

# GUIDE D'ÉVALUATION FAQ GROUPE LOURD



## VEHICULES D'EXAMEN

**Q : existe-t-il une surface minimale pour les rétroviseurs additionnels destinés à l'expert ?**

R ER2 : non.

Les rétroviseurs additionnels équipant les véhicules écoles ne répondent à aucune norme précise relative à leur taille, que ce soit pour l'enseignement ou les examens du permis de conduire. Le service en charge de la réception et de l'homologation de ces véhicules s'assure uniquement que ces rétroviseurs additionnels sont présents, une homologation de ces dispositifs n'est donc pas exigée. Les critères de taille, de résistance et de qualité de la rétrovision (verres) sont uniquement valables pour les rétroviseurs équipant d'origine le véhicule, ces dispositifs comportant effectivement une estampille "E" indiquant qu'ils sont conformes aux normes européennes en vigueur. C'est pourquoi la réglementation ne peut que préciser que les rétroviseurs additionnels "doivent permettre de voir une grande partie du coté, la roue située à l'extrémité arrière et au moins une portion de route situées à gauche ou à droite, selon le rétroviseur concerné, du véhicule".

**Q : en BE, le véhicule tracteur doit-il être obligatoirement équipé d'un rétroviseur additionnel à gauche ?**

R RE2 : oui.

Le véhicule-école BE (comme pour ceux qui font du B mention 96) doivent, en plus des rétroviseurs d'origine, être équipés des rétroviseurs additionnels pour l'expert (un à droite, un à gauche).

**Q : peut-on accepter un véhicule de type camping-car pour la catégorie C1 ?**

R ER2 : non.

La réglementation parle de compartiment marchandises pour la catégorie C1. Un camping car ne sera donc pas accepté pour les épreuves du permis de conduire (comme pour l'enseignement d'ailleurs).

**Q : peut-on accepter un véhicule de la catégorie C comportant 3 vitesses sur le levier, celui-ci étant équipé d'un relais et d'un étage ?**

R ER2 : oui.

La notion de rapport de vitesses indique la possibilité d'utiliser le moteur dans sa plage rationnelle, quels que soient le chargement et le profil de la route. Cela implique que le conducteur peut choisir un rapport approprié et que son changement fait varier la démultiplication. Compte tenu de ces éléments, une boîte de vitesses à changement manuel comportant 3 rapports, munie d'un relais et d'un étage, possède bien de fait 12 choix possibles, donc 12 rapports. Ce type de transmission mécanique répond donc aux critères retenus par les textes réglementaires (8 rapports minimum).

**Q : existe-t-il encore des dérogations pour les véhicules non conformes à l'arrêté du 23 avril 2012 ?**

R ER2 : oui, à la condition qu'ils entrent dans les catégories concernées et pour deux cas.

Tout d'abord, les conditions de premières mises en circulation (15 ans maxi. sauf pour le tracteur BE [10 ans], les remorques n'étant pas concernées) qui n'entreront en vigueur qu'à partir du 1er janvier 2014.

Ensuite, une directive européenne (2008/65/CE) a instauré une période transitoire pour les véhicules des catégories C/CE/D/DE :

- qui étaient utilisés avant le 29 décembre 2004 ;
- non dotés d'un système antiblocage de roues (ABS) ou ne comportant pas 8 rapports de vitesses.

Les véhicules concernés sont utilisables jusqu'au 30 septembre 2013 et suppose que les véhicules soient en conformité avec le contrôle technique.

**Q : en BE, si la configuration de l'ensemble nécessite d'appliquer des restrictions liée aux vitesses, la remorque doit-elle être équipée de disques de limitation de vitesse?**

R ER2 : non.

Selon l'arrêté du 23 novembre 1992 relatif à l'indication des vitesses maximales sur les véhicules automobiles, voici ce qu'il faut retenir :

- si le véhicule tracteur est une voiture particulière (VP), il n'y a aucune obligation d'indiquer les vitesses maximales sur la remorque (ou caravane). Idem, il faut le savoir, lorsque le véhicule tracteur est un autocar (quel que soit le PTR A) ;
- si le véhicule tracteur est classé en transport de marchandises (CTTE dans le cas du BE), l'article 2 point 3.4 de l'arrêté précité fait référence à un PTR A supérieur à 3.5 tonnes mais uniquement lorsque le véhicule tracteur à un PTAC supérieur à 3.5 tonnes. Cela ne concerne donc pas le véhicule tracteur que nous retrouverons en BE.

**Q : le véhicule tracteur utilisé en BE doit-il être équipé d'un chronotachygraphe ?**

R ER2 : cela dépend, sachant qu'il ne s'agit pas d'un contrôle préalable de l'expert.

L'arrêté du 23 avril 2012 modifié prévoit qu'un véhicule utilitaire peut être utilisé en BE dès lors qu'il possède, à l'origine, 4 places assises minimum et des baies vitrées au niveau de toutes les places assises.

Dans ce cas, s'agissant d'un véhicule destiné au transport de marchandises, il sera concerné par le chronotachygraphe ce qui ne sera pas vrai pour un véhicule affecté au transport de personnes.

Exemple : le Renault Trafic peut être réceptionné sous deux versions : une "particulière" et une "utilitaire".

Dans le cas de sa version "particulière", la mention "VP" sera portée sur le certificat d'immatriculation au niveau du code "J1" ; ce véhicule en BE n'aura pas l'obligation du chronotachygraphe.

Dans le cas de sa version "utilitaire", la mention "CTTE" sera portée sur le certificat d'immatriculation au niveau du code "J1" ; ce véhicule en BE aura l'obligation du chronotachygraphe.

## ACCOMPAGNATEURS

**Q : *l'accompagnateur doit-il obligatoirement porter un vêtement de haute visibilité lorsqu'il se trouve sur la piste d'examen du groupe lourd ?***

R ER2 : non.

Pour un caractère obligatoire, il faudrait une disposition réglementaire, ce qui n'est pas le cas.

## CONDITIONS DE PASSAGE

**Q : *Un jeune obtient un permis C a 19 ans via un titre pro sur porteur (formation longue). Il veut enchaîner avec un permis sec CE, pouvez vous me dire si c'est possible ?***

R ER2 : oui.

L'article R 221-5 du code de la route dispose que :

" Les conditions minimales requises pour l'obtention du permis de conduire sont les suivantes :

1° Etre âgé (e) :

-de vingt et un ans révolus pour les catégories C, CE, D1 et D1E, sans préjudice des dispositions relatives à l'âge autorisant la conduite de ces véhicules figurant dans 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."

De plus, l'article 2 du Décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 prévoit que la qualification initiale peut être obtenue à l'issue d'une formation professionnelle longue (280 heures au moins), sanctionnée par l'obtention d'un titre professionnel de conduite routière.

L'article 3 de ce même Décret prévoit que l'obtention de la qualification initiale mentionnée à l'article 2 permet à son titulaire de conduire, dès l'âge de 18 ans, les véhicules pour la conduite desquels un permis de conduire des catégories C1, C1E, C ou CE est requis, lorsqu'il s'agit d'une formation de conducteurs de transport de marchandises.

Ainsi, le titulaire d'un titre professionnel ou d'un diplôme de niveaux IV et V de conducteur du transport routier de marchandises sur porteur, obtenant sa qualification initiale à l'issue d'une formation longue, peut subir les épreuves du permis de conduire de la catégorie CE et en obtenir la délivrance dès l'âge de 18 ans.

Pour bénéficier de cette disposition, le candidat doit notamment joindre à son dossier de demande de permis de conduire de la catégorie CE, la copie du permis de conduire de la catégorie C et la copie du certificat constatant l'achèvement d'une formation professionnelle longue, sanctionnée par l'obtention d'un titre professionnel de conduite routière, conformément aux dispositions du 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.

## EPREUVE HORS CIRCULATION

### SOCLE MINIMUM

**Q : lors du socle minimum, est-il possible de déplacer des piquets qui peuvent gêner le candidat lorsqu'il fait le tour de son (ou ses) véhicule ?**

R ER2 : oui.

Le candidat doit être à son aise pour réaliser son socle minimum et éventuellement son attelage et dételage.

**Q : lors de l'attelage en CE, le candidat doit immobiliser et arrêter son moteur. Doit-il préciser que son véhicule est bien immobilisé ou pas ?**

R ER2 : oui.

Page 21 du guide, il est précisé que le candidat énonce clairement la ou les vérification(s) et annonce(s) prévues par les modalités. A défaut, elles sont considérées "non réalisées".

Dès lors, lorsque le guide prévoit l'opération "immobilisation du véhicule", le candidat doit l'annoncer (par une phrase du type "mon véhicule est bien immobilisé", sans obligatoirement préciser que le frein de parc est bien enclenché).

### CONTROLES DU VEHICULE TRACTEUR

Feux.

**Q : un feu cassé non signalé par le candidat doit-il être évalué sur les « feux » ou sur « état général de la carrosserie et du vitrage » ?**

R ER2 : les feux.

Pour précision, si le candidat utilise la fonction "autotest" des feux, cela ne le dispense pas de signaler une anomalie relative à ces dispositifs d'éclairage lorsqu'il est à l'extérieur (feu cassé, bloc optique fendu, etc).

**Q : l'utilisation d'un "autotest" des feux sans action particulière du candidat peut-il être accepté ?**

R ER2 : oui.

Cela suppose toutefois que le candidat mette le contact, indique que son véhicule est équipé d'un « autotest » des feux et signale l'absence d'anomalie.

Etat général de la carrosserie et du vitrage.

**Q : dans le socle minimum, une anomalie non signalée sur le garde-boue est-elle sanctionnée d'une notation 0 sur la vérification « roues » ou « état général de la carrosserie et du vitrage » ?**

R ER2 : état général de la carrosserie et du vitrage.

Le garde-boue, tout comme son éventuel prolongement constitué d'une bavette, sera considéré comme un élément de carrosserie.

Chargement.

**Q : en C, pour la vérification du chargement et en présence d'une porte latérale, le candidat peut-il vérifier à partir de celle-ci ou faut-il obligatoirement ouvrir une porte arrière ?**

R ER2 : oui.

Il est précisé dans le guide : "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 (...)".

Le candidat peut donc ouvrir une porte latérale donnant accès au compartiment marchandise pour vérifier l'absence d'anomalie relative à son chargement.

**Q : comment procéder au contrôle du chargement d'une semi-remorque lorsque celle-ci est équipée d'un hayon électrique qui ne fonctionne que lorsque la connexion est reliée au véhicule tracteur ?**

R ER2 : deux cas.

- La semi-remorque (ou remorque) possède une porte latérale : le candidat s'assure de l'absence d'anomalie liée au chargement en ouvrant celle-ci.
- La semi-remorque (ou remorque) ne possède aucun accès autre que le hayon électrique : le candidat indique à l'expert qu'il n'est pas possible d'accéder au compartiment marchandises sans être raccordé électriquement au véhicule tracteur. La vérification sera considérée comme "réalisée". S'il n'en parle pas, elle sera considérée comme "non réalisée".

