pour le présenter à la première visite technique ?
RT48	Quelle est la périodicité des visites techniques auxquelles sont soumis les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 t de PTAC ?
RT52	Suite au contrôle technique périodique, lorsque le véhicule est refusé sans interdiction de circuler, dans quel délai maximum la contre-visite doit-elle être effectuée pour éviter une visite technique complète ?
RT53	Suite au contrôle technique périodique, quelle lettre figure sur le certificat d'immatriculation lorsque le véhicule est accepté ?
RT54	Suite au contrôle technique périodique, quelle lettre figure sur le certificat d'immatriculation lorsque le véhicule est refusé avec interdiction de circuler ?

THÈMES	QUESTIONS
RT55	Suite au contrôle technique périodique, quelle lettre figure sur le certificat d'immatriculation lorsque le véhicule est refusé sans interdiction de circuler ?
<b>SDA : Situations dégradées et accidents</b>	
SDA1	Avec votre véhicule, vous avez détérioré des panneaux de signalisation. Devez-vous obligatoirement le signaler à votre compagnie d'assurance ?
SDA3	Citez un type d'extincteur couramment utilisé pour éteindre une voiture en flamme.
SDA6	Dans une longue descente, en cas de rupture de freins, si j'utilise une voie de détresse, le véhicule que je conduis sera-t-il gravement endommagé ?
SDA11	En moyenne, il y a plus d'accidents graves impliquant un poids lourd les samedis et veilles de jours fériés que les jours de semaine. Vrai ou faux ?
SDA12	Le constat amiable d'accident établi dans un pays de l'Union européenne comporte-t-il les mêmes rubriques que le modèle français ?
SDA13	Le constat amiable d'accident peut-il constituer une preuve de responsabilité ?
SDA14	Le modèle allemand, italien ou espagnol d'un constat européen d'accident, comporte-t-il les mêmes rubriques que le modèle français ?
SDA15	Le modèle français de constat amiable peut-il être utilisé dans les autres pays de l'Union européenne ?
SDA16	Le signal de détresse peut-il remplacer le triangle de présignalisation pour un véhicule d'un PTAC de plus de 3,5 t ?
SDA17	Le triangle de présignalisation doit parfois être placé à plus de 30 m de l'obstacle ou du danger qu'il signale ?
SDA18	Les accidents corporels entre un poids lourd et une voiture se produisent en majorité dans les intersections. Vrai ou faux ?
SDA19	Les accidents corporels entre un poids lourd et une voiture sont majoritairement des accidents avec des véhicules circulant dans le même sens. Vrai ou faux ?
SDA20	Les accidents graves de poids lourds sont en majorité des accidents sans autre usager impliqué. Vrai ou faux ?
SDA21	Les accidents mortels entre un poids lourd et une voiture sont majoritairement des accidents avec des véhicules circulant dans le même sens. Vrai ou faux ?
SDA22	Ma remorque a un contour de sécurité arrière rétro réfléchissant de couleur rouge. En panne, je suis obligé de la laisser dételée sur la chaussée. Est-il obligatoire de placer le triangle de présignalisation ?
SDA25	Pour diminuer les risques d'accident, lors de la montée ou de la descente d'un camion, de combien de points d'appui le conducteur doit-il se servir ?
SDA26	Quand je circule en Espagne, quel numéro de téléphone est-il conseillé d'utiliser pour appeler les secours à partir d'un portable ?
SDA27	Que signifie une plaque de couleur orange, comportant 2 rectangles sans inscription, placée à l'arrière d'un camion ?
SDA28	Si une partie de votre chargement est tombée sur la chaussée, par quel dispositif obligatoire devez-vous prévenir les autres usagers ?
SDA29	Sur autoroute, en cas d'incident, pour appeler les secours, vaut-il mieux utiliser une borne d'appel ou son téléphone portable ?

## ANNEXE 5

GUIDE DE L'INTERROGATION ORALE DES PERMIS DE CONDUIRE  
DES CATÉGORIES BE, C, CE, D1, D, D1E et DEI. – *Les éléments de réponse*Fiche 1. – **Éléments de réponse***Conduite dans des conditions atmosphériques difficiles,  
route de nuit*

Conduite et comportement :

Pluie :

Réduire la vitesse et respecter la réglementation spécifique, augmenter les distances de sécurité, éviter les freinages brusques, utiliser au maximum le frein moteur, allumer les feux sauf le(s) brouillard arrière(s), utiliser les accessoires (ventilation/climatisation, dégivrage des rétroviseurs...).

Brouillard :

Réduire la vitesse et respecter la réglementation spécifique, respecter les distances de sécurité, allumer les feux de croisement ou de brouillard, se guider à l'aide du marquage au sol.

Vent :

Réduire la vitesse, prévoir et éviter les écarts de direction surtout lorsque des zones abritées et des zones exposées se succèdent (ponts, bâtiments, croisements et dépassements...) et que son véhicule circule à vide.

Neige et verglas :

Réduire la vitesse, augmenter la distance de sécurité, utiliser les équipements autorisés, utiliser les commandes avec souplesse, respecter la réglementation (barrières de dégel). Allumer les feux.

Nuit :

Les accidents sont 2 fois plus graves que le jour. Ils sont la conséquence d'une vitesse supérieure, du manque de visibilité, de la fatigue et de l'absorption d'alcool.

Ceux qui ont une mauvaise acuité visuelle auront d'autant plus de problèmes qu'ils conduiront la nuit.

Par ailleurs, la sensibilisation à l'éblouissement, qui sera d'autant plus importante que le sujet aura un problème visuel :

- altère la vision des couleurs ;
- réduit le champ visuel ;
- diminue l'acuité de façon importante.

Sans oublier l'influence de la fatigue.

Précautions à prendre :

Avant le départ :

- contrôler le bon état, la propreté, le réglage, le bon fonctionnement des feux ;
- contrôler la charge de la batterie ;
- s'assurer qu'on a une boîte d'ampoules de rechange, des fusibles, une lampe de poche.

Pendant le trajet :

- faire des pauses plus fréquentes ;
- adapter son allure aux conditions météo, à la visibilité et aux conditions d'adhérence ;
- de nuit, ralentir davantage en virage car l'importance de la courbe est plus difficile à apprécier et la perception des obstacles plus tardive ;
- de nuit, en cas d'éblouissement, fixer le bord droit de la route le plus loin possible ;
- en cas de mauvaise visibilité, se guider à l'aide des marquages au sol ;
- se méfier du « coup de pompe » au petit matin.

Informations routières :

Internet, CRIR, CNIR, police, gendarmerie, autoroute info, radios, etc. 24 heures/24.

Fiche 2. – **Éléments de réponse***Comportement en cas d'accident*

En présence d'un accident corporel, lorsqu'on est arrivé le premier ou que l'on est témoin de l'accident, porter le gilet de haute visibilité et appliquer les gestes d'urgence dans l'attente des secours.

Gestes d'urgence :

PROTÉGER ;

ALERTER ;  
SECOURIR.

Protéger : signaler l'accident aux autres usagers pour éviter un sur-accident (utilisation du ou des triangles de présignalisation, feux de détresse...). De nuit essayer d'éclairer l'accident.

Alerter : police ou gendarmerie, pompiers, borne d'appel sur l'autoroute, lorsqu'on arrive le premier le plus rapidement en précisant le lieu, la gravité apparente, le nombre de blessés...

Sinon passer avec prudence pour ne pas encombrer inutilement les lieux.

Numéros utiles : SAMU (15), police ou gendarmerie (17), pompiers (18), 112 pour l'appel unique européen.

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

Gestes dangereux :

- donner à boire à un blessé ;
- effectuer des gestes non maîtrisés ;
- déplacer un blessé, enlever son casque à un motard (sauf nécessité immédiate : incendie, noyade...).

Conduite à tenir :

En cas d'accident matériel, garder son calme et sa courtoisie quelle que soit la gravité de l'accident.

Compte tenu de l'encombrement d'un véhicule lourd, dégager les lieux dès que possible. En cas d'impossibilité (véhicule hors service), protéger les lieux.

Prévenir son entreprise et procéder à la rédaction d'un constat amiable. La détention et l'utilisation d'un constat amiable ne sont pas obligatoires mais elles sont fortement recommandées.

Le constat amiable est de format européen et peut être utilisé dans tous les pays de l'Union. Les rubriques sont ainsi identiques, seules les langues des pays changent.

La rédaction du recto se fait en présence de la partie adverse (identités et coordonnées des conducteurs, de leurs compagnies d'assurances, date, heure et lieu du sinistre, dégâts apparents, circonstances, croquis, etc.). Un total des croix est fait, les deux parties signent le constat avant de séparer les deux exemplaires (autocarbonnés). Il n'est alors plus possible de modifier le recto. Le verso est individuellement complété avant envoi à l'assureur (5 jours ouvrés en cas d'accident matériel).

Catégories D1, D, D1E et DE : particularités des véhicules affectés au transport de personnes.

Consignes d'évacuation en cas d'accident, les gestes prioritaires :

- garder son sang-froid ;
- arrêter le moteur, allumer les feux de détresse ;
- couper les circuits électriques ;
- hors agglomération, faire évacuer sans panique les passagers en utilisant au besoin les issues de secours ;
- en agglomération, sauf risque d'incendie, éviter l'évacuation des passagers ;
- grouper les passagers à l'abri du danger ;
- alerter ou faire alerter ;
- secourir ;
- connaître l'emplacement des accessoires de sécurité obligatoires, (extincteur, boîte de secours, marteaux pics, lampe électrique...).

### Fiche 3. – **Éléments de réponse**

#### *Conduite en montagne ou en zones accidentées*

Dangers :

Les risques de la conduite en montagne ou zones accidentées peuvent être liés à l'infrastructure routière, à la nature des véhicules/ensemble de véhicules, à la météorologie :

- la déclivité : risques liés à l'énergie cinétique, augmentation de la vitesse qui peut en résulter... ;
- les croisements : délicats selon l'infrastructure et le véhicule ou ensemble de véhicules concerné (largeur de la voie par exemple), les usagers croisés (surprise, méconnaissance des règles du code de la route...) ;
- les trajectoires en virages.

