



PROJET INSERR

GUIDE POUR LA FORMATION DES MOTOCYCLISTES

Pour aider les enseignants à rendre leurs élèves capables de conduire une motocyclette sans mettre en danger leur sécurité ni celle des autres

*Projet de GFM réalisé par L'INSERR
Selon convention DSCR N° 9970016 notifiée le 15/11/99*

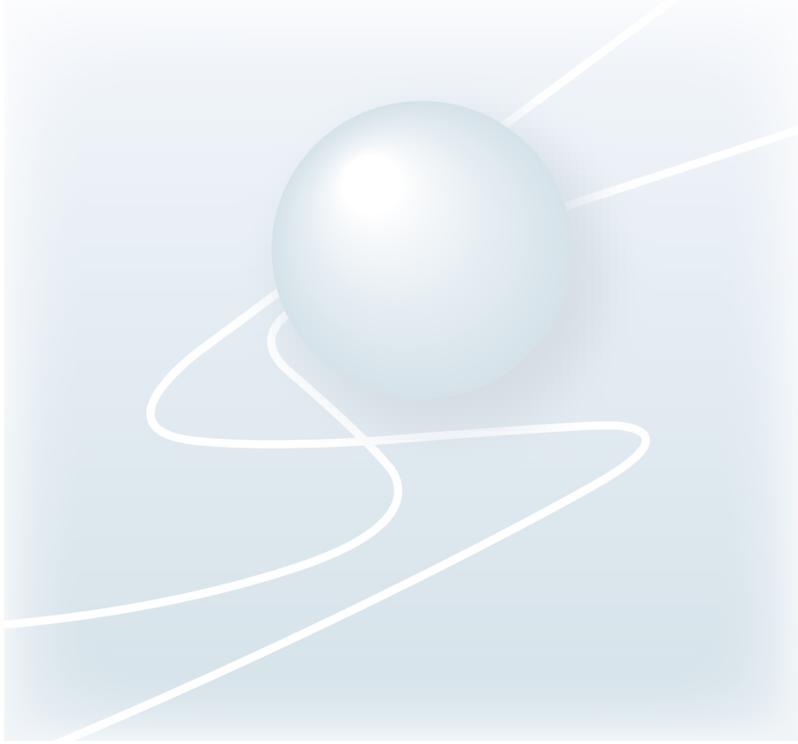
INSERR



GFM

Mars 2002

INSERR



Pour aider les enseignants de la conduite des deux-roues à rendre leurs élèves

***« capables de conduire une
motocyclette sans mettre en danger
leur sécurité ni celle des autres »***

INSERR

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	3
L'ÉVALUATION DE DÉPART	7
I. - LA FORMATION HORS CIRCULATION	14
1. LA PREMIÈRE ÉTAPE	15
Introduction	
Objectifs	
Evaluation de synthèse	
2. LA DEUXIÈME ÉTAPE	42
Introduction	
Objectifs	
Evaluation de synthèse	
II. - LA FORMATION EN CIRCULATION	61
3. LA TROISIÈME ÉTAPE	62
Introduction	
Objectifs	
Evaluation de synthèse	
4. LA QUATRIÈME ÉTAPE	84
Introduction	
Objectifs	
Evaluation de synthèse	
5. LA CINQUIÈME ÉTAPE	107
Introduction	
Objectifs	
Evaluation de synthèse	
L'ÉVALUATION SOMMATIVE	135
FICHES DE SUIVI DE PROGRESSION	141
TRACÉS DES PISTES	145
LEXIQUE	156
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	167

PRÉAMBULE

POURQUOI UN GUIDE ADAPTÉ À LA MOTO ?

En 1989, l'apprentissage de la conduite a connu une réforme qui a permis d'intégrer la **pédagogie par objectifs** et l'**évaluation continue** dans l'enseignement de la conduite. Cette réforme a fait apparaître un consensus de la part de l'ensemble des professionnels autour de la nécessité d'une harmonisation des pratiques.

Le **guide pour la formation des automobilistes** a permis de créer un « référentiel de formation », base d'étude pour les étudiants qui préparent le BEPECASER ou le BAFM.

Le **guide pour la formation des *motocyclistes*** apporte un complément logique et espéré par la profession aux ouvrages pédagogiques officiels.

Le programme de formation des conducteurs de « deux-roues » est aujourd'hui un document de référence (voir livret A/AL). Cependant les modalités de l'évaluation continue sont à préciser afin d'harmoniser les formations et les évaluations.

A l'heure où l'on parle de plus en plus de « qualité », où des « labels » se développent, les outils permettant de valider ces intentions font défaut.

L'objet de cet ouvrage est d'aider les enseignants de la conduite des deux-roues à rendre leurs élèves « capables de conduire une motocyclette sans mettre en danger leur sécurité ni celle des autres ». Il devrait également contribuer à une plus grande reconnaissance du public envers la profession.

QUELLES SONT LES SPÉCIFICITÉS DE CE GUIDE ?

Tout d'abord, il tient compte de l'expérience de plusieurs années de travail avec le **Guide pour la formation des automobilistes**, tant en formation d'enseignants (BEPECASER et stages de sensibilisation de 3 jours) qu'en formation de futurs conducteurs. Ce nouvel ouvrage tente de prendre en compte les difficultés et les attentes des enseignants.

Par ailleurs, chaque fois que ce fut possible, le Guide pour la formation des automobilistes a été repris, à seule fin de conserver une homogénéité dans les apprentissages, ainsi qu'une assimilation rapide de cet outil.

Ce guide n'est pas un produit fini. Il a néanmoins le mérite d'exister et il doit être considéré comme un document adaptatif. Cet objectif ne sera atteint que si tous les acteurs impliqués dans le dispositif de formation s'engagent à utiliser cette première version et s'efforcent de capitaliser collectivement leur expérience pour l'enrichir et l'améliorer au fil du temps.

Formaliser l'apprentissage présente l'inconvénient d'augmenter quelque peu les contraintes de travail (certains enseignants les trouvent déjà suffisamment lourdes). C'est au regard du résultat obtenu que l'on pourra trouver la récompense de ses efforts. Ce guide est un outil pédagogique qui met en évidence le professionnalisme de l'enseignant moto.

Dans ce but, certains points ont fait l'objet d'une attention particulière. Ainsi, des critères d'évaluation très précis ont été établis pour de nombreux Objectifs Spécifiques du programme (principalement pour les étapes 1 et 2).

Ces critères précis doivent aider l'enseignant à démontrer à ses élèves la nécessité d'une évaluation continue. Ces évaluations (parfois jugées comme une perte de temps dans l'apprentissage), sont trop souvent ignorées.

L'évaluation continue est avant tout destinée aux élèves pour qu'ils mesurent eux-mêmes leur progression. Elle doit leur permettre, non seulement d'intégrer la notion de volume personnalisé de formation, mais aussi et surtout de prendre en charge leur apprentissage et de comprendre que la « conduite parfaite » n'existe pas.