## DEMARRAGE DU MOTEUR

**Q : lors de la phase d'installation, doit-on exiger d'un candidat qui est visiblement bien installé qu'il l'annonce bien que n'ayant aucune modification à apporter (sur le siège, le volant et les rétros)?**

R ER2 : oui.

Les vérifications ou annonces 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 » (p.21 du guide).

## POSITIONNEMENT DU VEHICULE TRACTEUR

**Q : lors du positionnement de son véhicule tracteur, le candidat place celui-ci trop près de la remorque de sorte qu'il n'est pas aisé de circuler entre ces véhicules. Comment évaluer cette opération ?**

R ER2 : la phase « positionnement du véhicule tracteur » n'est pas évaluée (pour précision, hormis le cas de l'intervention de sécurité...).

Il n'est donc pas question de sanctionner le candidat si celui-ci ne peut pas circuler aisément entre le véhicule tracteur et la semi-remorque.

Dans ce cas, il est du rôle de l'expert d'inciter le candidat à avancer pour que celui-ci ne soit pas gêné lorsqu'il circulera autour des véhicules.

## COMPATIBILITE

Des systèmes d'attelage.

**Q : le candidat qui annonce simplement que ces systèmes d'attelage sont compatibles est-il sanctionné ?**

R ER2 : non.

Nous n'attendons pas du candidat autre chose que de dire que ces systèmes d'attelage sont compatibles.

Cette notion avait été demandé par les professionnels pour que le candidat sache qu'il peut y avoir des incompatibilités. Ce peut être le cas, par exemple, en BE où l'on peut trouver sur la remorque un système classique (crochet prévu pour une boule) ou plutôt "chantier" (anneau), l'un et l'autre n'étant pas forcément compatibles avec l'attelage présent sur le véhicule tracteur.

Pour rester dans notre logique de coller à la réalité, les véhicules écoles étant arrivés attelés, nous n'allons pas demander autre chose au candidat sur le sujet.

## Des poids.

**Q : est-il possible d'avoir des ensemble dont la somme des PTAC est supérieure au PTR A ?**

R ER2 : oui.

L'article R.312-2 interdit seulement de faire circuler un ensemble de véhicules, un véhicule articulé ou un train double dont le poids total roulant réel dépasse le PTR A autorisé.

**Q : qu'attend-t-on exactement du candidat lorsqu'il aborde la compatibilité des poids en BE et CE ?**

R ER2 :

Pour la catégorie BE : le candidat doit vérifier que le PTAC de la remorque est respecté.

Il additionne le poids à vide au poids du chargement pour calculer le poids réel. Il annonce que le poids réel de la remorque est compatible avec son PTAC. Il annonce également que le poids réel de la remorque est compatible avec le PTR A du véhicule tracteur, étant entendu que le calcul du poids réel de la voiture est implicite puisque nécessaire pour affirmer cette compatibilité. Le candidat peut donc le citer sans donner le chiffre exact.

Pour la catégorie CE :

- semi-remorque : le candidat doit vérifier que le PTAC de la semi-remorque est respecté.  
Il additionne le poids à vide au poids du chargement pour calculer le poids réel.  
Il annonce que le poids réel de la semi-remorque est compatible avec son PTAC.  
Ensuite, il additionne le poids réel de la semi-remorque au poids à vide du véhicule tracteur pour calculer le poids réel de son ensemble.  
Il annonce que le poids réel de son ensemble est compatible avec son PMA (PMA qu'il n'est pas obligé de détailler).
- Camion-remorque : le candidat doit vérifier que le PTAC de la remorque est respecté.  
Il additionne le poids à vide au poids du chargement pour calculer le poids réel.  
Il annonce que le poids réel de la remorque est compatible avec son PTAC.  
Il procède de même pour le camion.  
Il additionne le poids réel de la remorque au poids réel du camion pour calculer le poids réel de son ensemble.  
Il annonce que le poids réel de son ensemble est compatible avec son PMA (PMA qu'il n'est pas obligé de détailler).



**Q : est-il possible d'avoir un PTRA supérieur à 44 tonnes avec un ensemble comportant plus de 4 essieux ?**

R ER2 : le PTRA d'un véhicule tracteur peut parfois dépasser 44 tonnes. En effet, l'article R.312-4 du code de la route prévoit des dérogations pour les véhicules équipés d'un ralentisseur, dans la limite de 500 kg. Cela signifie qu'il est tout à fait possible d'avoir un PTRA de 44 500 kg.

## ATTELAGE

**Q : en CE, la position de la cale entre-t-elle dans l'évaluation ?**

R ER2 : oui.

C'est à l'expert en fonction des circonstances (déclivité, véhicule ...) d'apprécier si la cale est bien placée ou non. À défaut, il peut s'agir d'une opération erronée.

**Q : est-il prévu de laisser continuer le candidat si celui-ci n'a effectué ni essai de traction, ni vérifié le verrouillage, de le laisser poursuivre sans effectuer d'intervention de sécurité (notation E prévue) ?**

R ER2 : oui.

Cependant, l'expert, garant de la sécurité, vérifie le bon verrouillage. Si celui-ci est défaillant, l'expert considère qu'il s'agit d'une intervention de sécurité et l'examen est interrompu.

Si le verrouillage est correctement réalisé, le candidat est éliminé mais poursuit son épreuve (tout au moins jusqu'au bilan partiel).

En cas de doute, l'expert peut également demander la réalisation de l'essai de traction.

Si celui-ci est concluant, le candidat est éliminé mais poursuit son épreuve. Si celui-ci démontre que l'accouplement n'était pas réalisé, il s'agit d'une intervention pour assurer la sécurité et l'examen est interrompu.

**Q : en CE, que doit-on faire si un candidat attèle directement son véhicule tracteur à sa remorque sans procéder au positionnement du véhicule tracteur ?**

R ER2 : la phase "positionnement du véhicule tracteur" n'est pas évaluée, il n'y a donc aucune attitude particulière à avoir hormis le cas de l'intervention de sécurité pour préserver le matériel

**Q : quand doit-on considérer que la phase « attelage » est débutée en CE ?**

R ER2 : la phase attelage, pour la différencier de la phase positionnement du véhicule tracteur, débute dès lors que l'aplomb arrière du tracteur franchit l'aplomb avant de la semi-remorque (tablier) ou de la remorque (flèche d'attelage). Idem pour le décompte des 4 essais pour l'accouplement du véhicule tracteur et d'une semi-remorque.

## ANNONCE DIMENSIONS ET POIDS

**Q : avec un ensemble de véhicules, le candidat doit-il être sanctionné s'il n'annonce pas que sa longueur totale est compatible avec la réglementation ?**

R ER2 : il n'est absolument pas prévu dans la procédure de vérifier que la longueur de l'ensemble attelé soit conforme à l'article R.312-11 du code de la route (celui qui fixe les longueurs maximales des véhicules / ensemble de véhicules). Le candidat indique simplement que son ensemble attelé fait x mètres de longueur (idem pour la largeur, nous ne lui demandons pas si la largeur de 2.50m par exemple est conforme à la réglementation). Pour cela, il y a l'interrogation écrite.

## FEUX

**Q : le candidat doit-il nommer les feux qu'il vérifie lors du socle minimum ?**

R ER2 : le guide indique : "les vérifications ou annonces 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". Les modalités précisent que le candidat doit vérifier l'absence d'anomalie sur les feux stop, de détresse, croisement. Il doit donc les mentionner au moins une fois, au choix lorsqu'il les met en fonction alors qu'il est dans la cabine ou lorsqu'il se présente face à ceux-ci. Il n'est pas demandé une répétition nominative.

**Q : lors de la vérification des feux, dans le socle minimum, doit on attendre du candidat qu'il évoque les éventuelles anomalies concernant les feux de position latéraux ?**

R ER2 : oui.

Le candidat doit signaler les éventuelles anomalies concernant les feux de position latéraux, ceux-ci fonctionnant de pair avec les feux de croisement.

## THEMES

**Q : comment interpréter la phrase "l'expert invite le candidat à rectifier son erreur" à propos du hors sujet et doit-il être pénalisé dès le premier ?**

R ER2 : la phrase "l'expert invite le candidat à corriger son erreur" pour le premier hors-sujet est uniquement destiné à faire un rappel au candidat. Il n'est pas pénalisé lors de ce rappel mais est comptabilisé lors d'un deuxième hors-sujet qui fera passer sa note à zéro.

Pour exemple :

- un candidat qui traite correctement le thème tiré au sort mais qui n'aurait fait qu'un seul hors sujet sera noté 3.
- un candidat qui traite correctement le thème tiré au sort mais qui aurait fait deux hors sujet sera noté 0.

**Q : dans le thème 1, il est fait référence à la présence de l'éthylotest. Cette vérification est-elle toujours d'actualité compte tenu des évolutions réglementaires ?**

R ER2 : oui.

Le décret n°2013-180 du 28 février 2013 modifiant l'article R.233-1 du code de la route ne prévoit que la suppression de la sanction pour défaut de possession d'un éthylotest par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur mais pas de l'obligation de détenir un tel dispositif.

**Q : l'extincteur extérieur est dans un coffre. Est-il demandé au candidat d'ouvrir la porte du coffre que celle-ci est vitrée ?**

R ER2 : le candidat doit s'assurer de la présence de l'extincteur. Sans vitre, le candidat doit ouvrir la porte. Avec vitre, ce n'est pas nécessaire.

**Q : dans le thème 1 en BE, sur la feuille de recueil tests de connaissances, il est mentionné les extincteurs mais pas dans le guide (p.140). Que doit-on considérer ?**

R ER2 : il s'agit d'une erreur.

Il n'est effectivement pas prévu de vérifier la présence de l'extincteur en BE. Il s'agit d'une erreur sur la fiche qui sera rectifiée à l'occasion d'un arrêté modificatif.

**Q : dans le thème 2 « feux, dispositifs de contrôle et accessoires », le contrôle des feux de position doit-il comprendre les feux rouges arrières ?**

R ER2 : non.

Lorsque l'inspecteur demande la vérification des feux de position, il convient avant tout d'être précis sur la demande en ajoutant par exemple "avant" ou "latéraux". Pour le thème et contrairement à ce qui est fait lors du socle minimum (phase "feux"), la vérification des feux de position avant compte pour "un feu" et n'implique pas le contrôle des feux rouges arrière qui compterait alors comme "un deuxième feu" contrôlé.

**Q : dans le thème 4 en BE , doit-il y avoir une explication théorique du test de l'assistance de direction en plus du contrôle du bocal comme dans les autres catégories ?**

R ER2 : non.

Pour la catégorie BE, aucun test pratique de la direction n'est prévu. Seule la vérification du niveau du bocal contenant le liquide hydraulique, lorsqu'il existe, est prévu. En cas d'assistance électrique, et donc d'absence de bocal, le candidat doit préciser qu'il s'agit d'une assistance de ce type.

**Q : pour les ensembles de véhicules, le guide précise que le candidat doit vérifier la présence des deux triangles de présignalisation alors que la réglementation n'est prévoit qu'un. S'agit-il d'une erreur ?**

R ER2 : non .