Les autres usagers (véhicules légers et lourds, véhicules spéciaux de déneigement...).

Risque d'échauffement important des systèmes de freinage si mauvaise utilisation du ralentisseur, frein moteur, système de freinage...

Surchauffe moteur lors des montées.

Risques liés à la neige, au brouillard ou au verglas.

Masse du véhicule importante, nature du chargement...

Précautions :

La conduite d'un véhicule lourd requiert une attention toute particulière.

Réduire et adapter sa vitesse à la déclivité.

Adapter les rapports de boîte de vitesses en fonction de la déclivité (frein moteur), savoir utiliser les possibilités d'une transmission avec changement de vitesses automatique...

Utiliser correctement les freins et ralentisseurs, savoir utiliser les possibilités techniques de ralentisseurs/freins combinés...

Posséder les dispositifs antidérapants adaptés (chaînes, pneus à crampons) selon la réglementation et les prévisions.

S'informer de l'état des routes, et de l'ouverture ou de la fermeture de certains itinéraires (cols...).

Préférer, selon les possibilités, les tunnels routiers aux passages des cols.

Prévenir (avertisseur sonore, appels feux).

#### Fiche 4. – **Eléments de réponse**

##### *Gestes et postures - accident du travail*

Gestes et postures à adopter :

Etre attentif lors de la montée et la descente de la cabine ou de l'autocar : risque de chute, foulure, entorse, fractures...

Véhicule avec cabine : ne pas sauter de la cabine, conserver les trois points d'appui, descendre face aux marchepieds, être attentif aux marchepieds glissants...

Autocar : ne pas sauter de marches en descendant, être attentif aux marches glissantes, être vigilant par rapport aux véhicules pouvant survenir de l'arrière lors de la descente côté conducteur...

Adopter les principes recommandés lors des chargements/déchargements de marchandises ou bagages (dos droit, placement des pieds de part et d'autre pour l'équilibre, flexion/extension des jambes...);

Etre vigilant lors du nettoyage du véhicule (utilisation des marchepieds et poignée pour le pare-brise, risque de glissade avec le sol mouillé sur les aires de lavage...);

Utiliser les équipements et protections prévus selon les cas (gants, chaussures de sécurité, imperméable...);

Adopter une bonne position de conduite (utilisation des différentes possibilités de réglage du siège, utilisation obligatoire de la ceinture de sécurité...).

Importance des accidents :

Les accidents du travail peuvent survenir à l'arrêt mais également en circulation :

L'accident du travail survient par le fait ou à l'occasion du travail, à toute personne salariée ou travaillant à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit pour un ou plusieurs employeurs.

Un accident pendant le trajet aller ou le trajet retour entre la résidence et le lieu de travail d'un travailleur est considéré comme accident du travail si ce sinistre survient sur l'itinéraire et pendant le délai habituel du parcours ;

Quelques chiffres :

Accident du travail (assurance maladie 2010) :

Transport routier de voyageurs : plus de 75 000 salariés, près de 2 900 accidents du travail, 3 décès ;

Transport routier de marchandises : plus de 229 000 salariés, près de 18 000 accidents du travail, 45 décès ;

Accident de la route (ONISR 2011) :

Transport routier de voyageurs : aucun conducteur tué, 93 conducteurs blessés).

Transport routier de marchandises (véhicules + 3,5 tonnes) : 60 conducteurs tués (30 jours), 609 conducteurs blessés.

Dangers et risques :

Accidents du travail : avoir à l'esprit qu'il y a 13 fois plus d'accidents du travail à l'arrêt qu'en circulation. Exemple de l'accès en cabine : 10 000 accidents par an environ.

Connaître les risques liés :

– aux manutentions (hernies, ankylose, écrasement... lors du chargement et déchargement, bâchages, débâchages) ;

– aux matières transportées (brûlures, respiration de vapeurs toxiques lors du transport ou transvasement de liquides chauds, toxiques, dangereux...);

– à la conception des véhicules (chute, membre coincé, blessures... liés à une cabine trop haute, un accès difficile aux organes mécaniques, lors de l'utilisation des dispositifs d'attelage...);

– à la manœuvre des hayons élévateurs (chute, écrasement, blessure...);

– à la conduite de groupes frigorifiques (produits suspendus), citernes (mouvement de ballant) ;

– à la manœuvres des cabines basculantes (écrasement, membre coincé...);

– à l'ouverture et à la fermeture des portes d'accès (risque de blesser un voyageur lors de l'ouverture/fermeture d'une porte, écrasement ou coincement de la main lors de la fermeture d'une porte...).

#### Fiche 5. – **Eléments de réponse**

##### *Chargement - surcharge*

Chargement :

Le chargement est de la responsabilité du conducteur (marchandises).

Les voyageurs et leurs éventuelles marchandises sont sous la responsabilité du conducteur (voyageurs).

Précautions :

Respecter la réglementation relative aux masses maximales pour éviter la surcharge.

Équilibrer, répartir et éventuellement arrimer le chargement.

Transport de voyageurs : s'assurer de la répartition et de la bonne installation des voyageurs, veiller à ce qu'ils soient informés de l'obligation du port de la ceinture de sécurité.

Transport de marchandises : organiser correctement le chargement en fonction de l'itinéraire et, dans le cas de livraisons multiples, des déchargements successifs.

Adapter sa vitesse.

Choisir son itinéraire en fonction du gabarit (hauteur et largeur) et des masses (limitations de tonnage) de son véhicule ou ensemble de véhicules.

Risques liés à un chargement défectueux :

Déséquilibre du véhicule.

Risque de renversement.

Détérioration du véhicule.

Risque d'endommagement de la voirie, des ouvrages d'art...

Risque d'obstruction de la visibilité.

Risque de chute de la marchandise sur la chaussée.

Risque de limitation ou de refus de garantie de la part des assureurs en cas d'accident.

Surcharge.

Respect de la réglementation : Surcharge interdite.

La masse réelle ne doit jamais dépasser la masse en charge maximale admissible (PTAC ou PTRM selon qu'il s'agisse d'un véhicule isolé ou d'un ensemble de véhicules).

Les masses sont inscrites sur :

les certificats d'immatriculation (code F2 pour le PTAC, F3 pour le PTRM) ;

Et, selon le cas :

– sur la plaque de tare et de surface ;

– sur la plaque du constructeur ;

– sur le dispositif d'attelage.

La réalité du transport : cette réglementation n'est pas toujours respectée (nécessité de rendement, difficultés à contrôler certains chargements : vrac...).

Sanctions :

La surcharge constitue une infraction :

– à la réglementation des transports (coordination).

– au code de la route.

Sanctions encourues :

– amende (4<sup>e</sup> classe, 90 € en forfaitaire minorée, 135 € en forfaitaire, 375 € en forfaitaire majorée) ;

– prison ;

– immobilisation du véhicule (au-delà de 5 % de surcharge).

## Fiche 6. – Éléments de réponse

### *Le dépassement*

Les dépassements avec un véhicule du groupe lourd ou d'un ensemble de véhicules nécessite une grande attention, conséquence de gabarits imposants (poids et dimensions).

Précautions avant le dépassement :

Respect de la signalisation horizontale et verticale.

Respect de la réglementation (interdiction de dépassement sur la troisième voie pour les véhicules d'un poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes ou d'ensemble d'une longueur supérieure à 7 mètres, interdiction de dépassement lorsqu'au moins une voie de circulation est couverte de neige...).

Importance de l'espace libre nécessaire.

Importance de la différence d'allure avec le véhicule dépassé.

Accélérations rendues difficiles par l'inertie du véhicule.

Nécessité de connaître son véhicule (possibilité d'accélération, utilisation du limiteur/régulateur de vitesse...).

Utiliser les avertisseurs (sonores et lumineux).

Précautions pendant le dépassement :

Respecter des distances latérales et longitudinales, existence de règles prévues par le code de la route (notamment avec les deux-roues ou les piétons)...

Surveillance à l'aide des dispositifs de rétrovision.

Précautions après le dépassement :

Respecter les distances lors du retour à droite (distances de sécurité [règle du code de la route spécifique - R. 412-12 - imposant une distance minimale de 50 mètres pour les PTAC > 3 500 kilos ou dont la longueur > 7 mètres]).

Se rabattre à droite.

Dangers liés aux dépassements :

Accrochage de l'usager dépassé à cause d'une mauvaise appréciation des distances.

Mauvaise appréciation des vitesses.

Déport dû au vent (passage d'une zone abritée à une zone non abritée).

Etre dépassé :

Maintenir son allure (ou éventuellement ralentir), rappel des règles du code de la route...

Surveiller un déport éventuel dû au vent.

Spécifique BE, C, CE, D1E et DE :

Les dispositifs latéraux et arrière de protection.

Dispositifs latéraux :

Objectif : protéger contre le risque de chute d'usagers (deux roues principalement) sur la trajectoire des roues arrière du véhicule, de la remorque ou de l'ensemble de véhicules.

Dispositifs arrière anti-encastrement :

Objectif : protéger contre le risque d'encastrement sous le véhicule d'usagers venant de l'arrière.

## Fiche 7. – **Éléments de réponse**

### *Dynamique du véhicule*

Vitesse :

Un véhicule en mouvement accumule une énergie : c'est 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 est proportionnelle :

- la masse du véhicule ;
- au carré de la vitesse.

La vitesse à un impact direct sur la gravité des sinistres. Dans les accidents mortels impliquant au moins un poids lourd, près de 70 tués dans les poids-lourd, plus de 500 tués dans les autres véhicules ou piétons (ONISR 2011).

Centre de gravité.

Il est déterminé par construction.

Il doit se situer le plus bas possible.

Il varie en fonction du chargement (un chargement en hauteur rehausse le centre de gravité).

Il peut influencer la conduite en créant des effets de ballant (différents type de ballants, élargissement des trajectoires, risque de renversement...).

Force centrifuge :

C'est la force qui, dans un virage ou un changement de direction, entraîne le véhicule vers l'extérieur de la courbe.

Elle varie : avec le carré de la vitesse, la masse du véhicule et le rayon de la courbe.