Les standards d'évaluation spécifiques de certains objectifs doivent être considérés comme le minimum de compétences à acquérir pour qu'il y ait validation. Ces compétences atteintes à un moment donné sont certifiées par un contenu valable pour tout élève en formation « deux-roues ». Cependant l'enseignant garde la liberté, d'une part d'être plus exigeant que le guide s'il le souhaite, et d'autre part de personnaliser son travail. Il lui est surtout demandé de **ne pas valider un objectif lorsque les conditions minimums requises ne sont pas atteintes.**

Une autre spécificité du guide tient dans la création de fiches pour les Evaluations de Synthèse, ce qui doit permettre une meilleure gestion de celles-ci. Par exemple, il sera possible de remettre à l'élève un exemplaire afin qu'il puisse réfléchir sur les points à retravailler. Un autre exemplaire sera conservé dans la fiche de suivi de formation.

COMMENT UTILISER LE GUIDE ?

Avant tout, une relecture de la première partie du Guide pour la Formation des Automobilistes est indispensable, et une bonne pratique de la seconde partie facilitera l'appropriation et l'utilisation du présent guide.

En ce qui concerne le travail sur les objectifs, il est conseillé de conserver la progressivité du livret de formation sauf pour les objectifs a et b de l'étape 1. Ceux-ci pourront être abordés tout au long de l'apprentissage hors circulation (étape 1 et 2), car ils représentent une somme de connaissances trop importante pour être traités en totalité dès le début de la formation.

L'ÉVALUATION DE DÉPART

Elle a été rendue obligatoire. Elle est indispensable pour engager une formation. Il existe déjà quelques exemples de grille d'évaluation de départ. Celle proposée dans ce guide a été élaborée par un groupe d'enseignants de la conduite. Elle a été conçue pour laisser une grande latitude de jugement à l'enseignant, basée sur son expérience.

A la fin de l'ouvrage, des fiches de progression sont à disposition pour permettre d'affiner le pronostic concernant la durée de formation.

VALIDATION D'UN OBJECTIF

Chaque validation d'objectif correspond à une structure identique :

Commentaire :

Il donne l'esprit dans lequel l'objectif sera travaillé, et apporte quelques précisions utiles à l'enseignant et à l'élève. C'est pourquoi il est conseillé à l'enseignant de reprendre le commentaire avec l'élève.

Mise en œuvre des conditions opérationnelles :

Caractéristiques de l'objectif

Elles reprennent sous forme de libellés les sous objectifs du livret. Elles définissent le résultat à atteindre. Elles doivent être annoncées à l'élève en début de travail sur l'objectif.

Conditions minimales optimales

C'est le minimum d'acquisitions souhaitable pour aborder ce nouvel objectif.

Conditions de réalisation

Pour réaliser le travail pédagogique, il est nécessaire de fixer des conditions de temps, de lieu, les outils... Celles-ci ne sont pas exhaustives afin de permettre à chaque enseignant de s'adapter à ses spécificités.

Evaluation de savoir

Ce sont des questions et des réponses qui permettent d'évaluer les savoirs de l'élève.

Cette évaluation ne peut être construite qu'après un cours élaboré par l'enseignant à partir des réponses proposées.

Evaluation des savoir-faire

Ce sont des exercices qui permettent d'évaluer les savoir-faire de l'élève. Ils fixent un niveau minimum en deçà duquel l'objectif ne peut être validé. En aucun cas ils ne constituent les exercices de travail de cet objectif.

LES ÉVALUATIONS DE SYNTHÈSE

Pour les étapes hors circulation, des fiches ont été réalisées pour faciliter ces évaluations.

Pour chaque étape un tableau synoptique permet de visualiser l'ensemble de l'évaluation.

CONSIGNE DE LECTURE :

Chaque mot suivi d'un astérisque (*) renvoie à sa définition en lexique.

INSERR



ÉVALUATION DE DÉPART

ÉVALUATION DIAGNOSTIC/PRONOSTIC

COMMENTAIRE :

Cette première évaluation revêt une importance qui va au-delà du diagnostic que va effectuer l'enseignant.

En effet, nous savons que bien souvent, il y a un décalage entre le travail qui est prévu dans une formation à la conduite, et l'idée que s'en fait l'élève.

L'évaluation de départ doit permettre à l'apprenant de comprendre l'utilité pour lui-même de suivre une formation accomplie.

*L'enseignant ne pourra pas oublier que son élève souhaite « avoir son permis », mais il lui appartiendra de susciter en lui l'envie d'aller au-delà de ce souhait pour apprendre ce qui est loin d'être superflu, et qui le rendra « **capable de conduire une motocyclette sans mettre en danger [sa] sécurité ou celle des autres** ».*

Au cours de l'évaluation, on observe souvent un changement d'attitude des élèves qui découvrent au travers des questions qui leur sont posées qu'apprendre à conduire une moto ne relève pas seulement d'un « jeu de quilles », mais aussi de l'acquisition de connaissances qui permettront d'éviter de se retrouver dans des situations difficiles qui pourraient coûter beaucoup plus cher que l'investissement que représente la formation.

La grille d'évaluation proposée dans cet ouvrage représente un exemple de ce qui peut être fait.

EXEMPLE DE GRILLE D'ÉVALUATION

Nom..... Prénom..... Date.....

1. EXPERIENCE DE LA CIRCULATION ROUTIERE (1, 2, 3)

Voyagez-vous fréquemment en moto ? avec qui ?.....

Utilisez-vous un vélo, un cyclo ? Pas du tout, un peu, couramment ?.....

Possédez-vous un permis de conduire ? (A1, B).....

Avez-vous appris à conduire une moto ?.....

(nombre de kilomètres parcourus ou nombre d'heures)

Sur la voie publique ou hors circulation ?.....

2. CONNAISSANCES MOTO (1, 2, 3)

Connaissez-vous les caractéristiques des motos ?.....

(freins, suspension, moteur, etc...)

Sur une moto, que signifient ces symboles ?.....

Connaissance de la réglementation.....

(panneaux, situations de conduite)

Sur une carte routière, que signifient ces sigles ?.....

3. APTITUDES (1, 3, 5)

Test de la vue après correction (œil droit, œil gauche).....

Mesure du champ visuel.....

Citez les objets que vous avez observés.....

Test du réflexomètre.....

Pratiquez-vous un sport ?.....

Exercez-vous des activités manuelles ?.....

4. FACTEURS PSYCHOLOGIQUES (1, 5, 7)

Pourquoi avez-vous décidé d'apprendre à conduire une moto ?.....

A votre avis, dans votre apprentissage, le plus gênant sera :

- les commandes, les vitesses et l'embrayage, les autres conducteurs, l'examen.....