Le guide est le fruit d'un travail collectif, notamment avec les formateurs et référents, les centres de formation, les entreprises de transport et les professionnels de la conduite.

Si, sur un point réglementaire, un seul triangle est obligatoire lorsque vous roulez avec un ensemble de véhicule, les pratiques professionnelles en demandent 2 (obligatoires pour rouler dans certains pays, principe de sécurité, logique en cas de panne si la remorque doit être laissée sur place, etc).

**Q : lors du thème 4 et lorsqu'il est prévu, le contrôle « pratique » de l'assistance de direction se fait juste avant le repérage du parcours de maniabilité. Par mégarde, le candidat effectue ce contrôle juste avant les vérifications des systèmes de freinage. L'IPCSR applique-t-il une notation éliminatoire pour ce cas sachant que le candidat a déplacé le véhicule sans vérification des systèmes de freinage ?**

R ER2 : non.

L'évaluation du contrôle de l'assistance de direction se fait sur la base de l'explication théorique de l'essai (pour la catégorie C par exemple, voir page 60 du guide). De même, il est précisé que, compte tenu du positionnement de l'essai pratique de la direction, l'expert pourra rappeler au candidat qu'il doit l'effectuer avant le repérage de l'épreuve de maniabilité en marche avant.

Si le candidat est tenté de faire son test pratique avant les essais des systèmes de freinage, c'est à l'expert de faire un rappel et il n'est pas prévu de pénaliser le candidat au motif qu'il n'a pas réalisé les phases dans l'ordre.

**Q : lors du thème 3, le candidat annonce et montre les orifices de remplissage des différents niveaux. Doit-il ne désigner que les orifices de remplissage sans s'occuper des niveaux?**

R ER2 : oui.

Principe de réalité, les véhicules utilisés sont démarrés à plusieurs reprises. En tel cas la vérification des niveaux n'a plus de sens. L'important est que le candidat sache où se situe l'orifice de remplissage pour compléter le cas échéant.

**Q : pour le thème 5, il est indiqué « caractéristiques du véhicule » sur la fiche de recueil et « caractéristiques du véhicule, plaques, disques limitations de vitesses, dispositifs réfléchissants / catadioptres, protections latérales et arrière » sur le guide d'évaluation.**

**Que faut-il annoncer au candidat ?**

R ER2 : il est annoncé « caractéristiques de l'ensemble ».

Dans le cas d'un candidat hésitant ou demandeur, il est tout à fait possible pour l'expert d'aller jusqu'à donner l'intitulé complet prévu dans le guide.

**Q : en catégorie C, dans le thème 6 « marchandises », 2° item, il est précisé "(...) en montant dans le compartiment si possible." Comment interpréter le « si possible » sachant qu'une échelle d'accès est obligatoire pour la catégorie C ?**

R ER2 : il aurait effectivement été plus judicieux d'indiquer "si nécessaire". En effet, il doit toujours être possible de monter dans le compartiment. Cette rédaction signifie qu'il n'est pas fait obligation de monter dans le compartiment.

Exemple : un véhicule relativement bas avec des plaques de métal posées et arrimées au sol peut permettre, depuis l'extérieur, au pied des portes, de faire les contrôles prévus (état, étanchéité, répartition, arrimage).

C'est une façon de traduire l'expertise de l'inspecteur, à lui de voir si la configuration du chargement et du véhicule nécessitent de monter dans le compartiment ou non.

**Q : quelle est la conduite à tenir si un véhicule n'est pas équipé d'AdBlue ?**

R ER2 : l'Adblue est un additif au carburant qui est stocké dans un réservoir. Selon la technologie de dépollution employée, ce réservoir est présent ou non. Si le véhicule n'en est pas équipé, le candidat n'a pas à l'aborder. C'est la raison pour laquelle, dans le thème 3, il est précisé "/6 items maxi. en fonction de l'équipement et de l'accessibilité du véhicule/".

## BILAN PARTIEL

**Q : lors du bilan partiel, doit-on intégrer une notation 0 déjà obtenue aux gestes et postures ?**

R ER2 : oui.

L'évaluation des gestes et postures s'effectue tout au long de l'épreuve, y compris l'exercice de maniabilité.

Toutefois, si l'IPCSR a évalué que le candidat a commis une ou plusieurs erreurs relatives aux gestes et postures au moment du bilan partiel, c'est à dire avant la manœuvre, il intègre bien la notation 0 à ce moment.

**Q : lors du bilan partiel, le nombre de points précis doit-il être communiqué au candidat ou est-il simplement prévu d'indiquer que le nombre de points acquis n'est pas suffisant pour avoir deux manœuvres ?**

R ER2 : le nombre exact de point n'est pas nécessairement annoncé, il le sera au bilan final.

Il s'agit surtout, au bilan partiel, d'indiquer au candidat que son nombre de points est insuffisant, sans entrer dans le détail, pour prétendre à la réussite de l'épreuve hors-circulation et qu'il n'aura éventuellement droit qu'à une seule manœuvre.

## VERIFICATION DES SYSTEMES DE FREINAGE

**Q : l'opération 4 (annonce de la fin des essais des systèmes de freinage) n'est pas prise en compte pour la notation "E". Doit-on en conclure que le candidat qui n'annonce pas clairement la fin des essais des systèmes de freinage ne perd pas de point pour opération non réalisée?**

R ER2 : non.

L'opération 4 "le candidat annonce la fin des essais des systèmes de freinage" n'est pas prise en compte uniquement pour la notation éliminatoire "E". Pour les autres notations, elle entre bien dans l'évaluation. Exemple : le candidat réalise correctement les 3 premières opérations (pression, frein de parc, frein de service) mais omet d'annoncer la fin des systèmes de freinage, la notation appliquée sera 2 (une opération non réalisée).

**Q : lorsque le candidat s'assure que la pression est suffisante et que le véhicule est équipé d'un manomètre, doit-il annoncer un chiffre précis ?**

R ER2 : non.

L'IPCSR doit avant tout s'assurer de la démarche du candidat. En présence d'un manomètre, nous n'attendons pas obligatoirement que le candidat annonce précisément la pression par une phrase du type "ma pression est de 6 bars, elle est bonne". C'est une possibilité mais une phrase du type "ma pression est bonne, mon voyant d'alerte n'est pas allumé" peut également être considérée comme satisfaisante car le candidat va bien chercher les informations où il faut. A contrario, le candidat qui annonce "simplement" que sa pression est bonne mais sans la préciser et sans faire référence au voyant d'alerte sera dans le cas d'une opération erronée ou non réalisée.

**Q : la vérification du frein de parc comporte semble-t-il certaines particularités avec un changement de vitesses automatique. Est-ce le cas ?**

R ER2 : oui.

Lors de la vérification des systèmes de freinage avec un véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique, certains véhicules sont équipés d'un système de sécurité permettant de préserver l'embrayage. Il convient dès lors de prendre en compte les spécificités qui sont généralement consultables sur le manuel d'utilisation du véhicule.

Exemple de la transmission Opticruise proposée par Scania : l'amorce de démarrage avec ce type de transmission, nécessaire au test du frein de parc, est possible. Il existe toutefois une contrainte : ne pas dépasser 900 tours / minute pour le régime moteur. Si le régime est plus élevé, l'embrayage n'entre pas en prise et un voyant d'alerte le signale.

S'il est possible pour le conducteur de désactiver temporairement cette sécurité, ce n'est pas recommandé dans le cadre des épreuves du permis de conduire.

## EXERCICES DE MANIABILITE (cf VISUELS EN ANNEXE)

**Q : si les tampons arrières dépassent les piquets délimitant la limite de la zone de mise à quai ou du créneau, et bien que ces obstacles n'aient pas été renversés, déplacés ou inclinés, l'arrêt est-il considéré hors zone ?**

R ER2 : oui.

Il est précisé, page 25 du guide, ce qu'est l'aplomb arrière du véhicule : c'est la largeur totale, les deux angles arrières devant être dans la zone déterminée. Si ce n'est pas le cas, le véhicule sera considéré hors zone.

Si le véhicule est muni de tampons, il convient de considérer que ceux-ci font partie intégrante du véhicule.

**Q : lorsque l'on parle de l'aplomb des 2 piquets, s'agit-il de l'axe des piquets ou du bord intérieur de ceux-ci, c'est à dire le bord qui se trouve coté véhicule ?**

R ER2 : il s'agit du bord intérieur des piquets.

Pour l'aplomb des 2 piquets, il convient de se placer dans l'axe de ceux-ci pour la vérification du placement. Ainsi, tant que le piquet présent dans l'alignement reste visible, le placement est considéré correct.

**Q : pour le créneau, le guide précise que les pneumatiques ne doivent pas être en contact avec la ligne de rive alors que tout au long de la manœuvre, cela est permis. Cela s'applique uniquement lorsque le véhicule est dans la zone d'arrêt ?**

R ER2 : oui.

Pour le positionnement du véhicule en fin d'exercice, l'intégralité du véhicule (hors rétroviseurs) doit être dans la zone dédiée :

coté intérieur de la piste : aplomb des 2 piquets ;

coté extérieur : ligne de rive, les pneumatiques ne devant pas être en contact avec celle-ci. Cela signifie qu'un véhicule, notamment autocar, qui a une carrosserie « débordante » par rapport aux pneumatiques est considéré comme bien positionné dès lors que ses pneumatiques ne sont pas en contact avec la ligne, et ceci même si l'aplomb du coté latéral du véhicule dépasse ce marquage.

**Q : les aides à la conduite (caméra, radar de recul...) sont-elles autorisées lors de l'exercice de maniabilité ?**

R ER2 : oui.

Les aides à la conduite étant autorisées, nous les acceptons. Les épreuves ont été conçues en intégrant les pratiques professionnelles et les évolutions technologiques. Concernant les pratiques professionnelles, l'accent a été mis sur l'aspect sécurité et, lors des manœuvres, les dispositifs d'aide à la conduite doivent être privilégiés s'ils sont présents. Aussi, sauf à avoir de sérieux doutes sur les capacités du candidat, demander à celui-ci de déconnecter le système d'arrêt automatique est à proscrire.

**Q : lors de l'exercice de maniabilité, un candidat peut-il mettre une cale derrière la dernière roue, de façon à ne pas dépasser l'arrêt de précision ?**

R ER2 : non.

L'utilisation d'un tel accessoire n'est pas accepté pour l'exercice de maniabilité.

**Q : quelle attitude adopter si, en CE, le véhicule tracteur et sa remorque (ou semi-remorque) comportent des repères (autocollants de couleur par exemple) pour réaliser l'exercice de maniabilité ?**

R ER2 : aucune réglementation n'interdit ce type de repère. Il convient donc de les accepter s'ils sont présents.

**Q : lors du placement en marche avant, l'essieu avant du véhicule doit-il être positionné sur la bande blanche ?**

R ER2 : oui.

Pour le départ des exercices de maniabilité, que ce soit coté chevron ou coté ligne, c'est le même principe : "...position au point B, à savoir l'axe de l'essieu avant sur la zone blanche matérialisée" (page 24 du guide, voir annexe).