Elle tend à élargir la trajectoire du véhicule en virage ou lors de changement de direction, ce qui peut surprendre le conducteur.

Adaptation de la conduite :

Réduire la vitesse du véhicule en fonction du chargement et de la configuration de la route (rayon de la trajectoire).

Adopter une conduite souple.

Adapter la vitesse du véhicule aux circonstances rencontrées : (signalisation, situations de circulation, état de la route, conditions de visibilité, d'éclairage...).

Connaître la réglementation spécifique des véhicules du groupe lourd en matière de limitations de vitesses, (en fonction des catégories, du type de voie, apposition de disques de limitation à l'arrière des véhicules lourds, des remorques...).

Savoir que les véhicules du groupe lourd (hors BE) sont prévus, à la construction, pour ne pas dépasser une certaine vitesse (limiteur, dispositif non réglable et non modifiable...).

Savoir charger son véhicule et sa remorque le cas échéant (répartition, équilibre, arrimage...).

Spécifiques CE : conduite d'un tracteur routier en solo.

**Particularités :**

- confort réduit ;
- freinage réduit (mauvaise adhérence des roues AR, absence de charge) ;
- comportement routier dégradé.

**Dangers :**

- instabilité.

**Précautions :**

Respecter la limitation de vitesse prévue par la réglementation et rappelée sur les disques apposés sur le véhicule tracteur.

Conduite souple au volant et sur les commandes (embrayage, freins, ralentisseur, sélecteur de rapport de vitesses).

**Fiche 8. – Eléments de réponse***Alcool, stupéfiants, médicaments***Alcool :**

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 :

Demi-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.

**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.

**Sanctions.**

Taux compris entre 0,5 (0,2 pour le transport en commun) et 0,8 g d'alcool par litre de sang :

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

Taux égal ou supérieur à 0,8 g d'alcool par litre de sang (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).

**Stupéfiants :****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 seul du cannabis multiplie le risque moyen d'avoir un accident par 1,8.

L'usage combiné du cannabis avec une forte dose d'alcool multiplie ce risque par 14.

**Sanctions :****Dépistage positif :**

- 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 sanctions sont aggravées lorsque cette infraction est couplée avec un taux d'alcool prohibé : les peines sont portées à 3 ans d'emprisonnement et 9 000 euros d'amende.

Médicaments :

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.

## Fiche 9. – **Éléments de réponse**

### *Eco-conduite et conduite citoyenne*

Eco-conduite :

Dans la prise de conscience générale d'un environnement dégradé (pollution, coût des carburants et du matériel...), l'éco-conduite trouve toute sa légitimité.

L'éco-conduite, ou conduite économique, a pour objectif d'adopter des principes pour une utilisation efficace de l'énergie.

Règles de bases :

- changer les rapports à bas régime moteur pour les véhicules à boîte de vitesse manuelle, utiliser les différents programmes proposés pour les changements de vitesses automatique ;
- utiliser le compte-tours et connaître les caractéristiques de sa motorisation (couple, puissance, régime moteur optimal...);
- réguler sa vitesse (80 au lieu de 90 par exemple) ;
- utiliser l'inertie du véhicule ;
- utiliser un régime moteur le plus bas possible ;
- anticiper le trafic et conduire avec souplesse ;
- entretenir son véhicule.

De même, lors des départs à froid, amener progressivement le véhicule à sa température optimale de fonctionnement en utilisant le ou les thermomètres à disposition (liquide de refroidissement, huile) et en évitant de laisser tourner le moteur à l'arrêt.

Penser que, outre le moteur en lui-même, les organes comportant des huiles (pont, boîte de vitesses...) ont également besoin de monter en température pour un bon fonctionnement.

Conduite citoyenne.

Bruit.

Précautions :

- maintenir en bon état le dispositif d'échappement silencieux ;
- éviter en agglomération des accélérations intempestives ;
- arrêter le moteur lorsqu'on stationne, être vigilant sur les lieux de stationnement avec un véhicule équipé d'un groupe frigorifique.

Sanctions : amendes, immobilisation, mise en fourrière.

Pollution :

Précautions : pas d'émission, pendant l'arrêt, de fumées nettement teintées ou opaques.

Il est toutefois admis des émissions fugitives au moment des changements de régime du moteur.

Sanctions : amende, immobilisation, mise en fourrière.

Moyens de lutte :

La pollution automobile représente un danger important pour la population et l'environnement.

L'entrée en application des différentes directives européennes (normes euro) sur les émissions polluantes ont pour conséquence des progrès techniques constants de la part des constructeurs impliquant une diminution de la pollution atmosphérique (motorisations SCR [réduction catalytique sélective]/EGR [recyclage des gaz d'échappement], hybrides et électriques, carburants alternatifs...).

Les formations initiales et continues obligatoires des conducteurs de véhicules du groupe lourd ainsi que les formations en entreprises ont également un impact sur les conduites à adopter.

Les véhicules lourds sont soumis à des contrôles réglementaires réguliers (contrôles techniques spécifiques).

Enfin, sur certains itinéraires, les entreprises peuvent prendre en compte les possibilités de transport combiné rail-route pour limiter les émissions polluantes.

**Fiche 10. – Éléments de réponse***Porte-à-faux - angles morts*

Porte-à-faux :

Connaissance du véhicule :

Le porte-à-faux est la distance existant entre l'axe de la roue avant (ou arrière) et l'extrémité avant (ou arrière) du véhicule.

Le conducteur doit connaître les caractéristiques de son véhicule, et notamment les porte-à-faux avant et arrière.

Dans le cas d'une semi-remorque, le conducteur doit aussi prendre en compte le porte-à-faux existant entre l'axe de l'attelage et le tablier de la semi.

Situations particulières :

- virages accentués ;
- changements de direction ;
- manœuvres ;
- passages étroits.

Dangers :

Risque de renversement des piétons ou des deux roues, d'accrochage des véhicules ou des obstacles.

Précautions :

Observer vers l'arrière (ou l'avant) de façon à surveiller le balayage des porte-à-faux, notamment au dessus des trottoirs.

Le regard vers l'arrière doit se porter à l'opposé de la direction que l'on veut emprunter.

Importance primordiale des différents rétroviseurs.

Importance des placements et des trajectoires lors des changements de direction ou des manœuvres.

Angles morts.

Connaissance du véhicule :

Les véhicules lourds ayant un gros gabarit, les angles morts sont importants.

Les angles morts constituent des zones de non visibilité vers l'arrière et sur les côtés.

Le conducteur doit tenir compte de ces particularités.

Situations particulières :

- dépassements.
- rabattements.
- changements de direction.
- manœuvres...

Dangers :

Risques de collision à l'arrière ou sur les côtés.

Risques importants liés aux dépassements des deux-roues notamment lors des arrêts en circulation.

Risques accentués dans la conduite des véhicules articulés car les zones de non visibilité sont variables et changeantes.

Précautions :

En cas de non-visibilité, sur une aire non ouverte à la circulation, le conducteur doit descendre du véhicule et aller vérifier l'espace libre.

En général, sur les aires de manœuvres et en circulation, il est prudent de se faire guider.

Il existe différents dispositifs de rétrovision pour aider le conducteur selon les véhicules (rétroviseur grand angle, d'accostage, antévisseur, caméra de recul...).

**Fiche 11. – Éléments de réponse***Comportement en tunnels et aux passages à niveau*

Tunnels :

Avant de s'engager dans un tunnel, s'assurer de son ouverture et s'informer des interdictions éventuelles (internet, société gestionnaire du tunnel, panneau à message variable...). S'assurer que la quantité de carburant est suffisante (un tunnel comme celui du mont Blanc fait par exemple près de 12 km) pour franchir l'ouvrage.

Conduire en sécurité dans un tunnel :

- ne pas fumer durant la traversée, enlever les lunettes de soleil traditionnelles ;
- suivre les informations qui sont données par les équipes sur place ;
- rester toujours à l'écoute de l'autoradio (107.7 ou radios locales) pour les consignes de sécurité ;
- respecter la réglementation en place :

- les limites de gabarit (hauteur, largeur...), d'accès (produit inflammables, GPL...);
- l'obligation d'allumer les feux (avant d'entrer dans le tunnel);
- les limitations de vitesse;
- les distances de sécurité : il existe une interdistance obligatoire avec, généralement, des balisages lumineux bleus disposés à intervalles réguliers. Un certain nombre de ces balisages doivent séparer le véhicule de celui qui précède;
- les feux, barrière d'accès...

En cas d'arrêt dans un tunnel :

- respecter la distance minimale entre deux véhicules, ne pas tenter de faire demi-tour;
- lire les informations sur les panneaux à messages variables, écouter la radio, suivre les consignes.

En cas d'urgence (panne, incident, etc.) :

- utiliser autant que possible les emplacements d'arrêt prévus, à droite, situés à des intervalles réguliers; sinon, arrêter le véhicule au plus près du trottoir;
- couper le moteur et allumer les feux de détresse;
- si possible, avertir le poste de contrôle et de commande à partir des niches de sécurité (SOS).

En cas d'incendie :

- dès détection de fumées ou de flammes, s'arrêter immédiatement. Ne pas tenter de faire demi-tour ou marche arrière;
- couper le moteur en laissant la clé de contact en place et allumer les feux de détresse;
- regagner rapidement un abri vert signalé par des lampes clignotantes;
- penser à aider ceux qui auraient des difficultés;
- si possible, avertir le poste de contrôle et de commande à partir des niches de sécurité;
- si possible, utiliser les extincteurs ou les lances qui se trouvent à l'intérieur des niches de sécurité elles-mêmes.

Passages à niveau.

Différents types :

- passage à niveau sans barrière : malgré sa rareté, il provoque un taux d'accident très élevé si on le calcule en fonction du nombre de véhicules passant en moyenne chaque jour;
- le passage à niveau avec une barrière complète ou deux demi-barrières de chaque côté de la voie;
- le passage à niveau avec une demi-barrière : forme la plus répandue.

Données statistiques :

En France, plus de 18 000 passages à niveau;

Pratiquement tous les accidents qui surviennent lors d'un franchissement de passage à niveau sont dus au non respect du code de la route;

12 décès lors du franchissement des passages à niveau (ONISR 2011).