Si on vous dit « réussir le permis dès la première fois » vous pensez :

- c'est plutôt un coup de chance, c'est normal, ça ne m'arrivera pas.....

Quel type de moto aimeriez-vous posséder ?

Résultat



Proposition
Volume minimum h

Nom de l'évaluateur :

Signature :

L'INTENTION DE L'ÉVALUATEUR doit être de détecter, parmi les futurs élèves, ceux qui apprendront normalement (la majorité), ceux qui apprendront avec difficultés et ceux qui apprendront sans aucune difficulté. Ceci, afin de proposer un plan de formation adapté. Pour ce faire, il est nécessaire de recueillir des informations pour établir le pronostic et interpréter le résultat.

INFORMATION UTILES

Ces informations portent sur 3 domaines : les connaissances acquises, les aptitudes physiques et les facteurs d'ordre psychologique.

Acquis

Expérience de la circulation routière

- pratique de la ville, de la route
- vélo
- cyclo
- passager habituel de VL, de moto, qui conduit ?
- conduite de véhicules à 4 ou 2 roues à moteur (autres que la voiture ou la moto)
- permis déjà obtenu
- conduite d'une moto
- kilomètres parcourus
- voie publique ou hors circulation
- implication éventuelle dans accident

Connaissances dans le domaine motocycliste

- attestation scolaire de sécurité routière, besoin de savoir, curiosité
- termes motocyclistes
- commandes, témoins, panneaux
- orientation, carte routière

Aptitudes

Perception

- test de la vue, oeil droit, gauche
- avec correction ?
- mobilité du regard
- champ visuel
- ouïe

Mémoire

- visuelle
- observation

Compréhension

- maîtrise de la langue
- niveau d'études
- profession, le cas échéant
- habileté gestuelle
- réflexomètre
- activités manuelles
- sport pratiqué

Facteurs d'ordre psychologique

Confiance en soi

- âge, sexe
- appréhension
- motivation pour apprendre

Emotivité

- maîtrise de soi

VALORISATION DES OBSERVATIONS

L'évaluateur attribuera à chaque domaine l'importance souhaitée par des observations chiffrées. Par exemple, pour donner de l'importance au facteur VUE, l'acuité de l'œil droit et celle de l'œil gauche s'ajoutent.

Toutefois, l'évaluateur aura à cœur de se rappeler que :

- dans le domaine de l'acquis, les informations sont faciles à recueillir, mais d'une importance relative,
- dans le domaine des aptitudes, les informations sont assez faciles à recueillir, assez difficiles à interpréter et pourtant d'une grande importance.
- dans le domaine psychologique, les informations sont à la fois très difficiles à recueillir et à interpréter. Pourtant leur importance est essentielle.

Le peu de fiabilité des informations et de l'interprétation devrait conduire à modérer la valeur de ces observations, par prudence.

RECUEIL DE CES INFORMATIONS

L'évaluateur prendra soin d'expliquer clairement l'objet de cette séquence d'évaluation et de mettre à l'aise le futur élève.

A chaque instant, l'évaluateur doit avoir une idée bien claire de son intention : prédire la durée de la formation et non pas l'aptitude à bien conduire. En effet, une mère de famille de 30-40 ans deviendra très probablement une conductrice sûre, mais rien ne permet de penser a priori qu'elle apprendra vite.

L'évaluateur, pour chaque critère se référera au principe suivant :

- Si la réponse du futur élève laisse penser que ce point est positif pour un bon apprentissage du futur élève, il inscrira la note dans la colonne de droite.
- Si la réponse du futur élève laisse penser que ce point n'est pas significatif pour l'apprentissage du futur élève, il inscrira la note dans la colonne du centre.
- Si la réponse du futur élève laisse penser que ce point peut se révéler gênant pour un bon apprentissage du futur élève, il inscrira la note dans la colonne de gauche.

En tant que passager, voyagez-vous souvent en moto ?

Avec qui ?

On recherche la valeur du modèle qui servira de référence au futur élève (conducteur passif, sportif, agressif, etc...)

Avez-vous parfois l'occasion de guider le conducteur ?

Carte routière, plan de ville, panneaux de direction,...

On recherche le sens de l'initiative et de l'orientation.

Utilisez-vous un vélo ou un cyclo ?

Pas du tout, un peu, couramment ?

On recherche l'expérience de la circulation (ainsi que le sens de l'équilibre et le regard)

Possédez-vous un permis de conduire ?

(AT, AL, A1, B)

On recherche l'acquisition d'une formation de base

Avez-vous obtenu un diplôme scolaire de sécurité routière ?

On recherche l'acquisition de connaissances théoriques.

Avez-vous déjà appris à conduire une moto ?

- Nombre de kilomètres parcourus ? (ou nombre d'heures)
- sur la voie publique ou hors circulation ?
- type de véhicule ? avec qui ? durée de l'entraînement ?
- satisfaction de l'apprenti ? de l'initiateur ? incidents ?

On recherche l'expérience dans la conduite d'une moto.

Connaissez-vous les caractéristiques des véhicules utilisés ?

Type de moteur, freinage, direction, suspension, transmission,...

On recherche les connaissances dans le domaine de la moto.

Sur une moto, que signifient ces symboles ?

- Témoin de point mort, huile,...
- Une planche de symboles serait utile

On recherche l'intérêt du futur élève pour la moto.

Sur une carte routière, que signifient ces sigles ?

- Repères de calcul de distance, échangeurs, RN, CD,...
- Une carte routière est indispensable

On recherche les connaissances du futur élève pour l'organisation d'un parcours.

Vision œil droit ? œil gauche ? (avec correction éventuellement)

Prévoir un "cache" pour vision monoculaire.

On recherche une distorsion entre les 2 yeux (sens du relief, évaluation des distances).

Champ visuel

(Avec deux ampoules +/- écartées, les pouces du moniteur, etc...)

On recherche ce qui limite ce champ (gêne par cheveux, branches de lunettes,...) et on attire l'attention sur ce point très important.

Citez les objets que vous venez de voir

Dans une boîte, sur une diapo, accrochés au mur, sur une planche de photos, etc...

On recherche la mémoire visuelle à court terme.

Temps de réaction (test du réflexomètre)

(Feuille de papier ou carton avec graduations sommaires).

Répéter le lâcher du carton au moins trois fois (2 coups d'essai)

On recherche grossièrement le temps de réaction et on attire l'attention sur ce point très important. A cette occasion on évalue assez aisément l'émotivité.

Pratiquez-vous un sport ?

Pas du tout, un peu, couramment, lequel ?

On recherche, outre la maîtrise des gestes, une expérience de la solidarité collective et le respect des règles acceptées.

Exercez-vous des activités manuelles ?

On recherche l'aptitude à apprendre la maîtrise des gestes (utilisation de machines outils, de commandes à pédales, etc...).