**Q : comment évaluer une semi-remorque configurée de telle façon que l'arrière passe au-dessus des piquets lors de la mise à quai ?**

R ER2 : il est précisé dans le guide que l'aplomb arrière du véhicule ou de la remorque doit se situer dans la zone comprise entre les 6 derniers piquets représentant la zone de mise à quai (qui est d'une profondeur de 1 mètre). Aussi, tout comme ce serait le cas pour un tampon ou un angle de caisse qui sortirait de la zone, une caisse de semi-remorque qui passerait hors zone serait considérée comme une erreur et conduirait à un échec même si le candidat est tenté de rectifier son positionnement ultérieurement (ce qu'il convient d'éviter, par une intervention, afin de faire constater au candidat son erreur).

**Q : en catégorie CE et pour les exercices de maniabilité 3 et 4 (couloir), peut-on accepter que le candidat avance dans la position la plus favorable une fois que l'aplomb avant du véhicule tracteur est à hauteur du premier piquet matérialisant le couloir ?**

R ER2 : oui.

Le candidat n'est pas obligé d'attendre que l'aplomb avant du véhicule tracteur soit à hauteur du premier piquet matérialisant le couloir pour pouvoir avancer tout droit. Dès lors que l'aplomb avant du véhicule a franchi le dernier obstacle du slalom et que la marche arrière a été effectuée en direction de la zone d'arrêt, le candidat est libre d'avancer de façon à placer son véhicule dans la position la plus favorable pour réaliser la mise à quai



**Q : un candidat ayant échoué à la première manœuvre peut-il faire directement replacer son véhicule par son accompagnateur au point B ?**

R ER2 : le guide (p.26) précise : "si nécessaire, l'accompagnateur remplace le véhicule ou ensemble de véhicules au point A. "

Le "si nécessaire" laisse toute latitude pour replacer le véhicule au point A ou au point B, par l'accompagnateur ou le candidat, dès lors que l'on n'impose pas au candidat un choix qu'il pourrait contester en cas d'échec.

**Q : en fin d'exercice de maniabilité "créneau", comment doit-on évaluer le fait que les deux piquets ne soient pas visibles simultanément du fait de la roue "braquée"?**

R : c'est un résultat défavorable.

Le but du stationnement en créneau est de s'assurer que le véhicule, une fois garé, ne gêne pas la circulation. Il faut considérer que le conducteur qui positionnerait ses roues de façon à ce que celles-ci dépassent de la carrosserie (roues braquées) peut être une gêne, voir un danger obligeant certains usagers à se déporter. De ce fait, si les deux piquets ne sont pas visibles du fait des roues "braquées", l'un des objectifs de l'exercice de maniabilité n'est pas atteint.

**Q : en fin d'exercice de maniabilité "créneau", le candidat ne referme pas la porte d'accès voyageur lorsqu'il descend vérifier son positionnement. Il annonce à l'IPCSR la fin de sa manœuvre alors que la porte masque l'alignement des piquets mais que le reste de sa carrosserie est dans la zone dédiée. Comment évaluer cette situation ?**

R ER2 : le fait de laisser la porte d'accès voyageur ouverte le temps de vérifier son placement (comme pourrait le faire un chauffeur dans "la réalité") ne doit pas être pris en compte. Il ne sera pas retenu pour l'évaluation du candidat une porte d'accès voyageur restée ouverte qui dépasserait de la zone dédiée au créneau.

## DETELAGE

**Q : lors du bilan partiel, un candidat possède déjà le nombre de point requis pour avoir un résultat favorable ; il réussit sa manœuvre mais ne veut pas faire le dételage au motif que son nombre de point est suffisant. Peut-on considérer ce cas comme un abandon du candidat ?**

R ER2 : oui.

L'arrêté du 23 avril 2012 modifié précise que l'épreuve hors-circulation de la catégorie CE est composée de plusieurs exercices :

- une IE
- un test de connaissances comprenant des vérifications courantes de sécurité, un attelage- dételage, une IO et un exercice de maniabilité.

Un candidat qui ne ferait pas l'intégralité de son épreuve HC tout en ayant le nombre de points requis pour être reçu est à considérer comme n'ayant pas réalisé les exercices prévus par l'épreuve HC.

Il serait donc ajourné et mentionnant dans la case de la fiche de recueil dédiée qu'il a abandonné en cours d'épreuve.

**Q : pour les ensembles de véhicules, en fin de phase « dételage », la position du véhicule tracteur est-elle évaluée ?**

R ER2 : non.

Toutefois, si le positionnement du véhicule tracteur en lui-même n'est pas évalué (exemple : trop près de la remorque, en biais, etc), un candidat qui manquerait de heurter la remorque ou semi-remorque nécessitant une intervention de l'expert est bien dans le cas d'une intervention de sécurité, signifiant qu'il serait ajourné.

## GESTES ET POSTURES

**Q : un candidat qui ne porte pas, tout au long de l'épreuve HC, un vêtement de haute visibilité est-il ajourné ?**

R ER2 : non.

Le port du vêtement de haute visibilité n'est pas une obligation pour le candidat. Toutefois, l'évaluation des gestes et postures fait que nous incitons fortement le candidat à l'utiliser.

Ainsi, un candidat qui ne porte pas son gilet en début d'épreuve mais qui rectifie rapidement la situation ne serait pas sanctionné sur ce seul motif, l'évaluation des gestes et postures s'effectuant tout au long de l'épreuve.

A contrario, un candidat qui porte tardivement ou pas du tout de vêtement de haute visibilité durant son épreuve HC aura une notation 0 en gestes et postures et ceci dès le bilan partiel.

L'IPCSR peut éventuellement attirer l'attention du candidat sur ce point mais attribuera systématiquement la notation 0 s'il ne réagit pas.

## INTERVENTION DE SECURITE

**Q : une intervention de sécurité peut-elle se justifier en BE s'il y a risque de heurt violent de la tête d'attelage et du pare-choc ?**

R ER2 : oui.

Dès lors que l'expert intervient pour éviter un endommagement du matériel, nous sommes dans le cadre de l'intervention de sécurité.

**Q : en HC BE, phase attelage, est-on dans le cadre d'une intervention de sécurité si le candidat oublie de mettre le filin de sécurité ?**

R ER2 : non.

L'oubli du filin de sécurité ou du flexible électrique ne doit pas faire l'objet d'une intervention de sécurité, il n'y a aucun danger pour les véhicules. Par contre, avant de partir en circulation, l'expert fera rectifier ces éventuels manquements.

## PHASES

**Q : dans le cadre de l'évaluation du dételage, est-il possible d'ouvrir le verrou coupleur avant le débranchement des flexibles sans être pénalisé ou l'ordre indiqué dans le guide est imposé ?**

R ER2 : à l'intérieur de la phase « dételage », le candidat est tenu de respecter l'ordre à l'exception des actions immobilisation / stabilisation / branchement des flexibles et la mise en position route de la suspension pneumatique (p. 22 du guide). L'ouverture du verrou coupleur avant le débranchement des flexibles sera considérée comme une opération non réalisée et évaluée comme telle.

## CIRCULATION

**Q : en examen du permis de conduire, est-il possible de s'arrêter sur un emplacement réservé aux autocars desservant une ligne régulière et les interdictions liées au transit des véhicules sont-elles applicables ?**

R ER2 : une analyse juridique est en cours pour pouvoir apporter des réponses aux cas évoqués.

**Q : en BE, ai-je des limitations de vitesses particulières ?**

R ER2 : oui.

Nul ne peut conduire un véhicule, pour lequel le permis de conduire est exigé, s'il n'est titulaire de la catégorie correspondante (cf art. R221-1 du code de la route).

Un candidat à une catégorie de permis de conduire est donc considéré comme "élève conducteur" au titre de l'article R.413-5 du code de la route et il est soumis à des vitesses maximales spécifiques.

Plus spécifiquement pour la catégorie BE, il convient de prendre en compte l'article R.413-8 (véhicule dont le PTAC est > 3,5 t ou des ensembles dont le PTRR est > à 3,5 tonnes), les vitesses maximales seront donc fonction du seul PTRR.

Par exemple :

- Une Peugeot 308 SW 2.0 hdi (PTAC : 1850kg, PTR A : 3120 kg), peut servir pour la catégorie BE avec une remorque d'un PTAC de 2500 kg (somme des PTAC = 4350 kg). Pour autant, elle aura bien un PTR A inférieur à 3500 kg (auquel fait référence le R413-8).  
Selon les textes, cet ensemble sera donc soumis aux limitations du R413-2, c'est à dire 130 km/h (110 en examen) sur autoroute.
- Par contre, le même ensemble avec une Ford Focus 2.0 Tdci 140 (PTR A de 3550 kg) sera bien soumis aux règles du R.413-8, c'est à dire 90 km/h (idem en examen) sur autoroute.

**Q : pour le bilan des compétences unifié matérialisé en circulation, l'expert doit-il barrer les compétences non concernées par l'examen de la catégorie évaluée ?**

R ER2 : oui, la ligne concernée sera rayée.

Jusqu'à l'arrivée de FAETON, les IPCSR vont utiliser le bilan de compétences unifié sous forme de "carnet de CEPC", comme avant le 19/01/2013 (3 volets autocarboneés).

Dans le cas particulier du candidat reçu à la catégorie D (ou DE) n'ayant pas atteint l'âge de 24 ans mais s'étant engagé à suivre une FIMO, il ne sera donné au candidat que l'exemplaire « école de conduite », les autres documents étant conservés et transmis en préfecture.

## CATEGORIE B (79)

**Q : le conducteur d'un camping-car entrant dans le cadre du B79 souhaitant tracter une remorque d'un PTAC > 750 Kg entre t-il dans le cadre du BE ?**

R ER2 : non.

Le conducteur d'un camping-car entrant dans le cadre de la mention additionnelle "79" suppose que nous parlons d'un véhicule possédant un PTAC supérieur à 3 500 kg auquel il serait attelé une remorque possédant un PTAC supérieur à 750 kg.

Dans une telle configuration, cela signifie :

- qu'il n'est concerné ni par la mention « 96 » portée sur la catégorie B ni par la catégorie BE ;
- qu'il entre dans la catégorie C1E si le camping-car possède un PTAC inférieur ou égal à 7 500 kg ;
- qu'il entre dans la catégorie CE si le camping-car possède un PTAC supérieur à 7 500 kg.

## CATEGORIE B (96)

**Q : l'obtention de la mention 96 pour la catégorie B nécessite-t-elle l'obtention de l'ETG et le candidat est-il soumis à un contrôle médical ?**

R ER2 : non.

Il s'agit de la catégorie B, la formation de 7 heures ne permet pas d'obtenir une catégorie supplémentaire mais bien une autorisation de conduire un ensemble dont la somme des PTAC est supérieure à 3 500 kg sans excéder 4 250 kg.

**Q : l'enseignant qui assure la formation B mention 96 doit-il être titulaire de la catégorie BE ?**

R ER2 : oui.