Précautions :

Le gabarit des véhicules lourds impose de prendre beaucoup de précautions pour franchir les passages à niveau : inertie liée aux masses, longueur, hauteur, largeur, garde au sol avec certains types de remorques...

L'adaptation de la vitesse de franchissement est délicate : si le conducteur circule vite, il n'est pas sûr de pouvoir s'arrêter à temps en cas d'abaissement des barrières.

A l'inverse, si son allure est faible, les barrières risquent de s'abaisser pendant le franchissement (dans ce cas, le conducteur ne doit en aucun cas s'arrêter quitte à casser les barrières).

Le conducteur, avant de s'engager, doit s'assurer qu'il dispose d'un espace suffisant pour dégager entièrement le passage à niveau.

## Fiche 12. – **Éléments de réponse**

### *Systèmes de sécurité et d'aides à la conduite*

Définition :

Une aide à la conduite est un système de sécurité active d'information ou d'assistance du conducteur pour :

- éviter l'apparition d'une situation dangereuse risquant d'aboutir à l'accident;
- libérer le conducteur d'un certain nombre de tâches qui pourraient atténuer sa vigilance;
- assister le conducteur dans sa perception de l'environnement (détecteur de dépassement, détecteur de risque de gel...).

Tout système allégeant et facilitant la tâche du conducteur peut être considéré comme une aide à la conduite.

Cela va donc des systèmes les plus simples et répandus (direction assistée par exemple) aux plus complexes (radar de maintien des distances par exemple).

Quelques exemples, leurs rôles :

Aide de sécurité :

- ABR, antiblocage des roues en cas de freinage brusque/appuyé : le conducteur peut conserver sa trajectoire;

- ESP, stabilisateur électronique programmable : aide au contrôle de trajectoire ;
- AFU, aide au freinage d'urgence : permet d'utiliser la puissance maximale du système de freinage ;
- limiteur de vitesse ;
- radar de distance : permet de conserver automatiquement une distance entre son véhicule et celui qui vous précède ;
- aide à la navigation par GPS avec avertisseur de zone de travaux, d'embouteillage...

Détecteur de fatigue, d'inattention :

- avertisseur de déviation de trajectoire ;
- alerte de franchissement involontaire de ligne.

Automatisation des tâches :

- allumage automatique des feux de croisement ;
- essuie-vitre automatique couplé à un capteur d'eau de pluie ;
- régulateur de vitesse ;
- aide au démarrage en côte, sur sol glissant (antipatinage).

Aide au stationnement :

- radar de détection de distance avant et arrière ;
- caméra de recul ;
- frein de stationnement électrique.

Dangers :

Si ces systèmes apportent une efficacité à la conduite normale, ils peuvent aussi être source de risques et contraires à la sécurité si le conducteur se repose intégralement sur ces aides : baisse de vigilance, perte des repères, absence d'anticipation, endormissement...

Pour certains appareils, l'interface utilisateur (vocale et/ou visuelle) est mal conçue et sollicite trop l'attention du conducteur qui a tendance à occulter ce qu'il se passe réellement sur la route ;

Le conducteur procède aux divers réglages en roulant (entrée de données sur l'aide à la navigation par exemple) ;

En cas de défaillance, risque de se laisser surprendre...

Tentation d'augmenter sa prise de risques au volant, repousser ses limites...

## II. – *Les fiches support*

Fiche 1 : conduite dans des conditions atmosphériques difficiles, route de nuit.

Conduite et comportement.

Pluie, brouillard, vent, neige et verglas, nuit.

Précautions à prendre.

Avant et pendant le trajet.

Informations routières.

Fiche 2 : comportement en cas d'accident.

Gestes d'urgence.

Gestes dangereux.

Conduite à tenir.

Spécifique catégories D1, D, D1E et DE : particularités des véhicules affectés au transport de personnes.

Fiche 3 : conduite en montagne ou en zones accidentées.

Dangers.

Précautions.

Fiche 4 : gestes et postures.

Accident du travail.

Gestes et postures à adopter.

Importance des accidents.

Dangers et risques.

Fiche 5 : chargement - Surcharge.

Chargement.

Précautions.

Risques.

Surcharge.

Sanctions.

Fiche 6 : le dépassement.

Précautions avant, pendant et après le dépassement.

Dangers liés aux dépassements.

Etre dépassé.

Spécifique catégories BE, C, CE, D1E et DE : dispositifs latéraux et arrière de protection.

Fiche 7 : dynamique du véhicule.

Vitesse.

Centre de gravité.

Force centrifuge.

Adaptation de la conduite.

Spécifique CE :

Conduite d'un tracteur routier en solo.

Fiche 8 : alcool, stupéfiants, médicaments :

Alcool.

Effets, sanctions.

Stupéfiants.

Effets, sanctions.

Médicaments.

Fiche 9 : éco-conduite et conduite citoyenne :

Eco-conduite.

Règles de bases.

Conduite citoyenne.

Bruit.

Pollution.

Fiche 10 : porte-à-faux - Angles morts.

Connaissance du véhicule.

Situations particulières.

Dangers.

Précautions.

Fiche 11 : comportement en tunnels et aux passages à niveau :

Tunnels.

Conduire en sécurité.

En cas d'arrêt, d'urgence, d'incendie.

Passages à niveau.

Différents types.

Données statistiques.

Précautions.

Fiche 12 : systèmes de sécurité et d'aides à la conduite :

Définition.

Exemples et rôles.

Dangers.

ANNEXE 6

FICHE DE RECUEIL ÉPREUVE HORS CIRCULATION : CATÉGORIE C1  
 FICHE DE RECUEIL ÉPREUVE HORS CIRCULATION : CATÉGORIES C, D1, D



FICHE DE RECUEIL  
 ÉPREUVE HORS  
 CIRCULATION

Catégorie C1

Candidat

Nom :

Prénom :

NEPH :

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

INTERROGATION ECRITE	E	0	1	2	3
<b>PHASES</b>					
1- Contrôle de l'immobilisation 2- Vérification des documents de bord 3- Vérifications générales		0	1		
4- Contrôles véhicule					
• Feux		0	1		
• État carrosserie / cabine et vitrage		0	1		
• Annonce dimensions et poids		0	1		
• Roues		0	1		
• Taches (sous l'ensemble du véhicule)		0	1		
• Chargement		0	1		
5- Thème		0	1	2	3
6- Mise en marche moteur		0	1		
7- Vérification des systèmes de freinage	E		1	2	3
Gestes et postures		0	1		
Total général					

Catégorie C1	BON si total > à 11 Pts
--------------	-------------------------

MANOEUVRE(S) – N° :			
	M1	ECHEC	BON
	M2	ECHEC	BON

BILAN FINAL	INSUFFISANT	FAVORABLE
-------------	-------------	-----------

Observations :

---

Cocher case si abandon du candidat en cours d'épreuve ou intervention de sécurité

## TEST DE CONNAISSANCES – Catégorie C1

	POINTS			POINTS	
<b>Interrogation écrite</b>	E, 0, 1, 2, 3				
<b>1. Contrôle de l'immobilisation</b> (position de la commande et/ou voyant allumé)					
<b>2. Vérification</b> des documents de bord (présence du porte-documents)	0	1			
<b>3. Vérifications générales (visuelle)</b> verrouillage de la cabine					
<b>4. Contrôles</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Des feux</li> </ul> Absence d'anomalie des feux de stop, de détresse, de croisement, de gabarit	0	1			
<ul style="list-style-type: none"> <li>État général carrosserie / cabine et vitrage</li> </ul> Absence d'anomalie sur l'avant, les côtés et l'arrière	0	1			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dimensions et poids</li> </ul> Longueur, largeur, hauteur, masse maximale	0	1			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Roues</li> </ul> Absence d'anomalie	0	1			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Taches</li> </ul> Absence de tache sous le véhicule	0	1			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Chargement</li> </ul> Absence d'anomalie	0	1			
<b>5. Thème tiré au sort</b>	0, 1, 2 ou 3				
<b>I. Documents de bord, triangle, extincteur</b>					
Présentation :					
1) certificat d'immatriculation					
2) certificat d'assurance					
3) carte routière détaillée					
4) constat amiable					
5) manuel d'utilisation					
Présence :					
6) triangle de présignalisation, éthylotest					
7) de(s) (l') extincteur(s)					
8) vêtement de haute visibilité					
<b>II. Feux, dispositifs de contrôles et accessoires</b>					
1. 2. 3. Vérification état et fonctionnement de 3 feux					
4. 5. 6. Emplacement, rôle et fonctionnement :					
- de deux dispositifs de contrôles ;					
- d'un accessoire.					
<b>III. Niveaux, glaces, rétroviseurs, essuie-glaces</b>					
1) huile moteur, liquide de refroidissement, lave-glace					
2) liquide dépolluant (AdBlue/urée)					
3) assistance de direction, d'embrayage et liquide de frein					
4) rétroviseurs (état et fixation)					
5) glaces et pare-brise (état et propreté)					
6) essuie-glaces (état)					
<b>IV. Pneumatiques, roues, suspension, direction</b>					
1) pneumatique (bande de roulement, pression et flanc)					
2) roue et suspension (corps étranger, écrous et suspension), garde-boue					
3) assistance de direction (niveau et explications)					
<b>V. Caractéristiques du véhicule</b>					
Présentation :					
1) marque, type, puissance					
2) porte-à-faux avant et arrière					
Vérification :					
3) plaques de tare et immatriculation					
4) disques de limitation de vitesses					
5) dispositifs réfléchissants					
6) dispositifs latéraux de protection et anti-encastrement arrière					
<b>VI. Transport de marchandises</b>					
1) ouverture compartiment marchandises					
2) état et étanchéité					
3) poids, nature, répartition, arrimage du chargement					
4) fermeture compartiment marchandises					
<b>6. Mise en marche du moteur</b>	0	1			
annonce voyant(s) et anomalie(s), réglage siège et rétroviseurs.					
<b>7. Vérification des systèmes de freinage</b>	E, 1, 2 ou 3				
Pneumatique : mise en pression (1), vérification frein de parc (2), vérification du frein de service (3), fin (4)					
Hydraulique : enlever frein, voyant					
<b>Bilan partiel</b> (seuil pour 2 essais : 11 points)					
<b>Manœuvre(s)</b> , essai 1 et/ou 2	OUI	NON			
<b>Gestes et postures</b>	0	1			
<b>Bilan final</b> (seuil pour être reçu : 12 points)					