Pourquoi avez-vous décidé d'apprendre à conduire ?

On recherche à évaluer la motivation pour apprendre.

Remarque : une sur-motivation (besoin urgent, par exemple) peut générer une angoisse perturbatrice.

A votre avis, dans votre apprentissage, le plus gênant sera :

- les commandes, les vitesses et l'embrayage ?
- les autres conducteurs ?
- l'examen du permis ?

On recherche une appréciation réaliste des difficultés à venir.

Si on vous dit « réussir le permis dès la première fois », vous pensez :

- c'est plutôt un coup de chance
- c'est normal, si on est bien préparé
- ça ne m'arrivera pas

On recherche la confiance du futur élève dans le système « formation-examen »

Quel type de moto aimeriez-vous posséder ?

Si l'élève n'avait aucune contrainte financière, quel type de moto achèterait-il ? :
tourisme, tout terrain, sportif, luxe, etc...

On recherche l'idée que se fait le futur élève de la moto et la mesure de sa conception de la sécurité routière.

Résultats :

L'évaluateur additionne le nombre de points de la colonne de droite, de la colonne du centre et de la colonne de gauche. Il totalise ces résultats et retranche éventuellement les notes de l'évaluation pratique.

A titre d'exemple, le résultat peut être considéré comme bon si le total des points est supérieur à **70**, on proposera alors **20 heures de conduite**.

Le résultat peut être considéré comme normal si le total des points est compris entre **70 et 50**, on proposera alors entre **25 et 30 heures de conduite**.

Le résultat peut être considéré comme faible si le total des points est inférieur à **50**, on proposera alors entre **30 et 35 heures de conduite**.

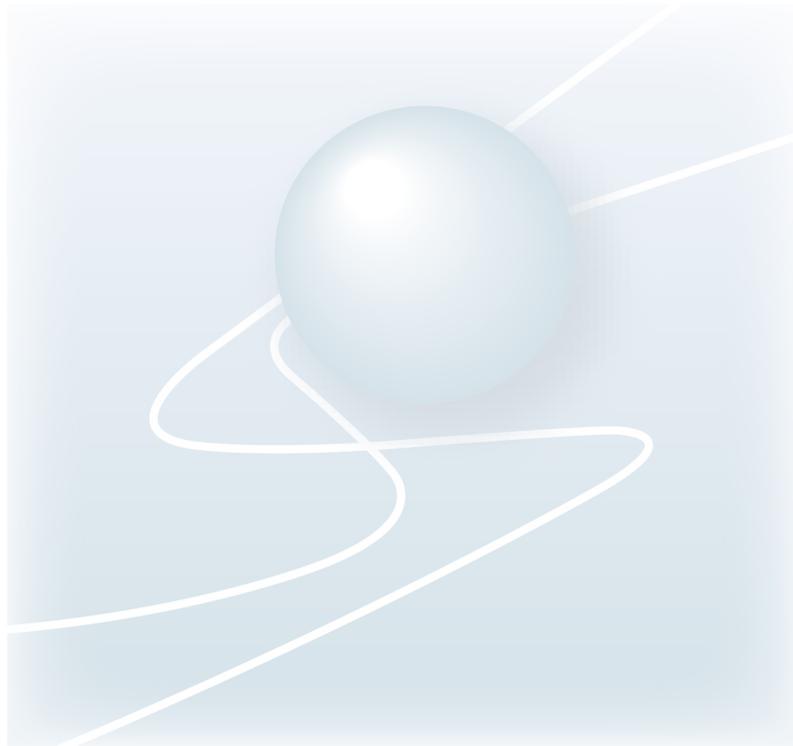
Proposition :

Le résultat chiffré n'est qu'un simple élément de l'appréciation de l'évaluateur. Aucun calcul pseudo-scientifique ne permettra jamais d'évaluer les connaissances acquises, les aptitudes à se transformer et la motivation d'un futur élève. .

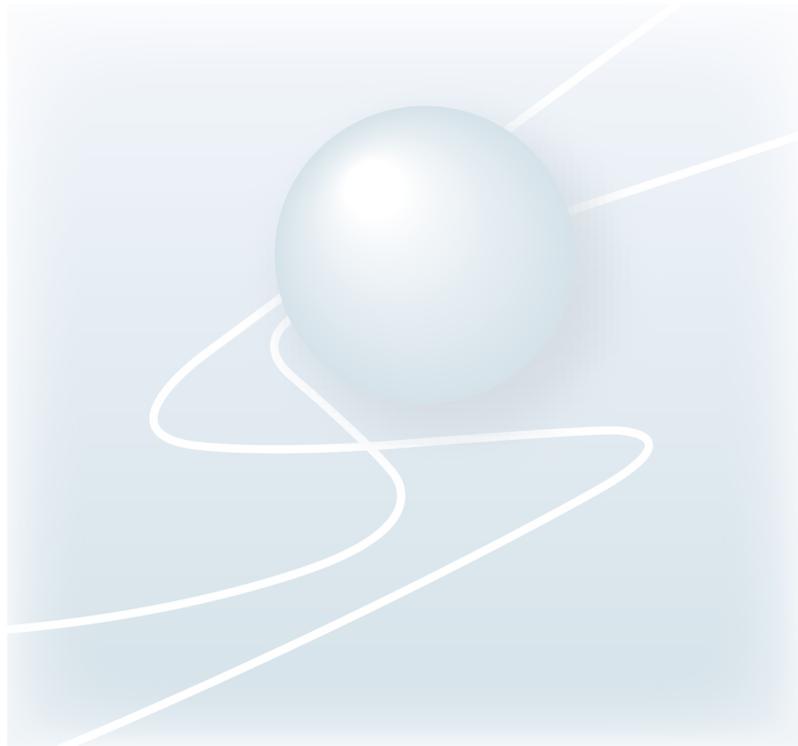
L'évaluateur, avec la prudente réserve qu'il convient d'adopter dans le domaine des sciences humaines, proposera un volume de formation.

L'élève garde la liberté d'accepter ou de refuser cette proposition.