L'article 3 de l'arrêté du 17 janvier 2013 relatif à la formation B mention 96 précise que l'enseignant doit être titulaire de la catégorie BE ou EB en cours de validité.

Pour le BEPECASER, le tronc commun est suffisant.

Concernant enfin l'autorisation d'enseigner, elle ne comporte que la mention BE (ou EB), le B mention 96 étant, rappelons le, une catégorie B.

**Q : le véhicule tracteur utilisé pour la formation B mention 96 doit-il posséder un dispositif de double commande ?**

R ER2 : oui.

L'arrêté du 8 janvier 2001 modifié relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement à titre onéreux de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière, article 6, mentionne cette obligation.

**Q : la catégorie B mention 96 permet-elle de conduire à l'étranger ?**

R ER2 : oui.

La mention "96" est un code européen reconnu dans tous les pays membres et ceux signataires de la convention de Vienne.

## CATEGORIE BE

**Q : une catégorie EB obtenue avant le 19/01/2013 permettait à son titulaire de tracter une remorque (ou semi-remorque) possédant un PTAC > à 3 500 kilos. Est-ce toujours le cas ?**

R ER2 : oui.

Pour les conducteurs concernés, il n'est pas nécessaire de repasser en préfecture (la date d'obtention de la catégorie EB figurant sur le permis de conduire sera suffisante). Lors du renouvellement du titre, le titulaire aura alors la mention 79.06 (catégorie BE avec une remorque dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg) affecté à sa catégorie BE.

**Q : en BE, comment retranscrire le résultat sur le verso du cerfa 02 maintenant que le bénéfice du HC peut être conservé?**

R ER2 : la procédure est identique aux autres catégories : deux cases sont complétées, une pour le HC et une pour la CIR.

**Q : y a-t-il des particularités relatives à la saisies des résultats en BE ?**

R ER2 : oui.

L'application AURIGE permet bien une saisie dissociée des résultats mais ne permet pas de saisir un résultat favorable à la seule épreuve hors circulation.

C'est le cas, par exemple, d'un candidat qui a été excusé à l'épreuve en circulation juste après son plateau à l'occasion d'une panne du véhicule, d'intempéries ou de l'absence de l'original du permis de conduire.

Il convient alors de saisir sur Aurige l'épreuve du candidat en "annulation". Le bénéfice de l'épreuve hors circulation est conservée sur le dossier 02. A l'issue du passage de l'épreuve en circulation, l'inspecteur devra saisir le résultat à l'épreuve hors circulation (précédemment passée) pour pouvoir saisir celui de l'épreuve en circulation.

Cette méthode, dans l'attente d'un aménagement de l'écran de saisie Aurige, présente l'avantage de n'avoir aucun impact, ni sur les délais de présentation, ni sur le calcul des populations de référence.

## TITRES ET DIPLOMES PROFESSIONNELS DE CONDUCTEUR ROUTIER

**Q : quelles sont les principales particularités des examens du groupe lourd réalisés dans le cadre des titres et diplômes professionnels ?**

	CAP VUL	CAP CRM	CAP CLM	BAC PRO	TP CTRMTV	TP CTRMP	TP CTRIV
<b>ETG</b>	Deux séries consécutives, le résultat sera fonction de la meilleure des deux séries						
<b>HC et CIR</b>	Possibilité de passer l'épreuve CIR avant la HC (sauf CAP VUL)						
<b>HC : annonce résultats intermédiaires (IE, bilan partiel)</b>	Non. Deuxième exercice de maniabilité systématique en cas d'échec au premier						
<b>Annonce du résultat final de l'épreuve au candidat</b>	Oui (attention : seul le résultat, favorable ou défavorable, est annoncé. La note attribuée par le jury [entre 10 et 20] ne l'est en aucun cas)				Non, l'annonce se fait au responsable de la session		
<b>Composition jury</b>	<u>Obligatoire</u> : L'IPCSR Un enseignant de conduite routière <u>Facultatif</u> : Un professionnel				<u>Obligatoire</u> : L'IPCSR Un membre du jury <u>NB</u> : la personne ressource (accompagnateur) n'est pas considérée comme membre du jury		
<b>Parcours de l'épreuve conduite</b>	<u>Epreuve relative à la catégorie B</u> : pas de parcours préétablit <u>Epreuve relative aux catégories BE, C et CE</u> : parcours préétablis, travaillés et validés conjointement par les professeurs de conduite routière et l'expert des permis de conduire				Parcours préétablis, validés par le délégué à l'éducation routière du département		
<b>Répartition du parcours</b>	<u>Conformément aux dispositions des arrêtés permis de conduire</u> : 1/3 en agglomération 2/3 hors agglomération				<u>CTRIV et CTRMP</u> : 50 % en zone urbaine ou périurbaine 50 % permettant d'atteindre la vitesse maximum autorisée <u>CTRMTV</u> : 25 % en zone urbaine ou périurbaine 75 % permettant d'atteindre la vitesse maximum autorisée		
<b>Conduite en autonomie</b>	<u>Conformément aux dispositions des arrêtés permis de conduire</u> : B, BE : 5 minutes C et CE : 10 minutes				<b>20 minutes</b>		

**Q : pour la situation arrêt/départ au cours du parcours, est-il possible que l'IPCSR indique au candidat verbalement l'endroit de l'arrêt, étant entendu que l'emplacement ait été au préalable établi par le centre de formation puisque l'autonomie ne vise que la conduite ?**

R : deux solutions sont acceptées. La situation peut être intégrée au parcours, c'est à dire que le candidat gère seul, soit elle peut être à l'initiative de l'expert.

**Q : pour la situation arrêt/départ en TP CTRIV (transport de voyageurs), les arrêts prévus par le référentiel sur des emplacements de ligne par exemple suffisent ils ou un arrêt supplémentaire doit-il être effectué ?**

R ER2 : dans le cadre de ce TP, 3 ou 4 arrêts/départs sur des emplacements réservés aux autocars desservant une ligne régulière doivent être prévus dans le parcours. Il n'est pas demandé d'en faire un supplémentaire au motif que le guide d'évaluation prévoit un arrêt/départ en circulation.

**Q : pour les épreuves passées au sein des lycées professionnels, après tirage au sort du parcours par le candidat, celui ci prépare son itinéraire et se guide seul pendant l'épreuve. Cela entre-t-il dans le cadre de la phase de conduite autonome ?**

R ER2 : oui.

L'expert pourra ponctuellement reprendre provisoirement le guidage en fonction des aléas.

**Q : quels documents retrouve-t-on pour retranscrire les résultats des épreuves hors et en circulation ?**

R ER2 : tout dépend du titre ou diplôme présenté.

Pour les épreuves passées au sein des lycées professionnels (BAC PRO, CAP), les fiches de recueil "hors circulation" sont identiques à celles prévues par l'arrêté du 23 avril 2012 modifié (permis « sec »).

Pour la fiche de recueil "circulation" (unifiée pour les catégories B, BE, C, CE, D et DE), il s'agit d'une fiche spécifique reprenant l'essentiel de la présentation du CEPC utilisé depuis le 19/01/2013.

Ce document a été mis à la disposition de l'éducation nationale. Par ailleurs, un document au format A3 (comme aujourd'hui) est fourni par les lycées pour recueillir les résultats des différentes épreuves, ETG comprise.

Comme convenu avec l'éducation nationale, c'est aux lycées professionnels d'assurer les reproductions de ces divers documents, le service en charge localement de l'organisation des épreuves du permis de conduire (c'est à dire les délégués) pouvant éventuellement fournir les fichiers électroniques (sauf fiches CIR et recueil A3 qu'ils n'ont pas aujourd'hui à disposition).



Pour les épreuves passées dans les centres de formation professionnelle (TP), les fiches de recueil "hors circulation" et "circulation" sont spécifiques même si elles reprennent l'essentiel de nos présentations. Ces fiches doivent être fournies, comme il en a été convenu avec le ministère en charge de l'emploi, par les centres de formation. Elles sont intégrées aux référentiels de certification.

## FIMO

**Q : l'obtention de la catégorie D par le biais du permis « sec » est possible dès 21 ans si le candidat s'engage à suivre et obtient sa FIMO dans l'année qui suit. Si ce n'est pas le cas, qu'advient-il des épreuves passées ?**

R ER2. L'arrêté du 20 avril 2012 modifié prévoit, article 5 que :  
« sont considérées comme nulles les épreuves passées par un candidat dans les cas suivants (...)

*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)."*

Ainsi, dans le cas évoqué, le candidat qui ne fait pas la FIMO dans l'année perd le bénéfice de ses épreuves.

**Q : la FIMO concerne-t-elle les catégories C1, C1E, D1 et D1E ?**

R ER2 : oui.

## MENTION RESTRICTIVE 78

**Q : un titulaire de la catégorie B avec changement de vitesses automatique, donc avec la mention restrictive 78, souhaite passer une catégorie C avec un changement de vitesses manuel : doit-il obligatoirement régulariser sa catégorie B au préalable ?**

R ER2 : non.

Les instructions sont les suivantes (arrêté du 20 avril 2012 modifié) :  
"les candidats qui ont réussi l'examen des catégories C, CE, D et DE sur un véhicule muni d'un changement de vitesses automatique se voient délivrer un permis de conduire valable seulement pour la conduite des véhicules munis d'un changement de vitesses automatique, sauf s'ils sont titulaires d'au moins une de ces catégories du permis de conduire valable pour la conduite des véhicules munis d'un changement de vitesses manuel : B, BE, C, CE, C1, C1E, D1, D1E, D ou DE."

Le cas cité n'étant pas prévu par la réglementation, il n'est pas concerné : ce candidat conservera son B avec la mention restrictive 78.

**Q : existe t'il un délai entre l'obtention d'une catégorie avec la mention restrictive 78 et la possibilité de faire une régularisation sur un changement de vitesses manuel ?**

R ER2 : non.

Il n'y a pas de délai réglementaire prévu.

Cependant, pour effectuer une demande de régularisation il faut être titulaire de la catégorie concernée, donc en possession de son titre de conduite. Il convient également de déposer une demande avec constitution d'un dossier 02. De fait, il est impossible de passer une régularisation sans délai à la suite de l'obtention d'une catégorie code 78.

#### MENTION 97 (CATEGORIES C1 ET C1E)

**Q : le titulaire d'une catégorie C1 avec la mention 97 peut-il demander une régularisation pour obtenir la levée de cette restriction ?**

R ER2 : non.