## TEST DE CONNAISSANCES – Catégorie C

		POINTS				POINTS	
<b>Interrogation écrite</b>		E, 0, 1, 2, 3					
<b>1. Contrôle de l'immobilisation</b> (position de la commande et/ou voyant allumé)		0	1	<b>III. Niveaux, glaces, rétroviseurs, essuie-glaces</b>			
<b>2. Vérification</b> des documents de bord (présence du porte-documents)				1) huile moteur, liquide de refroidissement, lave-glaces 2) liquide dépolluant (AdBlue/urée) 3) assistance de direction, d'embrayage et liquide de frein 4) rétroviseurs (état et fixation) 5) glaces et pare-brise (état et propreté) 6) essuie-glaces (état)			
<b>3. Vérifications générales</b> (visuelle) verrouillage de la cabine				<b>IV. Pneumatiques, roues, suspension, direction</b>			
<b>4. Contrôles</b>		0	1	1) pneumatique (bande de roulement, pression et flanc) 2) roue et suspension (corps étranger, écrous et suspension), garde-boue 3) assistance de direction (niveau et explications)			
• Des feux Absence d'anomalie des feux de stop, de détresse, de croisement, de gabarit				<b>V. Caractéristiques du véhicule</b>			
• État général carrosserie / cabine et vitrage Absence d'anomalie sur l'avant, les côtés et l'arrière		0	1	Présentation : 1) marque, type, puissance 2) porte-à-faux avant et arrière			
• Dimensions et poids Longueur, largeur, hauteur, masse maximale		0	1	Vérification : 3) plaques de tare et immatriculation 4) disques de limitation de vitesses 7) dispositifs réfléchissants 8) dispositifs latéraux de protection et anti-encastrement arrière			
• Roues Absence d'anomalie		0	1	<b>VI. Transport de marchandises</b>			
• Taches Absence de tache sous le véhicule		0	1	1) ouverture compartiment marchandises 2) état et étanchéité 3) poids, nature, répartition, arrimage du chargement 4) fermeture compartiment marchandises			
• Chargement Absence d'anomalie		0	1				
<b>5. Thème tiré au sort</b>		0, 1, 2 ou 3		<b>6. Interrogation orale</b>		E, 1, 2 ou 3	
<b>I. Documents de bord, triangle, extincteur</b>				Questions de sécurité			
Présentation : 1) certificat d'immatriculation 2) certificat d'assurance 3) carte routière détaillée, taxe à l'essieu 4) constat amiable 5) manuel d'utilisation				<b>7. Mise en marche du moteur</b>		0 1	
Présence : 6) triangle de présignalisation, éthylotest 7) de(s) (l') extincteur(s) 8) vêtement de haute visibilité				annonce voyant(s) et anomalie(s), réglage siège et rétroviseurs.			
<b>II. Feux, dispositifs de contrôles et accessoires</b>				<b>8. Vérification des systèmes de freinage</b>		E, 1, 2 ou 3	
1. 2. 3. Vérification état et fonctionnement de 3 feux				mise en pression (1), vérification frein de parc (2), vérification du frein de service (3), fin (4)			
4. 5. 6. Emplacement, rôle et fonctionnement : - de deux dispositifs de contrôles ; - d'un accessoire.				<b>Bilan partiel</b> (seuil pour 2 essais : 13 points)			
				<b>Manœuvre(s)</b> , essai 1 et/ou 2		OUI NON	
				<b>Gestes et postures</b>		0 1	
				<b>Bilan final</b> (seuil pour être reçu : 14 points)			



**FICHE DE RECUEIL  
ÉPREUVE HORS  
CIRCULATION**

**Catégorie D1**

Candidat

Nom : \_\_\_\_\_  
 Prénom : \_\_\_\_\_  
 NEPH : \_\_\_\_\_

INTERROGATION ECRITE	E	0	1	2	3
<b>PHASES</b>					
1- Contrôle de l'immobilisation					
2- Vérification des documents de bord		0	1		
3- Vérifications générales					
4- Contrôles véhicule					
• Feux		0	1		
• État carrosserie et vitrage		0	1		
• Annonce dimensions, poids et nombre de places assises		0	1		
• Roues		0	1		
• Taches (sous l'ensemble du véhicule)		0	1		
• Chargement		0	1		
5- Thème		0	1	2	3
6- Interrogation orale	E		1	2	3
7- Mise en marche moteur		0	1		
8- Vérification des systèmes de freinage	E		1	2	3
Gestes et postures		0	1		
Total général					

Catégorie D1	BON si total > à 13 Pts
--------------	-------------------------

MANOEUVRE(S) – N° :			
M1		ECHEC	BON
M2		ECHEC	BON

BILAN FINAL	INSUFFISANT	FAVORABLE
-------------	-------------	-----------

Observations :

---

*Cocher case si abandon du candidat en cours d'épreuve ou intervention de sécurité*





## TEST DE CONNAISSANCES – Catégorie D

		POINTS				POINTS	
<b>Interrogation écrite</b>		E, 0, 1, 2, 3					
<b>1. Contrôle de l'immobilisation</b> (position de la commande et/ou voyant allumé)							
<b>2. Vérification</b> des documents de bord (présence du porte-documents)		0	1				
<b>3. Vérifications générales (visuelle)</b> de la sellerie, des ceintures de sécurité, de la présence de la lampe autonome, de la présence de la boîte de secours, des inscriptions, des marteaux pics, de l'extincteur							
<b>4. Contrôles</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Des feux Absence d'anomalie des feux de stop, de détresse, de croisement, de gabarit</li> </ul>		0	1				
<ul style="list-style-type: none"> <li>État général carrosserie et vitrage Absence d'anomalie sur l'avant, les côtés et l'arrière</li> </ul>		0	1				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dimensions, poids et nombre de places Longueur, largeur, hauteur, masse maximale et nombre de places assises</li> </ul>		0	1				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Roues Absence d'anomalie</li> </ul>		0	1				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Taches Absence de tache sous le véhicule</li> </ul>		0	1				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Chargement Absence d'anomalie</li> </ul>		0	1				
<b>5. Thème tiré au sort</b>		0, 1, 2 ou 3					
<b>I. Documents de bord, triangle, extincteur</b>							
Présentation :							
1) certificat d'immatriculation							
2) certificat d'assurance							
3) carte routière détaillée							
4) constat amiable							
5) manuel d'utilisation							
Présence							
6) triangle de présignalisation, éthylotest*							
7) de(s) (l') extincteur(s)							
8) vêtement de haute visibilité							
<b>II. Feux, dispositifs de contrôles et accessoires</b>							
1. 2. 3. Vérification état et fonctionnement de 3 feux							
4. 5. 6. Emplacement, rôle et fonctionnement :							
- de deux dispositifs de contrôles ;							
- d'un accessoire.							
* sauf si dispositif éthylotest antidémarrage							
<b>III. Niveaux, glaces, rétroviseurs, essuie-glaces</b>							
1) huile moteur, liquide de refroidissement, lave-glace							
2) liquide dépolluant (AdBlue/urée)							
3) assistance de direction, d'embrayage et liquide de frein							
4) rétroviseurs (état et fixation)							
5) glaces et pare-brise (état et propreté)							
6) essuie-glaces (état)							
<b>IV. Pneumatiques, roues, suspension, direction</b>							
1) pneumatique (bande de roulement, pression et flanc)							
2) roue et suspension (corps étranger, écrous et suspension)							
3) assistance de direction (niveau et explications)							
<b>V. Caractéristiques du véhicule</b>							
Présentation :							
1) marque, type, puissance							
2) porte-à-faux avant et arrière							
Vérification :							
3) plaques de tare et immatriculation							
4) disques de limitation de vitesses							
5) dispositifs réfléchissants							
<b>VI. Transport de personnes</b>							
1) fonctionnement de la lampe autonome							
2) présence des inscriptions obligatoires							
3) issues de secours							
4) siège (garniture, ceinture de sécurité et fixation)							
5) éclairage des marches et éclairage intérieur							
<b>6. Interrogation orale</b>		E, 1, 2 ou 3					
Questions de sécurité							
<b>7. Mise en marche du moteur</b>		0		1			
annonce voyant(s) et anomalie(s), réglage siège et rétroviseurs, vérification des accès.							
<b>8. Vérification des systèmes de freinage</b>		E, 1, 2 ou 3					
mise en pression (1), vérification frein de parc (2), vérification du frein de service (3), fin (4)							
<b>Bilan partiel</b> (seuil pour 2 essais : 13 points)							
<b>Manœuvre(s)</b> , essai 1 et/ou 2		OUI		NON			
<b>Gestes et postures</b>		0		1			
<b>Bilan final</b> (seuil pour être reçu : 14 points)							

ANNEXE 7

FICHE DE RECUEIL ÉPREUVE HORS CIRCULATION : CATÉGORIE C1E  
 FICHE DE RECUEIL ÉPREUVE HORS CIRCULATION : CATÉGORIES CE, D1E, DE



**FICHE DE RECUEIL  
 ÉPREUVE HORS  
 CIRCULATION**

**Catégorie C1E**

Candidat

Nom :

Prénom :

NEPH :

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

INTERROGATION ECRITE	E	0	1	2	3
<b>PHASES</b>					
1- <i>Contrôle de l'immobilisation</i>					
2- <i>Vérification des documents de bord</i>		0	1		
3- <i>Vérifications générales</i>					
4- <i>Contrôles véhicule</i>					
• État carrosserie / caisse / cabine / vitrage		0	1		
• Roues		0	1		
• Taches (sous l'ensemble du véhicule)		0	1		
• Chargement		0	1		
5- <i>Compatibilité</i>		0	1	2	
6- <i>Contrôles remorque</i>					
• État général de la caisse		0	1		
• Roues		0	1		
• Chargement		0	1		
7- <i>Mise en marche moteur</i>		0	1		
8- <i>Positionnement du véhicule tracteur (non évalué)</i>					
9- <i>Attelage</i>	E	0	1	2	
10- <i>Annonce dimensions et poids</i>		0	1		
11- <i>Feux</i>		0	1		
12- <i>Thème</i>		0	1	2	3
13- <i>Vérification des systèmes de freinage</i>	E		1	2	3
14- <i>Dételage</i>		0	1	2	
Gestes et postures		0	1		
Total général					