INSERR

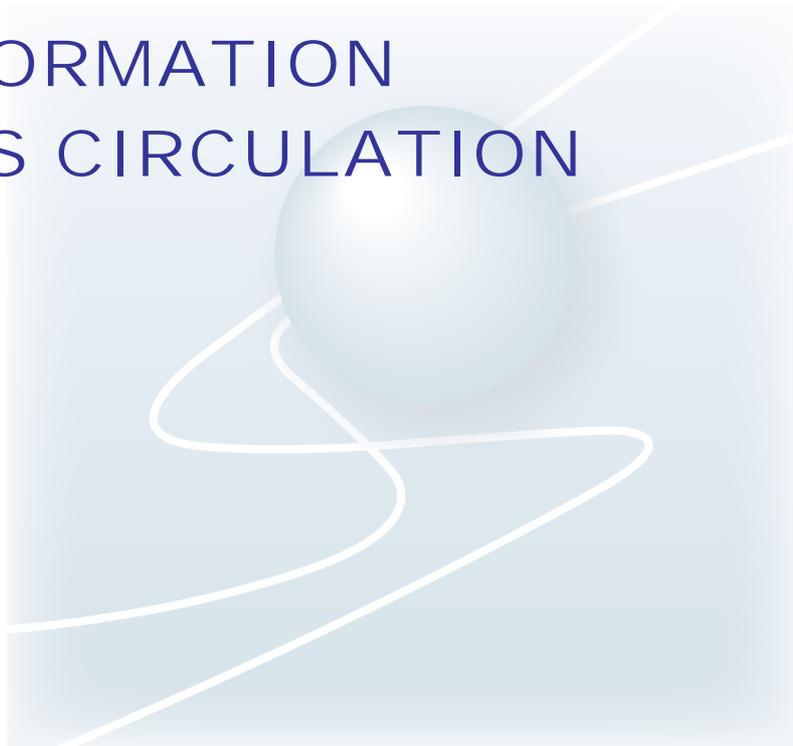


INSERR



I. LA FORMATION HORS CIRCULATION

INSERR



LA PREMIÈRE ÉTAPE

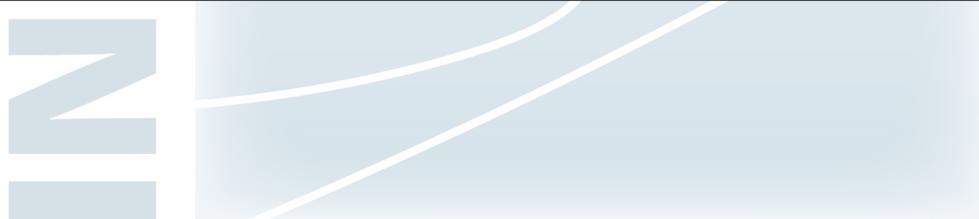
MAÎTRISER LA MOTO À ALLURE LENTE HORS CIRCULATION

COMMENTAIRE :

Maîtriser la moto : l'élève doit apprendre certains automatismes, correspondant à un premier degré de manipulations, propres à l'usage d'une moto. Ces automatismes doivent permettre l'acquisition d'une certaine coordination de ses perceptions et de ses gestes, pour que la moto reste contrôlée dans des conditions qui sont relativement faciles parce qu'elles lui laissent le temps de réagir (vitesse, trafic).

Allure lente : ces premiers automatismes et coordinations doivent permettre de contrôler les déplacements de la moto alors que la vitesse ne dépasse jamais 20 kilomètres à l'heure.

Hors circulation : l'apprentissage de la conduite d'une motocyclette nécessite un travail de développement d'aptitudes spécifiques (équilibre), qui ne peut se concevoir que dans un lieu spécifique, à l'écart de la circulation, même faible.



PHÉNOMÈNE MOTO : CONNAISSANCES

COMMENTAIRES :

Faire prendre conscience au futur motocycliste qu'un apprentissage ne se limite pas uniquement à l'acquisition de "savoir-faire", est un travail difficile, mais nécessaire. En effet, on ne peut concevoir une approche sur des attitudes positives de sécurité (dans notre langage professionnel : le "savoir-être"), sans qu'il y ait un travail sur des connaissances théoriques (le savoir).

On pourrait dire que les cours théoriques répondent de manière sous-jacente à deux objectifs non formalisés :

- créer une "dissonance" (un malaise) entre une pratique de la moto jouant sur le risque, et des connaissances qui vont à l'encontre de ce type d'attitude : on peut espérer qu'à l'usage, les situations minimales d'échec sur la route ("presqu'accident") renforceront ces connaissances et permettront d'apaiser la conduite. Dans le cas contraire (absence de cours théoriques), les situations d'échec sur la route, lorsqu'elles n'ont pas entraîné une issue fatale, peuvent être vécues comme une "chance de vie" supplémentaire, conduisant à un renforcement de la prise de risque, le motard croyant alors échapper aux lois des grands nombres, ainsi qu'aux lois physiques incontournables.
- déplacer le plaisir : on ne peut pas demander à une personne d'apaiser sa conduite, sans l'aider à trouver le moyen de compenser la perte de plaisir que cela occasionne (dans la confrontation au risque); les cours théoriques doivent permettre de remplacer le plaisir de la maîtrise du pilotage (qui est souvent du côté de l'illusion), par la satisfaction de maîtriser un phénomène dans son ensemble, en connaissant mieux les limites objectives de la conduite.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

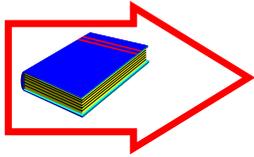
L'élève devra connaître sans équivoque les éléments généraux propres à sa formation, à sa moto, et aux relations avec les autres.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- **Évaluation de départ effectuée.**

CONDITIONS DE REALISATION :

Les connaissances seront développées, si possible, à l'occasion de véritables cours en salle, mais le travail sur piste reste envisageable. On se servira le plus souvent de travaux pratiques, dont les résultats seront synthétisés par l'enseignant au moyen notamment de transparents et de cassettes vidéos.



ÉVALUATION DE SAVOIR

Les savoirs sont ceux présentés dans les 20 fiches utilisées pour l'examen. L'enseignant pourra organiser les cours pendant la durée de la première et de la deuxième étape.

On s'assurera de l'acquisition des connaissances par une interrogation orale portant sur chaque sujet, intervenant quelques jours après le cours correspondant. On notera l'élève sur 20. En dessous de 10/20, l'objectif ne sera pas validé. On se servira d'une grille de notation, portant sur 2 critères :

- * organisation de l'exposé (8 points)
- * maîtrise des contenus (12 points)

L'échec à cette interrogation imposera un travail personnel complémentaire (révision).

THÈMES À TRAITER :

1. LE MOTARD ET SA FORMATION (à traiter pour aborder E1a, et démarrer la formation) :
L'apprentissage de la conduite ; les étapes de la formation ; après le permis.
2. LE MOTARD ET SA MOTO :
Forme physique du motard et conduite ; moto pratique – moto loisir ; choix d'une moto ; la moto et ses risques ; équipement et entretien de la moto (E1b); l'équipement du motard ; passagers et bagages (E1f, E2d); voyager : itinéraire – horaire (*); météo – état de la route (*); route de nuit (*); la vitesse (E2c); le freinage (E2b); stabilité et trajectoire (E2c).
3. LE MOTARD ET LES AUTRES :
Les motards vus par les autres (*); la règle du jeu (*); quelques risques à connaître ; obligatoire : l'assurance ; les accidents.