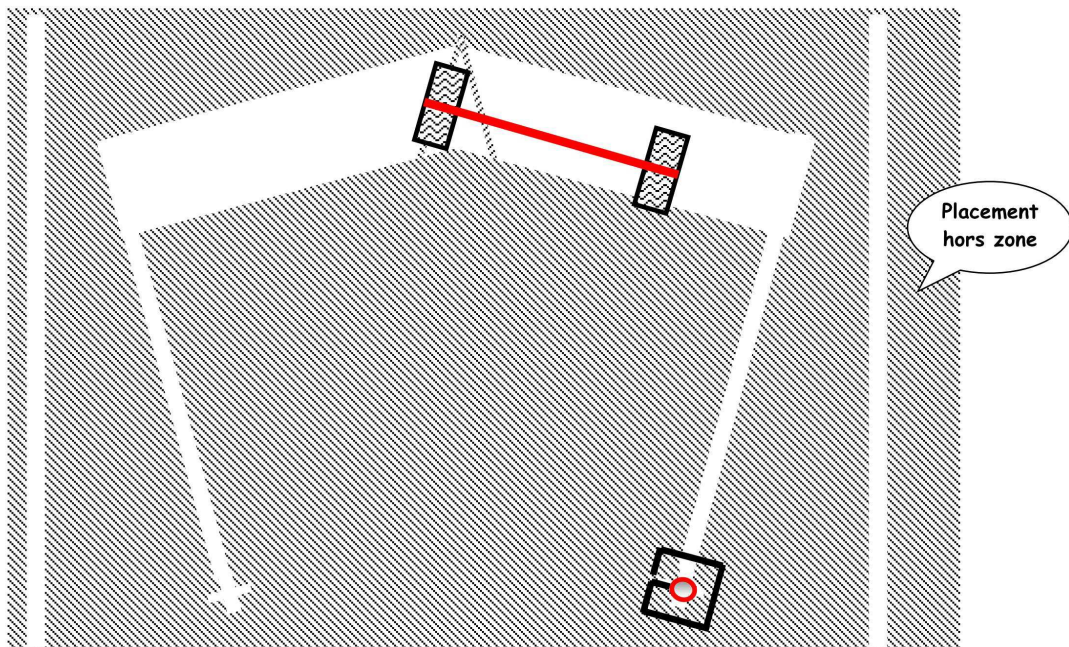
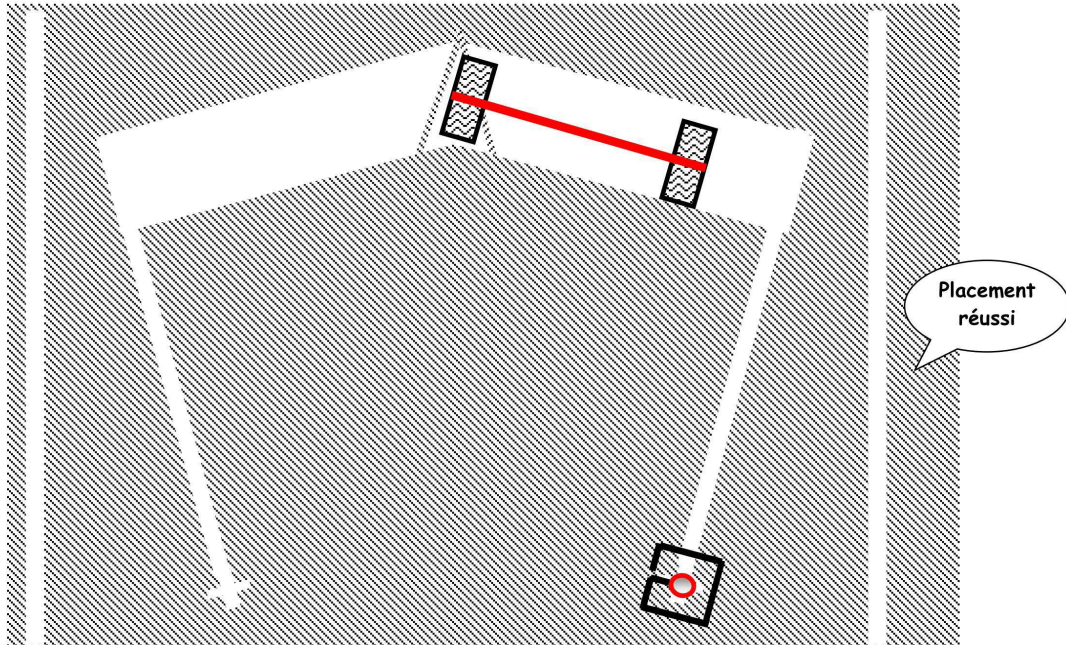
Ce candidat doit repasser l'intégralité des épreuves de la catégorie C1. C'est la raison pour laquelle nous vous avons demandé d'être extrêmement vigilant sur les réponses apportées au sujet du C1 mention restrictive 97.

## ANNEXES

- 1 – L'arrêt de précision (chevron)
- 2 – L'arrêt de précision (ligne)
- 3 – Placement créneau
- 4 – Placement piquet mise à quai
- 5 – La mise à quai
- 6 – Limitation de vitesses (groupe lourd)
- 7 – La masse maximale autorisée (MMA)

## L'arrêt de précision sur le chevron

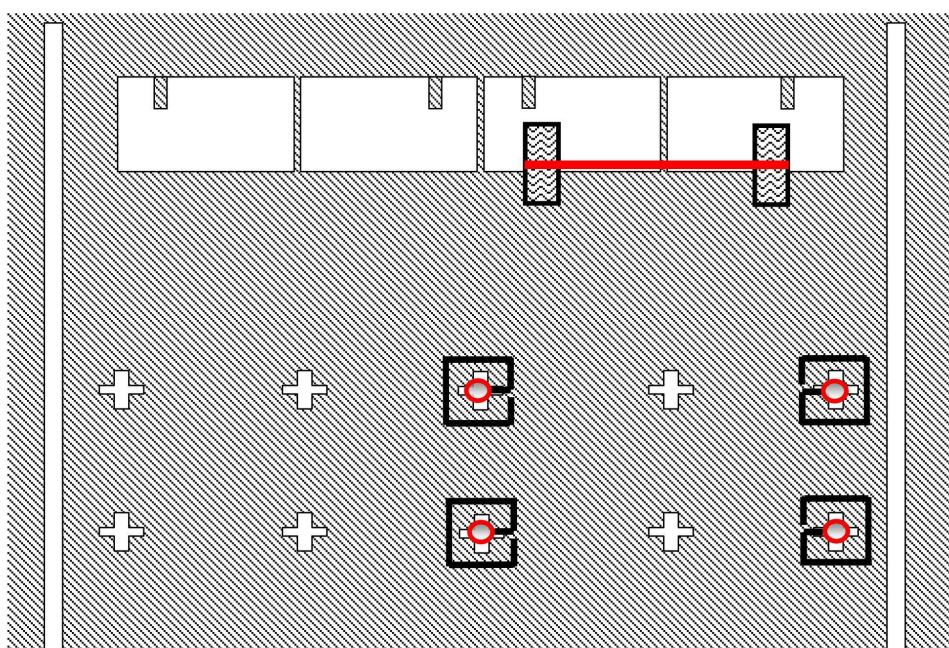
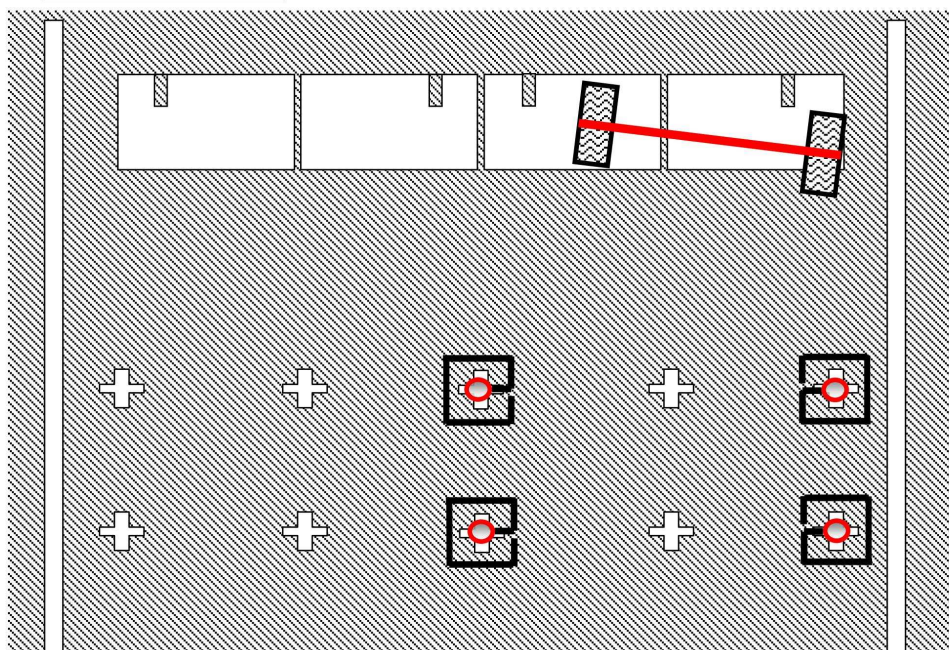
« *L'axe de l'essieu arrière* du véhicule ou de la remorque doit être sur la zone blanche matérialisée. »



## L'arrêt de précision

« *L'axe de l'essieu arrière du véhicule ou de la remorque doit être sur la zone blanche matérialisée.* »

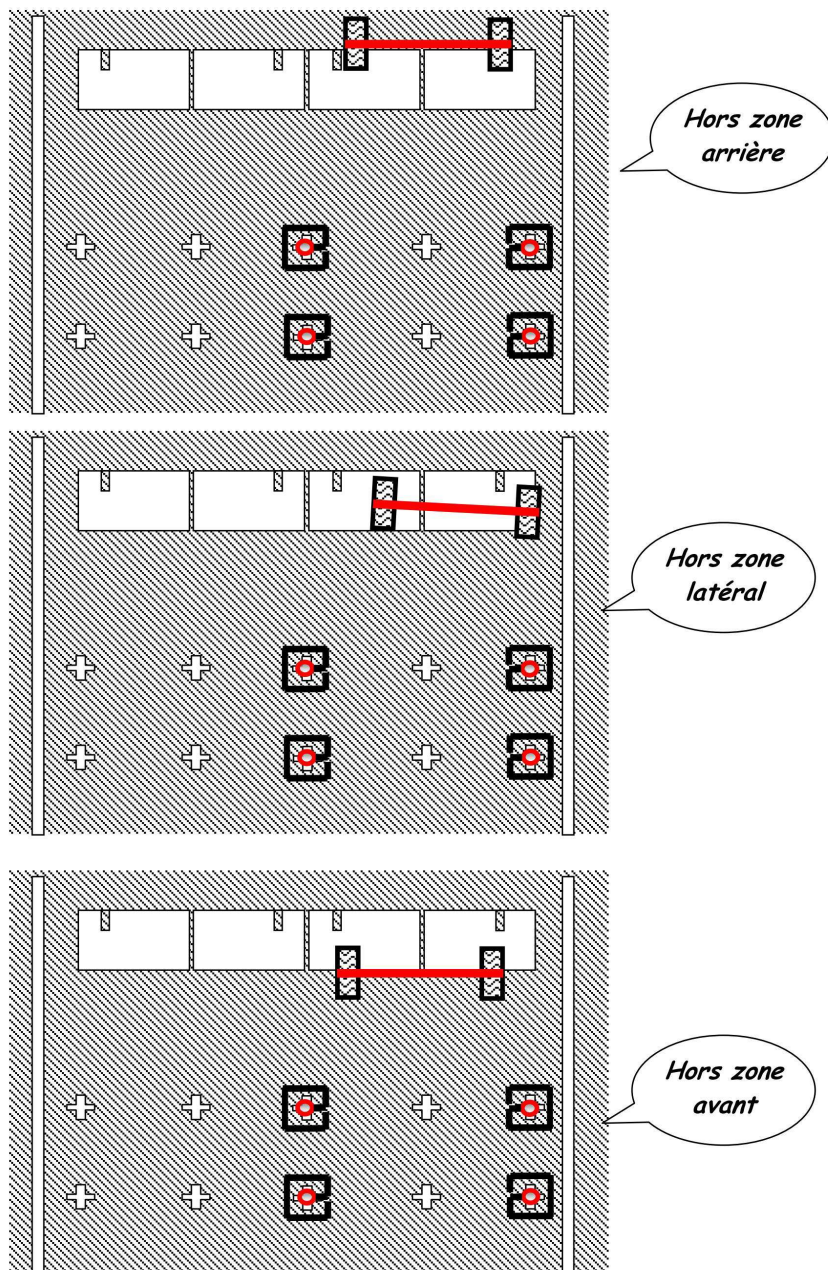
Placements réussis :