Catégorie C1E	BON si total > à 15 Pts
---------------	-------------------------

MANOEUVRE(S) – N° :			
	M1	EHEC	BON
	M2	EHEC	BON

BILAN FINAL	INSUFFISANT	FAVORABLE
-------------	-------------	-----------

Observations :

Cocher case si abandon du candidat en cours d'épreuve ou intervention de sécurité

## TEST DE CONNAISSANCES – Catégorie C1E

	POINTS		POINTS
<b>Interrogation écrite</b>	E, 0, 1, 2, 3		
<b>1. Contrôle de l'immobilisation</b> (position de la commande et/ou voyant allumé)			
<b>2. Vérification</b> des documents de bord (présence du porte-documents)	0	1	
<b>3. Vérifications générales</b> verrouillage de la cabine			
<b>4. Contrôles du véhicule tracteur</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>État général carrosserie / cabine et vitrage</li> </ul> Absence d'anomalie sur l'avant, les côtés et l'arrière	0	1	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Roues</li> </ul> Absence d'anomalie	0	1	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Taches</li> </ul> Absence de tache sous le véhicule	0	1	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Chargement</li> </ul> Absence d'anomalie	0	1	
<b>5. Compatibilité</b>	0, 1 ou 2		
des systèmes d'attelage, des connexions électriques, des connexions pneumatiques, des poids, des distances			
<b>6. Contrôles remorque</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>État général de la caisse</li> </ul> Absence d'anomalie sur l'avant, les côtés et l'arrière	0	1	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Roues</li> </ul> Absence d'anomalie	0	1	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Chargement</li> </ul> Absence d'anomalie	0	1	
<b>7. Mise en marche du moteur</b>	0	1	
annonce voyant(s) et anomalie(s), réglage siège et rétroviseurs			
<b>8. Positionnement du véhicule tracteur</b>			
<b>9. Attelage</b>	E, 0, 1 ou 2		
accouplement, essai de traction, vérification verrouillage, branchement flexibles, suppression des dispositifs de stabilisation et d'immobilisation, mise en position « route » de la suspension le cas échéant			
<b>10. Annonce dimensions et poids</b>	0	1	
longueur, largeur, hauteur, masse maximale			
<b>11. Feux</b>	0	1	
Absence d'anomalie des feux de stop, de détresse, de croisement, de gabarit			
<b>12. Thème tiré au sort</b>	0, 1, 2 ou 3		
<b>I. Documents de bord, triangle, extincteur</b> Présentation : 1) certificats d'immatriculation (tracteur et remorque) 2) certificats d'assurance (tracteur et remorque) 3) carte routière détaillée 4) constat amiable 5) manuel d'utilisation Présence : 6) triangles de présignalisation, éthylotest 7) de(s) (l') extincteur(s) 8) vêtement de haute visibilité			
<b>II. Feux, dispositifs de contrôles et accessoires</b> 1. 2. 3. Vérification état et fonctionnement de 3 feux 4. 5. 6. Emplacement, rôle et fonctionnement : - de deux dispositifs de contrôles ; - d'un accessoire.			
<b>III. Niveaux, glaces, rétroviseurs, essuie-glaces</b> 1) huile moteur, liquide de refroidissement, lave-glace 2) liquide dépolluant (AdBlue/urée) 3) assistance de direction, d'embrayage et liquide de frein 4) rétroviseurs (état et fixation) 5) glaces et pare-brise (état et propreté) 6) essuie-glaces (état)			
<b>IV. Pneumatiques, roues, suspension, direction</b> 1) pneumatiques tracteur et remorque (bande de roulement, pression et flanc) 2) roue et suspension (corps étranger, écrous et suspension) , garde-boue 3) assistance de direction (niveau et explications)			
<b>V. Caractéristiques de l'ensemble</b> Présentation : 1) marque, type, puissance du véhicule tracteur 2) porte-à-faux avant (tracteur) et arrière (remorque) Vérification : 3) plaques de tare et immatriculation 4) disques de limitation de vitesses 5) dispositifs réfléchissants 6) dispositifs latéraux et anti-encastrement			
<b>VI. Transport de marchandises</b> 1) ouverture compartiment marchandises 2) état et étanchéité 3) poids, nature, répartition, arrimage du chargement 4) fermeture compartiment marchandises			
<b>13. Vérification des systèmes de freinage</b>	E, 1, 2 ou 3		
Pneumatique : mise en pression (1), vérification frein de parc (2), vérification du frein de service (3), fin (4) Hydraulique : enlever frein, voyant			
<b>Bilan partiel</b> (seuil pour 2 essais : 13 points)			
<b>Manœuvre(s)</b> , essai 1 et/ou 2	OUI	NON	
<b>14. Dételage</b>	0, 1 ou 2		
immobilisation tracteur, sol, immobilisation et stabilisation remorque, débranchement flexibles, ouverture système attelage , dégagement			
<b>Gestes et postures</b>	0	1	
<b>Bilan final</b> (seuil pour être reçu : 16 points)			



## FICHE DE RECUEIL ÉPREUVE HORS CIRCULATION

### Catégorie CE

Candidat

Nom :

Prénom :

NEPH :

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

INTERROGATION ECRITE	E	0	1	2	3
<b>PHASES</b>					
1- Contrôle de l'immobilisation					
2- Vérification des documents de bord		0	1		
3- Vérifications générales					
4- Contrôles véhicule					
• État carrosserie / caisse / cabine / vitrage		0	1		
• Roues		0	1		
• Taches (sous l'ensemble du véhicule)		0	1		
• Chargement		0	1		
5- Compatibilité		0	1	2	
6- Contrôles remorque / semi-remorque					
• État général de la caisse		0	1		
• Roues		0	1		
• Chargement		0	1		
7- Mise en marche moteur		0	1		
8- Positionnement du véhicule tracteur (non évalué)					
9- Attelage	E	0	1	2	
10- Annonce dimensions et poids		0	1		
11- Feux		0	1		
12- Thème		0	1	2	3
13- Interrogation orale	E		1	2	3
14- Vérification des systèmes de freinage	E		1	2	3
15- Dételage		0	1	2	
Gestes et postures		0	1		
Total général					

Catégorie CE

BON si total &gt; à 17Pts

MANOEUVRE(S) – N° :

M1	ECHEC	BON
M2	ECHEC	BON

BILAN FINAL	INSUFFISANT	FAVORABLE
-------------	-------------	-----------

Observations :

Cocher case si abandon du candidat en cours d'épreuve ou intervention de sécurité	

## TEST DE CONNAISSANCES – Catégorie CE

		POINTS				POINTS	
<b>Interrogation écrite</b>		E, 0, 1, 2, 3		<b>12. Thème tiré au sort</b>		0, 1, 2 ou 3	
<b>1. Contrôle de l'immobilisation</b> (position de la commande et/ou voyant allumé)				<b>I. Documents de bord, triangle, extincteur</b> Présentation : 1) certificats d'immatriculation (tracteur et remorque) 2) certificats d'assurance (tracteur et remorque) 3) carte routière détaillée, taxe à l'essieu 4) constat amiable 5) manuel d'utilisation Présence 6) triangles de présignalisation, éthylotest 7) de(s) (l') extincteur(s) 8) vêtement de haute visibilité			
<b>2. Vérification</b> des documents de bord (présence du porte-documents)		0	1	<b>II. Feux, dispositifs de contrôles et accessoires</b> 1. 2. 3. Vérification état et fonctionnement de 3 feux 4. 5. 6. Emplacement, rôle et fonctionnement : - de deux dispositifs de contrôles ; - d'un accessoire.			
<b>3. Vérifications générales</b> verrouillage de la cabine				<b>III. Niveaux, glaces, rétroviseurs, essuie-glaces</b> 1) huile moteur, liquide de refroidissement, lave-glace 2) liquide dépolluant (AdBlue/urée) 3) assistance de direction, d'embrayage et liquide de frein 4) rétroviseurs (état et fixation) 5) glaces et pare-brise (état et propreté) 6) essuie-glaces (état)			
<b>4. Contrôles du véhicule tracteur</b> • <i>État général carrosserie et vitrage</i> Absence d'anomalie sur l'avant, les côtés et l'arrière		0	1	<b>IV. Pneumatiques, roues, suspension, direction</b> 1) pneumatiques tracteur et remorque (bande de roulement, pression et flanc) 2) roue et suspension (corps étranger, écrous et suspension), garde-boue 3) assistance de direction (niveau et explications)			
• <i>Roues</i> Absence d'anomalie		0	1	<b>V. Caractéristiques de l'ensemble</b> Présentation : 1) marque, type, puissance du véhicule tracteur 2) porte-à-faux avant (tracteur) et arrière (remorque) Vérification : 3) plaques de tare et immatriculation 4) disques de limitation de vitesses 5) dispositifs réfléchissants 6) dispositifs latéraux et anti-encastrement			
• <i>Taches</i> Absence de tache sous le véhicule		0	1	<b>VI. Transport de marchandises</b> 1) ouverture compartiment marchandises 2) état et étanchéité 3) poids, nature, répartition, arrimage du chargement 4) fermeture compartiment marchandises			
• <i>Chargement</i> Absence d'anomalie		0	1	<b>13. Interrogation orale</b>		E, 1, 2 ou 3	
<b>5. Compatibilité</b> des systèmes d'attelage, des connexions électriques, des connexions pneumatiques, des poids, des distances		0, 1 ou 2		Questions de sécurité			
<b>6. Contrôles remorque</b> • <i>État général de la caisse</i> Absence d'anomalie sur l'avant, les côtés et l'arrière		0	1	<b>14. Vérification des systèmes de freinage</b> mise en pression (1), vérification frein de parc (2), vérification du frein de service (3), fin (4)		E, 1, 2 ou 3	
• <i>Roues</i> Absence d'anomalie		0	1	<b>Bilan partiel</b> (seuil pour 2 essais : 15 points)			
• <i>Chargement</i> Absence d'anomalie		0	1	<b>Manœuvre(s)</b> , essai 1 et/ou 2		OUI NON	
<b>7. Mise en marche du moteur</b> annonce voyant(s) et anomalie(s), réglage siège et rétroviseurs		0	1	<b>15. Dételage</b> immobilisation tracteur, sol, immobilisation et stabilisation remorque/semi-remorque, débranchement flexibles, ouverture système attelage, dégagement		0, 1 ou 2	
<b>8. Positionnement du véhicule tracteur</b>				<b>Gestes et postures</b>		0 1	
<b>9. Attelage</b> accouplement, essai de traction, vérification verrouillage, branchement flexibles, suppression des dispositifs de stabilisation et d'immobilisation, mise en position « route » de la suspension le cas échéant		E, 0, 1 ou 2		<b>Bilan final</b> (seuil pour être reçu : 18 points)			
<b>10. Annonce dimensions et poids</b> longueur, largeur, hauteur, masse maximale		0	1				
<b>11. Feux</b> Absence d'anomalie des feux de stop, de détresse, de croisement, de gabarit		0	1				