N.B. : les références d'objectifs inscrites entre parenthèses, permettent de repérer le moment opportun pour traiter un thème dans la formation. Certains thèmes font l'objet de connaissances utiles dans les étapes 3, 4, et 5 : ils sont repérés par une *, et peuvent être traités, ainsi que les thèmes qui ne font l'objet d'aucun signe, indifféremment pendant l'apprentissage des étapes 1 et 2.

E1b

CONNAÎTRE LES PRINCIPAUX ORGANES DE LA MOTO, LES PRINCIPALES COMMANDES ET LE TABLEAU DE BORD

COMMENTAIRES :

Cet objectif permettra de prendre contact avec la ou les motos utilisée(s) au cours de la formation. Il est certainement plus important qu'il n'y paraît au premier abord, car de sa bonne tenue peut dépendre le regard que l'élève portera sur son apprentissage.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

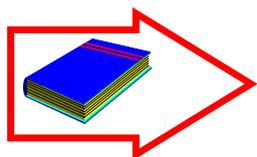
L'élève saura repérer sur tous types de motos les éléments constitutifs classiques. Il sera autonome pour assurer l'entretien régulier de son propre véhicule, c'est-à-dire qu'il saura faire un plan d'entretien, pour les révisions chez le mécanicien (en fonction de la notice du constructeur), et qu'il saura lui-même effectuer les vérifications de routine (contrôles journaliers, mensuels, et avant départ pour un long trajet).

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Évaluation de départ effectuée.
- Étape 1 : objectif E1a abordé (équipement et entretien de la moto).

CONDITIONS DE RÉALISATION :

On travaillera de préférence près des motos, si possible dans l'atelier de l'auto-école. Cet objectif constitue une "vitrine" de la vie quotidienne avec une moto. C'est pourquoi on essaiera de faire participer le plus souvent possible les élèves à l'entretien d'une moto : vérifications systématiques avant chaque leçon, et travail de groupe pour changer les plaquettes de frein ou faire une vidange, par exemple.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Quels sont les différents organes classiques, constitutifs d'une moto ? Citez-en 5.

Éléments constitutifs d'une moto :

- cadre
- moteur 2 ou 4 temps
- direction : roue avant, fourche télescopique, guidon

- réservoir à carburant avec alimentation par gravité
- selle mono ou biplace
- transmission (courroie, cardan, ou chaîne)
- système de freinage (tambour, disque)
- tableau de bord
- système d'éclairage

2) Quels sont les niveaux à contrôler régulièrement ? Citez-en 5.

Les niveaux à contrôler varient selon les motos. La liste suivante n'est donc pas exhaustive, et ne s'appliquera pas systématiquement dans son intégralité :

- huile moteur (carter -humide/sec-, graissage séparé)
- huile boîte
- huile cardan
- liquide de refroidissement
- électrolyte batterie
- liquide de frein (avant-arrière)
- liquide embrayage (commande hydraulique)

3) Comment connaître les pressions de gonflage recommandées pour les pneumatiques ?

Les pressions de gonflage sont préconisées par le constructeur. Elles sont inscrites dans le manuel d'entretien. En cas de perte de ce manuel, il convient de consulter un mécanicien ou une revue technique spécialisée.

4) Quelle est la profondeur minimum des rainures d'un pneumatique ?

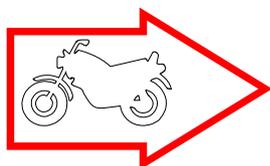
La réglementation n'impose pas de profondeur minimale pour les motos. Il est cependant impératif de se fier aux témoins d'usure.

5) Citer les différents voyants d'alerte que l'on peut trouver sur le tableau de bord ?

Les voyants d'alerte que l'on peut trouver sur le tableau de bord d'une moto sont les suivants :

- pression d'huile
- circuit électrique
- température d'eau

Poser une question sur les cinq.



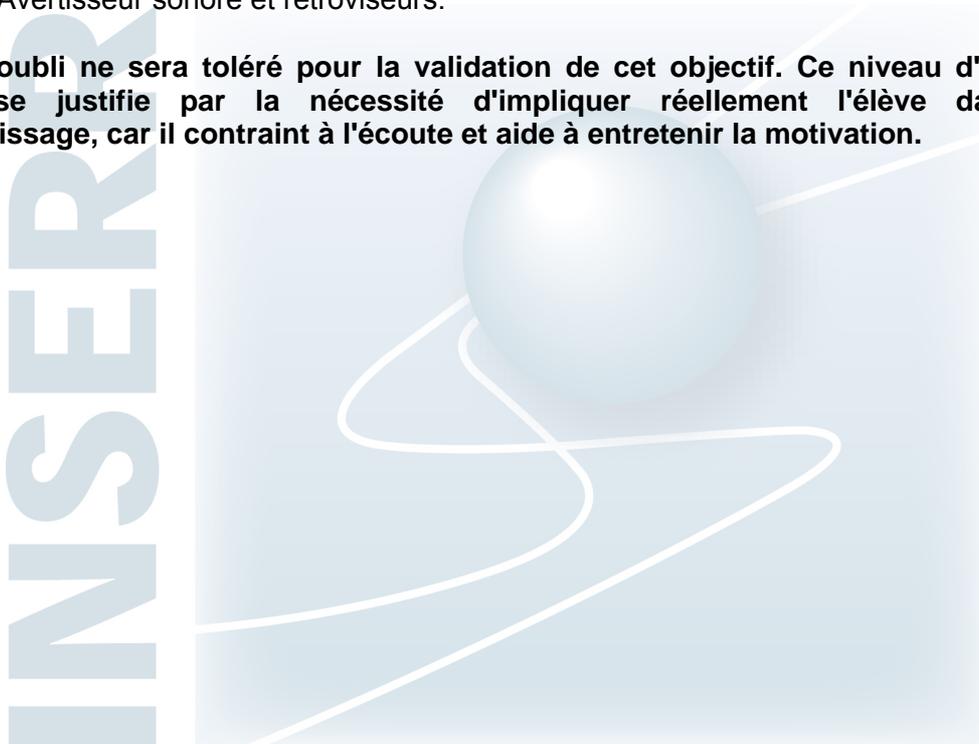
ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

Savoir effectuer un contrôle complet de la moto, en commentant les vérifications, et en expliquant les tolérances d'usure, les causes possibles de pannes ou de dysfonctionnements, et les moyens d'y remédier :

1. CHAÎNE CINÉMATIQUE :
 - 1.1. Moteur ;
 - 1.2. Commandes d'embrayage et d'accélération ;

- 1.3. Fuite sous le moteur ;
 - 1.4. Niveau d'huile ;
 - 1.5. Transmission.
2. PARTIE CYCLE :
 - 2.1. Direction ;
 - 2.2. Suspensions ;
 - 2.3. Commandes de frein ;
 - 2.4. Pneumatique avant ;
 - 2.5. Pneumatique arrière.
3. ÉCLAIRAGE ET ACCESSOIRES DE SÉCURITÉ
 - 3.1. Éclairage avant ;
 - 3.2. Indicateurs de changement de direction ;
 - 3.3. Dispositifs réfléchissants, plaque minéralogique et éclairage arrière ;
 - 3.4. Feu stop ;
 - 3.5. Avertisseur sonore et rétroviseurs.