## L'arrêt de précision

« *L'axe de l'essieu arrière du véhicule ou de la remorque doit être sur la zone blanche matérialisée.* »

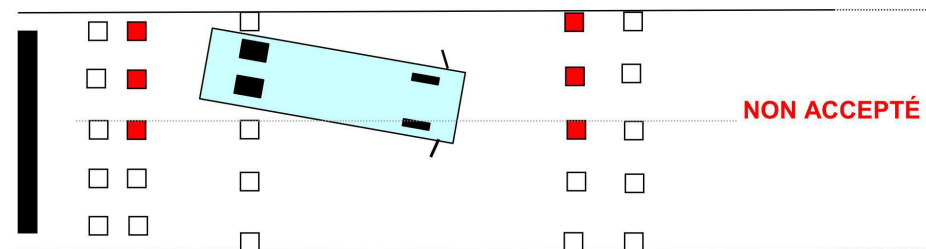
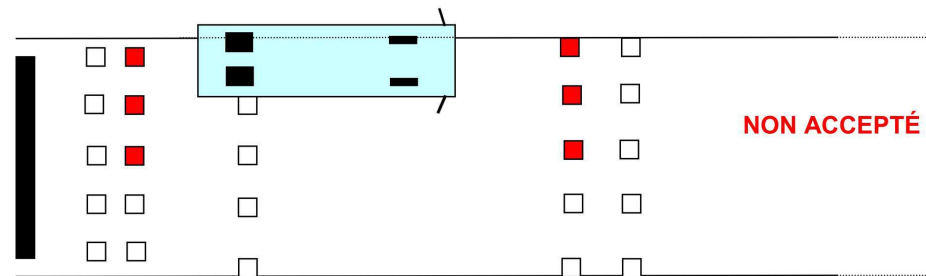
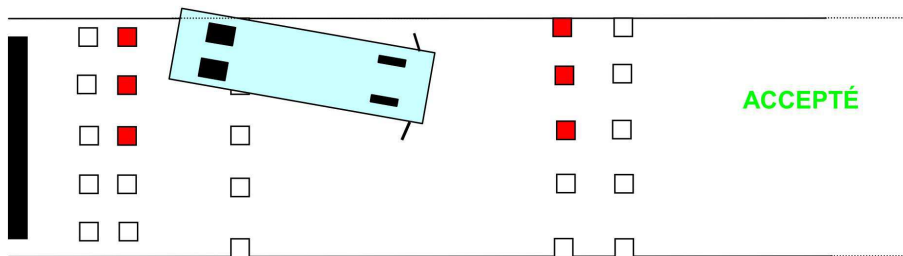
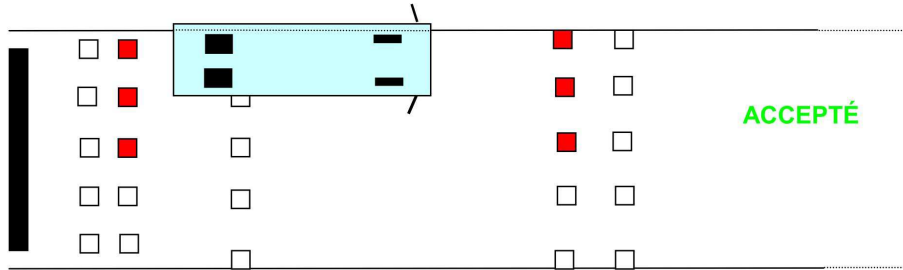
### Placements hors zone :



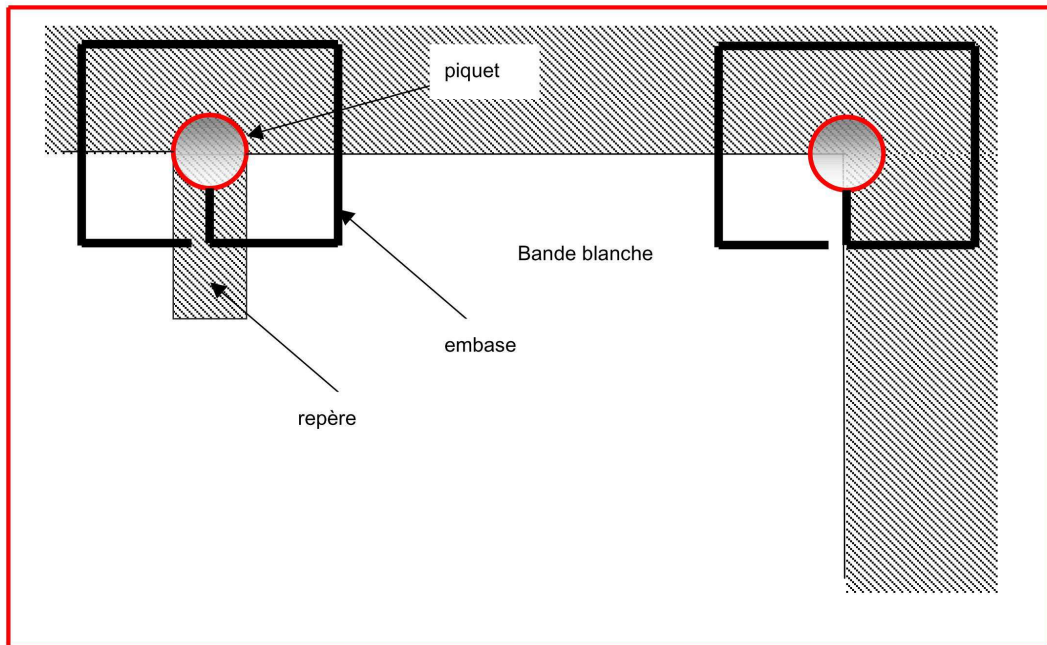
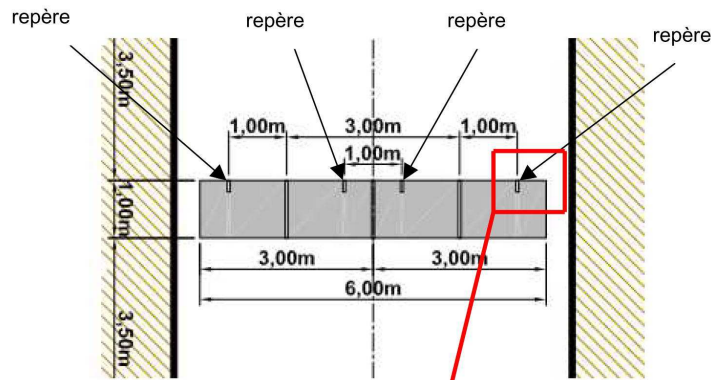
Seul l'axe de l'essieu arrière, matérialisé ci-contre en rouge, est à prendre en compte pour justifier d'un arrêt hors zone.

Il suffit qu'une partie de l'essieu se trouve hors zone pour déclarer défavorable le résultat de la manœuvre.

## Placement créneau



## Placement piquets mise à quai



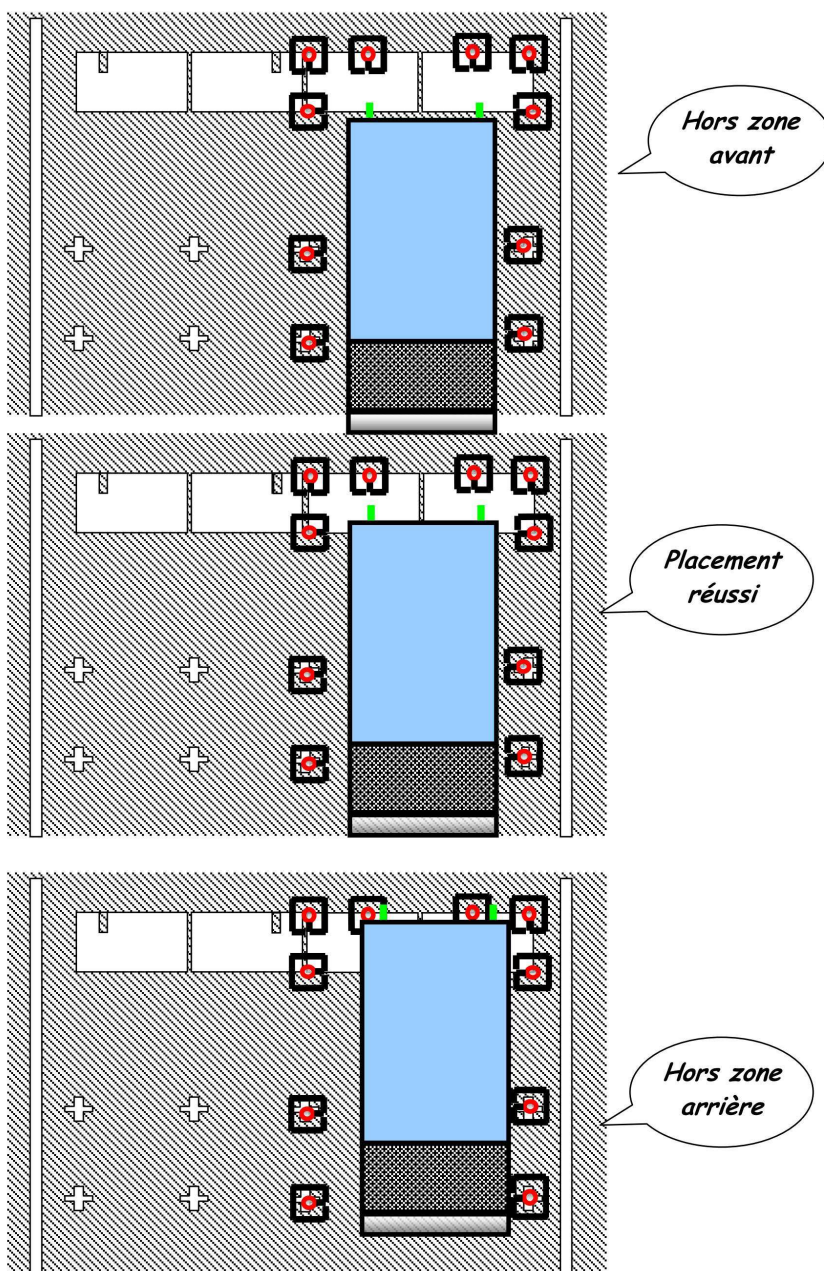


## La mise à quai

Le véhicule ou ensemble de véhicules doit être placé :





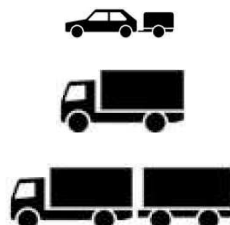

- pour la mise à quai : aplomb arrière du véhicule ou de la remorque dans la zone comprise entre les 6 derniers piquets représentant la zone de mise à quai.