## FICHE DE RECUEIL ÉPREUVE HORS CIRCULATION

Catégorie D1E

Candidat

Nom :

Prénom :

NEPH :

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

INTERROGATION ECRITE	E	0	1	2	3
<b>PHASES</b>					
1- Contrôle de l'immobilisation					
2- Vérification des documents de bord		0	1		
3- Vérifications générales					
4- Contrôles véhicule					
• État carrosserie / vitrage		0	1		
• Roues		0	1		
• Taches (sous l'ensemble du véhicule)		0	1		
• Chargement		0	1		
5- Compatibilité		0	1	2	
6- Contrôles remorque					
• État général de la caisse		0	1		
• Roues		0	1		
• Chargement		0	1		
7- Mise en marche moteur		0	1		
8- Positionnement du véhicule tracteur (non évalué)					
9- Attelage	E	0	1	2	
10- Annonce dimensions, poids et nombre de places assises		0	1		
11- Feux		0	1		
12- Thème		0	1	2	3
13- Interrogation orale	E		1	2	3
14- Vérification des systèmes de freinage	E		1	2	3
15- Dételage		0	1	2	
Gestes et postures		0	1		
Total général					

Catégorie D1E

BON si total > à 17Pts

MANOEUVRE(S) – N° :			
	M1	ECHEC	BON
	M2	ECHEC	BON

BILAN FINAL	INSUFFISANT	FAVORABLE
-------------	-------------	-----------

Observations :

---

Cocher case si abandon du candidat en cours d'épreuve ou intervention de sécurité

## TEST DE CONNAISSANCES – Catégorie D1E

	POINTS			POINTS	
<b>Interrogation écrite</b>	E, 0, 1, 2, 3		<b>12. Thème tiré au sort</b>	0, 1, 2 ou 3	
<b>1. Contrôle de l'immobilisation</b> (position de la commande et/ou voyant allumé)			<b>I. Documents de bord, triangles, extincteur</b> Présentation : 1) certificats d'immatriculation (autocar et remorque) 2) certificats d'assurance (autocar et remorque) 3) carte routière détaillée 4) constat amiable 5) manuel d'utilisation Présence : 6) triangles de présignalisation, éthylotest* 7) de(s) (l') extincteur(s) 8) vêtement de haute visibilité		
<b>2. Vérification</b> des documents de bord (présence du porte-documents)	0	1	<b>II. Feux, dispositifs de contrôles et accessoires</b> 1. 2. 3. Vérification état et fonctionnement de 3 feux 4. 5. 6. Emplacement, rôle et fonctionnement : - de deux dispositifs de contrôles ; - d'un accessoire.		
<b>3. Vérifications générales</b> de la sellerie, des ceintures de sécurité, de la présence de la lampe autonome, de la présence de la boîte de secours, des inscriptions, des marteaux pics, de l'extincteur			<b>III. Niveaux, glaces, rétroviseurs, essuie-glaces</b> 1) huile moteur, liquide de refroidissement, lave-glacé 2) liquide dépolluant (AdBlue/urée) 3) assistance de direction, d'embrayage et liquide de frein 4) rétroviseurs (état et fixation) 5) glaces et pare-brise (état et propreté) 6) essuie-glaces (état)		
<b>4. Contrôles du véhicule tracteur</b> • <i>État général carrosserie et vitrage</i> Absence d'anomalie sur l'avant, les côtés et l'arrière	0	1	<b>IV. Pneumatiques, roues, suspension, direction</b> 1) pneumatiques autocar et remorque (bande de roulement, pression et flanc) 2) roue et suspension (corps étranger, écrous et suspension), garde-boue 3) assistance de direction (niveau et explications)		
• <i>Roues</i> Absence d'anomalie	0	1	<b>V. Caractéristiques de l'ensemble</b> Présentation : 1) marque, type, puissance de l'autocar 2) porte-à-faux avant (autocar) et arrière (remorque) Vérification : 3) plaques de tare et immatriculation 4) dispositifs réfléchissants		
• <i>Taches</i> Absence de tache sous le véhicule	0	1	<b>VI. Transport de personnes</b> 1) fonctionnement de la lampe autonome 2) présence des inscriptions obligatoires 3) issues de secours 4) siège (garniture, ceinture de sécurité et fixation) 5) éclairage des marches et éclairage intérieur		
• <i>Chargement</i> Absence d'anomalie	0	1	* sauf si dispositif éthylotest antidémarrage		
<b>5. Compatibilité</b> des systèmes d'attelage, des connexions électriques, des connexions pneumatiques, des poids	0, 1 ou 2		<b>13. Interrogation orale</b> Questions de sécurité	E, 1, 2 ou 3	
<b>6. Contrôles remorque</b> • <i>État général de la caisse</i> Absence d'anomalie sur l'avant, les côtés et l'arrière	0	1	<b>14. Vérification des systèmes de freinage</b> Pneumatique : mise en pression (1), vérification frein de parc (2), vérification du frein de service (3), fin (4) Hydraulique : enlever frein, voyant	E, 1, 2 ou 3	
• <i>Roues</i> Absence d'anomalie	0	1	<b>Bilan partiel</b> (seuil pour 2 essais : 15 points)		
• <i>Chargement</i> Absence d'anomalie	0	1	<b>Manœuvre(s)</b> , essai 1 et/ou 2	OUI	NON
<b>7. Mise en marche du moteur</b> annonce voyant(s) et anomalie(s), réglage siège et rétroviseurs	0	1	<b>15. Dételage</b> immobilisation autocar, sol, immobilisation et stabilisation remorque, débranchement flexibles, ouverture système attelage, dégagement	0, 1 ou 2	
<b>8. Positionnement du véhicule tracteur</b>			<b>Gestes et postures</b>	0	1
<b>9. Attelage</b> accouplement, vérification verrouillage, branchement flexibles, suppression des dispositifs de stabilisation et d'immobilisation	E, 0, 1 ou 2		<b>Bilan final</b> (seuil pour être reçu : 18 points)		
<b>10. Annonce dimensions, poids et nombre de places</b> longueur, largeur, hauteur, masse maximale et nombres de places assises	0	1			
<b>11. Feux</b> Absence d'anomalie des feux de stop, de détresse, de croisement, de gabarit	0	1			



## FICHE DE RECUEIL ÉPREUVE HORS CIRCULATION

Catégorie DE

Candidat

Nom :

Prénom :

NEPH :

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

INTERROGATION ECRITE	E	0	1	2	3
<b>PHASES</b>					
1- Contrôle de l'immobilisation					
2- Vérification des documents de bord		0	1		
3- Vérifications générales					
4- Contrôles véhicule					
• État carrosserie / vitrage		0	1		
• Roues		0	1		
• Taches (sous l'ensemble du véhicule)		0	1		
• Chargement		0	1		
5- Compatibilité		0	1	2	
6- Contrôles remorque					
• État général de la caisse		0	1		
• Roues		0	1		
• Chargement		0	1		
7- Mise en marche moteur		0	1		
8- Positionnement du véhicule tracteur (non évalué)					
9- Attelage	E	0	1	2	
10- Annonce dimensions, poids et nombre de places assises		0	1		
11- Feux		0	1		
12- Thème		0	1	2	3
13- Interrogation orale	E		1	2	3
14- Vérification des systèmes de freinage	E		1	2	3
15- Dételage		0	1	2	
Gestes et postures		0	1		
Total général					

Catégorie DE

BON si total > à 17Pts

MANOEUVRE(S) – N° :			
M1		ECHEC	BON
M2		ECHEC	BON

BILAN FINAL	INSUFFISANT	FAVORABLE
-------------	-------------	-----------

Observations :

---

Cocher case si abandon du candidat en cours d'épreuve ou intervention de sécurité