Aucun oubli ne sera toléré pour la validation de cet objectif. Ce niveau d'exigence élevé se justifie par la nécessité d'impliquer réellement l'élève dans son apprentissage, car il contraint à l'écoute et aide à entretenir la motivation.



E1c

MAÎTRISER LE POIDS DE LA MOTO (Sans l'aide du moteur)

COMMENTAIRES :

Sauf exception, les motocyclettes ne sont pas pourvues de marche arrière. Les contraintes qu'impose une manipulation excessivement lente de la moto rendent très périlleux l'usage du moteur (effet gyroscopique quasiment nul). Par exemple, lors de la remise du véhicule dans un garage, à défaut d'être un "trialiste" chevronné, il sera préférable d'être capable de guider sa moto "à pied", sans l'aide du moteur.

Cet objectif sera l'occasion de mettre en pratique de manière simplifiée, la liaison regard / trajectoire, que l'élève retrouvera transversalement au cours de son apprentissage.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève saura débéquiller et béquiller.

Il saura déplacer la moto, sans l'aide du moteur, en avant et en arrière, en ligne droite et en courbe, en dirigeant correctement le regard.

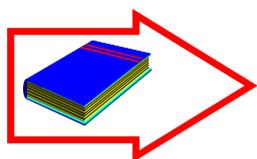
Il saura relever la moto, ou à défaut connaîtra une procédure, et les précautions à prendre.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Évaluation de départ effectuée.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Le port du casque ne sera pas exigé, ni l'équipement de conduite. La manipulation s'effectuera sur une aire fermée à la circulation. On se servira de cônes et de piquets.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Quelles précautions faut-il prendre pour relever une moto ?

Le poids d'une moto de moyenne cylindrée varie entre 160 et 180 Kg, mais il n'est pas impossible de la relever lorsqu'elle est à terre. Avant tout, il est souhaitable de couper le contact, et d'enclencher (manuellement) un rapport de boîte si la moto était au point mort, car cela évitera qu'elle "échappe" en entraînant le conducteur, au risque de lui briser un mollet. Fort heureusement, celui-ci n'aura en charge qu'une partie du poids total du véhicule (Cf. "levier d'Archimède" et notions de couple); on préconisera de relever la moto en deux

temps : à mi-parcours on glissera le genou sous la moto, à hauteur du réservoir, afin de fournir l'effort en deux fois, ce qui permet de garder une puissance musculaire plus grande sur une courte durée.

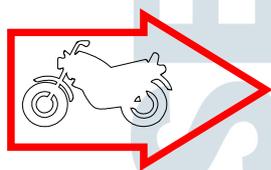
2) Dans quel cas utilise-t-on la béquille latérale? Quelles sont les précautions d'usage?

Utilisation sur terrain instable, stationnement très pratique. La béquille latérale s'enlevant très facilement, il sera nécessaire d'enclencher une vitesse ou de tourner la direction du côté gauche, afin de verrouiller la béquille. ATTENTION AUX MOTOS NON POURVUES DE SÉCURITÉ EMPÊCHANT LE DÉPART SI LA BÉQUILLE N'EST PAS RELEVÉE => il faudra créer un automatisme qui consiste à relever la béquille dès lors que l'on s'assoit sur la selle. Si le terrain est meuble, rajouter une cale sous la béquille latérale.

3) Dans quel cas utilise-t-on la béquille centrale? Quelles sont les précautions d'usage?

On préférera la béquille centrale pour une meilleure stabilité de la moto, ou pour contrôler les niveaux et entretenir le véhicule. Éviter de regarder ses pieds lors du béquillage, pour ne pas risquer la chute de la moto; choisir plutôt de regarder devant soi ou vers l'arrière afin de mieux se concentrer sur le dosage de l'effort musculaire.

Ne pas tolérer l'oubli de la vitesse pour la question 1, et n'admettre aucune erreur dans les questions 2 et 3.

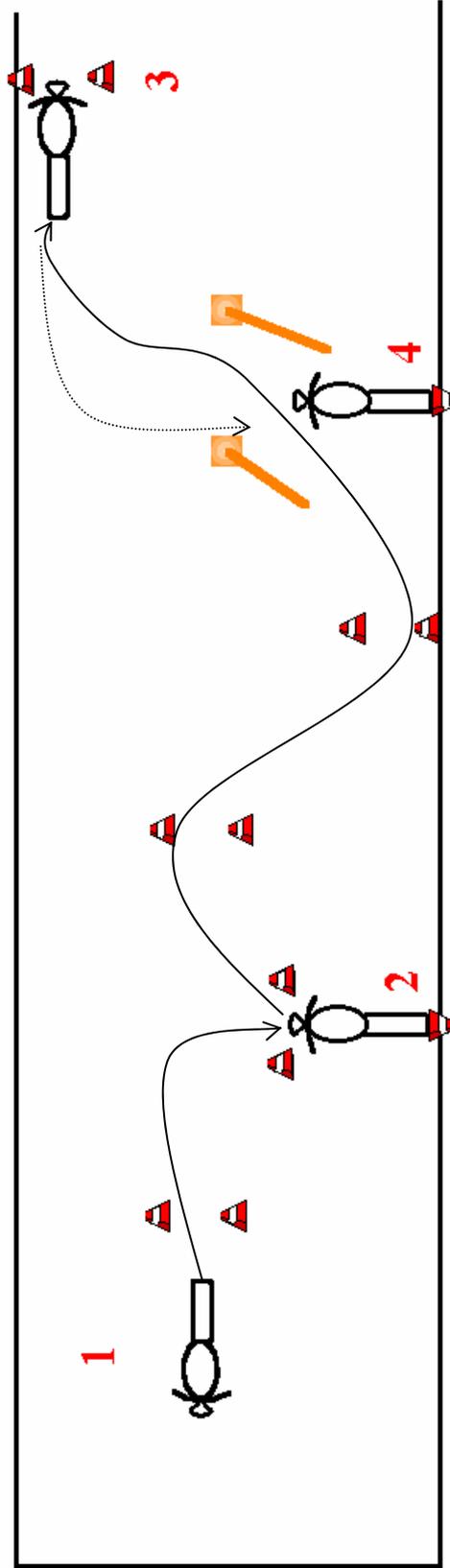


ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

Débéquiller la moto et la déplacer vers l'arrière et vers l'avant alternativement, en ligne droite et en virage sans déséquilibre flagrant de la machine et avec une bonne direction du regard. Mettre la moto sur béquille centrale. **Un parcours complet réussi, sans risque de chute, sans cône renversé ou déplacé par la moto, et avec réussite au premier essai du débéquillage / béquillage. L'élève peut marcher à l'extérieur des portes (sauf pour les piquets), c'est la trajectoire suivie par la moto qui compte.**

12 cônes
2 piquets

PARCOURS DE L'ÉVALUATION E1c



- 1 = Départ. La moto est sur béquille centrale. L'élève débéquille la moto et la dirige en marche arrière vers le point 2.
- 2 = Arrêt de la moto, puis départ en marche avant vers le point 3.
- 3 = Arrêt de la moto. L'élève change de côté. Départ en marche arrière vers le point 4.
- 4 = Arrêt de la moto. L'élève change de côté, et met la moto sur béquille centrale. Evaluation terminée.