Les tampons arrières qui équipent certains véhicules ou remorques font partie intégrante du véhicule ou de la remorque. Cependant, ils ne sont pas pris en compte pour valider l'arrêt dans la zone. C'est la largeur totale du véhicule ou de la remorque qu'il faut prendre en considération. Ainsi, ce sont les deux angles arrière de la caisse (hors tampon donc) qui doivent être dans la zone déterminée. En revanche, si les tampons se trouvent derrière la bande blanche matérialisée, il convient de considérer l'arrêt hors zone.



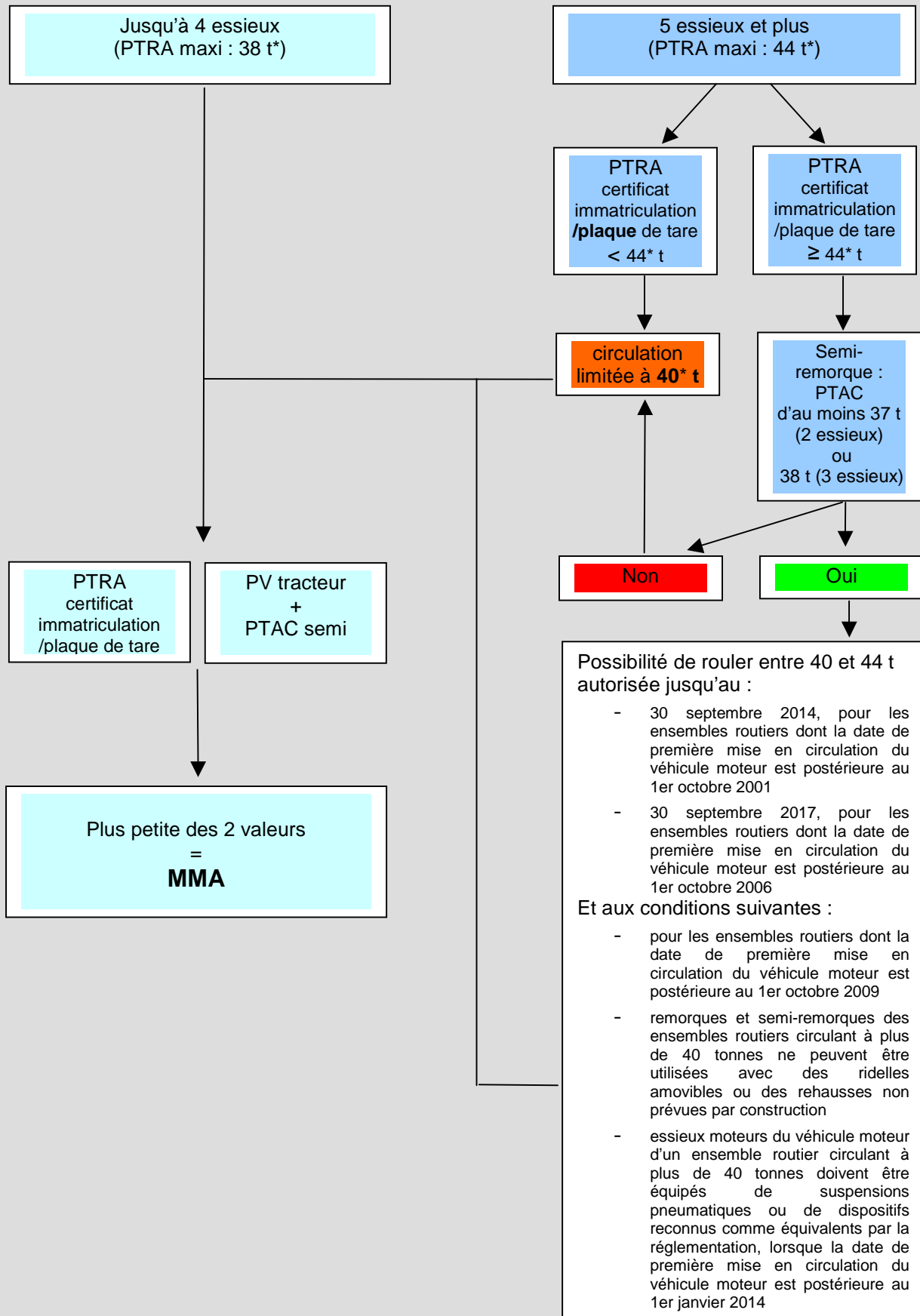
V1

## Limitations de vitesses générales - Groupe lourd

	 PTAC et PTRA ≤ 3 500 kg	 PTAC > 3 500 kg et ≤ 12 000 kg	 PTAC ou PTRA ≤ 10 000 kg	 PTAC ou PTRA > 10 000 kg	 PTAC > 3 500 kg et ≤ 12 000 kg PTRA > 3 500 kg et ≤ 12 000 kg	 PTAC ou PTRA > 12 000 kg
Autoroutes	<b>130*</b>	<b>110</b>	<b>100</b>	<b>90, 100 avec ABS</b>	<b>90</b>	<b>90</b>
Routes à 2 chaussées séparées par un terre plein central	<b>110*</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>90</b>	<b>90</b>	<b>80</b>
Routes à caractère prioritaire et signalée comme telle	<b>90*</b>	<b>80</b>	<b>90*</b>	<b>90*</b>	<b>80</b>	<b>80</b>
Autres routes	<b>90*</b>	<b>80</b>	<b>90*</b>	<b>90*</b>	<b>80</b>	<b>60</b>

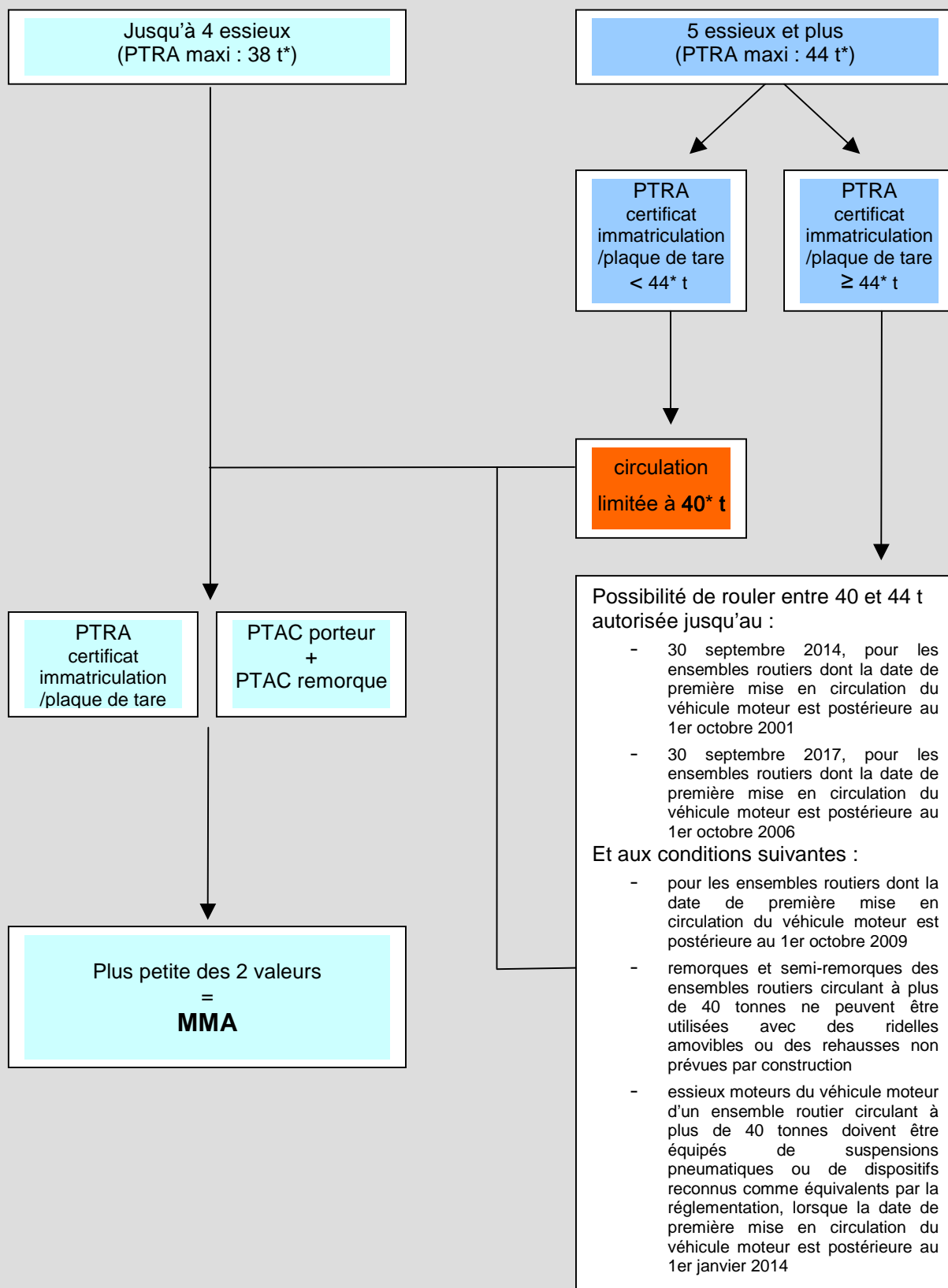
\* en examen : 110 maxi sur une autoroute, 100 une route à deux chaussées séparées par un terre plein central, 80 sur les autres routes

## Masses autorisées - Véhicule articulé



\* possibilité de 0.5 t supplémentaire lorsque le véhicule tracteur est équipé d'un ralentisseurs (art. R.312-4 du code de la route).

## Masses autorisées - Train routier



\* possibilité de 0.5 t supplémentaire lorsque le véhicule tracteur est équipé d'un ralentisseurs (art. R.312-4 du code de la route).

*Notes :*



***Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières  
Sous-direction de l'Éducation Routière et du Permis de Conduire  
Bureau du permis de conduire  
Tour Pascal B – 92055 La Défense Cedex  
Tél : 01 40 81 21 22  
Fax : 01 40 81 81 61***