## TEST DE CONNAISSANCES – Catégorie DE

		POINTS		POINTS	
<b>Interrogation écrite</b>		E, 0, 1, 2, 3			
<b>1. Contrôle de l'immobilisation</b> (position de la commande et/ou voyant allumé)					
<b>2. Vérification</b> des documents de bord (présence du porte-documents)		0	1		
<b>3. Vérifications générales</b> de la sellerie, des ceintures de sécurité, de la présence de la lampe autonome, de la présence de la boîte de secours, des inscriptions, des marteaux pics, de l'extincteur					
<b>4. Contrôles du véhicule tracteur</b>					
• <i>État général carrosserie et vitrage</i> Absence d'anomalie sur l'avant, les côtés et l'arrière		0	1		
• <i>Roues</i> Absence d'anomalie		0	1		
• <i>Taches</i> Absence de tache sous le véhicule		0	1		
• <i>Chargement</i> Absence d'anomalie		0	1		
<b>5. Compatibilité</b> des systèmes d'attelage, des connexions électriques, des connexions pneumatiques, des poids		0, 1 ou 2			
<b>6. Contrôles remorque</b>					
• <i>État général de la caisse</i> Absence d'anomalie sur l'avant, les côtés et l'arrière		0	1		
• <i>Roues</i> Absence d'anomalie		0	1		
• <i>Chargement</i> Absence d'anomalie		0	1		
<b>7. Mise en marche du moteur</b> annonce voyant(s) et anomalie(s), réglage siège et rétroviseurs		0	1		
<b>8. Positionnement du véhicule tracteur</b>					
<b>9. Attelage</b> accouplement, vérification verrouillage, branchement flexibles, suppression des dispositifs de stabilisation et d'immobilisation		E, 0, 1 ou 2			
<b>10. Annonce dimensions, poids et nombre de places</b> longueur, largeur, hauteur, masse maximale et nombres de places assises		0	1		
<b>11. Feux</b> Absence d'anomalie des feux de stop, de détresse, de croisement, de gabarit		0	1		
<b>12. Thème tiré au sort</b>				0, 1, 2 ou 3	
<b>I. Documents de bord, triangles, extincteur</b> Présentation : 1) certificats d'immatriculation (autocar et remorque) 2) certificats d'assurance (autocar et remorque) 3) carte routière détaillée 4) constat amiable 5) manuel d'utilisation Présence 6) triangles de présignalisation, éthylotest* 7) de(s) (l') extincteur(s) 8) vêtement de haute visibilité					
<b>II. Feux, dispositifs de contrôles et accessoires</b> 1. 2. 3. Vérification état et fonctionnement de 3 feux 4. 5. 6. Emplacement, rôle et fonctionnement : - de deux dispositifs de contrôles ; - d'un accessoire.					
<b>III. Niveaux, glaces, rétroviseurs, essuie-glaces</b> 1) huile moteur, liquide de refroidissement, lave-glacé 2) liquide dépolluant (AdBlue/urée) 3) assistance de direction, d'embrayage et liquide de frein 4) rétroviseurs (état et fixation) 5) glaces et pare-brise (état et propreté) 6) essuie-glaces (état)					
<b>IV. Pneumatiques, roues, suspension, direction</b> 1) pneumatiques autocar et remorque (bande de roulement, pression et flanc) 2) roue et suspension (corps étranger, écrous et suspension), garde-boue 3) assistance de direction (niveau et explications)					
<b>V. Caractéristiques de l'ensemble</b> Présentation : 1) marque, type, puissance de l'autocar 2) porte-à-faux avant (autocar) et arrière (remorque) Vérification : 3) plaques de tare et immatriculation 4) dispositifs réfléchissants					
<b>VI. Transport de personnes</b> 1) fonctionnement de la lampe autonome 2) présence des inscriptions obligatoires 3) issues de secours 4) siège (garniture, ceinture de sécurité et fixation) 5) éclairage des marches et éclairage intérieur * sauf si dispositif éthylotest antidémarrage					
<b>13. Interrogation orale</b> Questions de sécurité				E, 1, 2 ou 3	
<b>14. Vérification des systèmes de freinage</b> mise en pression (1), vérification frein de parc (2), vérification du frein de service (3), fin (4)				E, 1, 2 ou 3	
<b>Bilan partiel</b> (seuil pour 2 essais : 15 points)					
<b>Manœuvre(s)</b> , essai 1 et/ou 2				OUI NON	
<b>15. Dételage</b> immobilisation autocar, sol, immobilisation et stabilisation remorque, débranchement flexibles, ouverture système attelage, dégagement				0, 1 ou 2	
<b>Gestes et postures</b>		0	1		
<b>Bilan final</b> (seuil pour être reçu : 18 points)					

## ANNEXE 8

## FICHE DE RECUEIL ÉPREUVE HORS CIRCULATION : CATÉGORIE BE



**FICHE DE RECUEIL  
ÉPREUVE HORS  
CIRCULATION**  
  
**Catégorie BE**

Candidat

Nom :

Prénom :

NEPH :

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

PHASES				
1- Contrôle de l'immobilisation				
2- Vérification des documents de bord		0	1	
3- Contrôles véhicule				
• État carrosserie / vitrage		0	1	
• Roues		0	1	
• Taches (sous l'ensemble du véhicule)		0	1	
4- Contrôles remorque				
• État général de la caisse		0	1	
• Roues		0	1	
• Chargement		0	1	
5- Mise en marche moteur		0	1	
6- Positionnement du véhicule tracteur (non évalué)				
7- Compatibilité		0	1	2
8- Attelage	E	0	1	2
9- Annonce dimensions et poids		0	1	
10- Feux		0	1	
11- Thème		0	1	2 3
12- Interrogation orale	E		1	2 3
13- Dételage		0	1	2
Gestes et postures		0	1	
Total général				

Catégorie BE

BON si total &gt; à 13 Pts

MANOEUVRE(S) – N° :			
	M1	ECHEC	BON
	M2	ECHEC	BON

BILAN FINAL	INSUFFISANT	FAVORABLE
-------------	-------------	-----------

Observations :

---

*Cocher case si abandon du candidat en cours d'épreuve ou intervention de sécurité*

## TEST DE CONNAISSANCES – Catégorie BE

	POINTS			POINTS		
<b>1. Contrôle de l'immobilisation</b> (position de la commande et/ou voyant allumé) réglage siège, volant, rétroviseurs	0	1	<b>11. Thème tiré au sort</b>  <b>I. Documents de bord, triangles, extincteur</b> Présentation : 1) certificats d'immatriculation (tracteur et remorque) 2) certificats d'assurance (tracteur et remorque) 3) carte routière détaillée 4) constat amiable 5) manuel d'utilisation Présence 6) triangles de présignalisation, éthylotest 7) de(s) l'extincteur(s) 8) vêtement de haute visibilité  <b>II. Feux, dispositifs de contrôles et accessoires</b> 1. 2. 3. Vérification état et fonctionnement de 3 feux 4. 5. 6. Emplacement, rôle et fonctionnement : - de deux dispositifs de contrôles ; - d'un accessoire.  <b>III. Niveaux, glaces, rétroviseurs, essuie-glaces</b> 1) huile moteur, liquide de refroidissement, lave-glacé 2) assistance de direction, d'embrayage et liquide de frein 3) rétroviseurs (état et fixation) 4) glaces et pare-brise (état et propreté) 5) essuie-glaces (état)  <b>IV. Pneumatiques, roues, suspension, direction</b> 1) pneumatiques tracteur et remorque (bande de roulement, pression et flanc) 2) roue et suspension (corps étranger, écrous et suspension), garde-boue 3) assistance de direction (niveau et explications)  <b>V. Caractéristiques de l'ensemble</b> Présentation : 1) marque, type, puissance du véhicule tracteur 2) porte-à-faux avant (tracteur) et arrière (remorque) Vérification : 3) plaques de tare et immatriculation 4) dispositifs réfléchissants  <b>VI. Transport de marchandises</b> Remorque : 1) ouverture compartiment marchandises 2) état et étanchéité 3) poids, nature, répartition, arrimage du chargement 4) fermeture compartiment marchandises Caravane : 1) ouverture accès 2) état intérieur 3) présence objet, fermeture placards 4) fermetures portes, coffres, fenêtres	0, 1, 2 ou 3		
<b>2. Vérification</b> des documents de bord (présence du porte-documents)	0	1		<b>12. Interrogation orale</b> Questions de sécurité	E, 1, 2 ou 3	
<b>3. Contrôles du véhicule tracteur</b> <ul style="list-style-type: none"><li>État général carrosserie et vitrage</li></ul> Absence d'anomalie sur l'avant, les côtés et l'arrière	0	1		<b>Bilan partiel</b> (seuil pour 2 essais : 11 points)		
<ul style="list-style-type: none"><li>Roues</li></ul> Absence d'anomalie	0	1		<b>Manœuvre(s)</b> , essai 1 et/ou 2	OUI	NON
<ul style="list-style-type: none"><li>Taches</li></ul> Absence de tache sous le véhicule	0	1		<b>13. Dételage</b> immobilisation véhicule tracteur, immobilisation et stabilisation remorque, débranchement flexibles, ouverture système attelage, dégagement	0, 1 ou 2	
<b>4. Contrôles remorque</b> <ul style="list-style-type: none"><li>État général de la caisse</li></ul> Absence d'anomalie sur l'avant, les côtés et l'arrière	0	1		<b>Gestes et postures</b>	0	1
<ul style="list-style-type: none"><li>Roues</li></ul> Absence d'anomalie	0	1		<b>Bilan final</b> (seuil pour être reçu : 14 points)		
<ul style="list-style-type: none"><li>Chargement</li></ul> Absence d'anomalie	0	1				
<b>5. Mise en marche du moteur</b> annonce voyant(s) et anomalie(s)	0	1				
<b>6. Positionnement du véhicule tracteur</b>						
<b>7. Compatibilité</b> des systèmes d'attelage, des connexions électriques, des connexions pneumatiques, des poids	0, 1 ou 2					
<b>8. Attelage</b> accouplement, vérification verrouillage, branchement flexibles, suppression des dispositifs de stabilisation et d'immobilisation	E, 0, 1 ou 2					
<b>9. Annonce dimensions et poids</b> longueur, largeur, hauteur, masse maximale	0	1				
<b>10. Feux</b> Absence d'anomalie des feux de stop, de détresse, de croisement, de gabarit	0	1				

Permis de conduire – Catégorie BE - Fiche de recueil

## ANNEXE 9

## FICHE DE RECUEIL MATÉRIALISÉE DE L'INTERROGATION ÉCRITE

<b>Candidat :</b> Noms / Prénom :	<u>Date :</u>	<u>Catégorie :</u> <u>Fiche n° :</u>
--------------------------------------	---------------	---

<b>1</b>	<b>Réponse</b>	<b>Notation</b>	<b>1</b>
<b>2</b>			<b>2</b>
<b>3</b>			<b>3</b>
<b>4</b>			<b>4</b>
<b>5</b>			<b>5</b>
<b>6</b>			<b>6</b>
<b>7</b>			<b>7</b>
<b>8</b>			<b>8</b>
<b>9</b>			<b>9</b>
<b>10</b>			<b>10</b>