Tolérances :

La ou les manoeuvres d'ajustement sont autorisées,

Pour le béquillage, une reprise sur l'ensemble du parcours sera acceptée;

Les cônes des points 2 et 4 sont placés sur une ligne symbolisant un mur, ils ne doivent donc être ni renversés (ou déplacés), ni dépassés lors du béquillage, mais l'aplomb de la roue arrière pourra se situer à un rayon maximal de 20 cm en avant ou sur les côtés du cône.

Lien du parcours avec la conduite :

Manoeuvrer la moto entre des obstacles, dans un garage par exemple, avec arrêt de précision.

Passage entre les piquets : manoeuvrer dans un passage étroit, comme une porte de cave par exemple. Ou encore manoeuvrer entre des piétons.

E1d

SE POSITIONNER SUR LA MOTO

COMMENTAIRES :

L'élève comprend l'importance d'une position correcte sur la moto : gestes plus prompts et plus précis, meilleure visibilité, et moindre fatigue. On essaiera de faire prendre conscience à l'élève que certaines motos (type sport) entraînent automatiquement une position de conduite orientée vers le pilotage, ce qui n'est pas adapté à des conditions de circulation sur route, mais plutôt sur circuit.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'enseignement permettra à l'élève de comprendre la nécessité d'une bonne position.

L'élève saura, dès qu'il est sur la moto, se positionner correctement, et il aura automatisé cette position, alors que la moto est toujours sur béquille centrale.

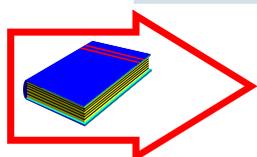
Il saura prendre la bonne position sur la moto sans la béquille avec un pied à terre.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- **Évaluation de départ effectuée.**

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Le port du casque, correctement attaché, sera exigé, ainsi que l'équipement de conduite. Ce travail sera réalisé moteur coupé, sur une aire fermée à la circulation.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Pourquoi faut-il avoir une bonne position sur la moto ?

Pour atteindre et manipuler les commandes avec facilité et précision, pour une meilleure visibilité, un plus grand confort et une moindre fatigue. En outre, une moto ne se conduit pas qu'avec les bras, mais avec tout le corps : ainsi, des genoux écartés ou des pieds mal positionnés peuvent rallonger le temps de réaction et/ou altérer la conduite.

2) Quelles précautions faut-il prendre avec le passager?

Si on ne connaît pas bien le passager ou la passagère, il convient de prendre des précautions en lui expliquant comment s'installer et communiquer avec soi : se tenir le plus

près possible du conducteur, faire corps avec lui et suivre tous ses mouvements ainsi que ceux du véhicule. En début de parcours, il vaut mieux ne pas aller trop vite afin que le passager ou la passagère s'habitue. Si le passager a peur, il se contracte, il se crispe et il faudra une période d'adaptation avant qu'il fasse corps avec le conducteur qui ne sentira plus sa présence dans les virages. Avant le départ, le conducteur et le passager doivent convenir d'un code pour communiquer pendant le trajet.

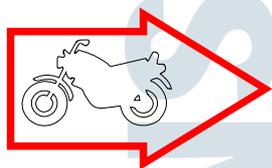
3) Qu'appelle-t-on : "triangle de sécurité"?

C'est le triangle formé par la « tête » du conducteur et les axes des deux roues de la moto. Au centre géométrique de ce triangle se trouve approximativement le centre de gravité. Tout passager et objets devront être placés autant que possible à l'intérieur ou au plus près de ce triangle, pour conserver à la moto sa stabilité et sa tenue de route en virage.

4) Comment faut-il placer les bagages?

Les bagages ne doivent être ni trop lourds, ni trop volumineux. Ils doivent être solidement arrimés, placés le plus bas possible, et le plus près du centre de gravité. La sacoche de réservoir est idéale, car elle se situe dans le centre de gravité, mais peut gêner le conducteur dans sa conduite. Les sacoques latérales sont utiles, mais trop chargées elles rendent la moto sous-vireuse. Le porte-bagages, agrémenté d'une valise ou « top-case », se révèle le plus pratique pour sa facilité d'utilisation, mais aussi le plus perturbateur pour la stabilité de la moto (il est à la fois haut et hors du triangle de sécurité); il faudra donc être très attentif à ne pas trop le charger.

Poser une question sur les quatre. Les réponses montreront une compréhension globale.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

Il faut que l'élève sache prendre la bonne position de conduite, en commentant pour la justifier. Il devra faire une démonstration moto béquillée, puis avec un pied à terre, la moto étant débéquillée.

Aucune erreur n'est tolérée dans la position, ainsi qu'aucun oubli dans le commentaire.

N.B. : lors du travail en dynamique dans les objectifs suivants, le formateur s'assurera que son élève maintient la bonne position.

E1e

DÉMARRER ET S'ARRÊTER

COMMENTAIRES :

Pour la première fois, l'élève va « commander » le moteur et le déplacement de la moto, c'est pour lui un moment important. On restera en première et en ligne droite. On lui demandera d'allumer son feu de croisement et, avant de partir, de mettre le clignotant et de s'assurer qu'il peut démarrer, en lui expliquant que c'est pour qu'il en prenne l'habitude, car ces précautions pourraient lui sembler inutiles dans les conditions de l'apprentissage. On expliquera le principe de l'embrayage.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève saura mettre en marche le moteur et l'arrêter.

Il saura démarrer et arrêter le véhicule sans risque de chute, et avec souplesse.

Il saura répéter l'opération plusieurs fois, sans calage, sur le plat, en descente, en montée.

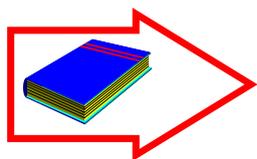
Il saura s'arrêter avec précision.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- **Évaluation de départ effectuée.**
- **Étape 1 : E1c, E1d complètement traités.**

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Le port du casque, correctement attaché, sera exigé, ainsi que l'équipement de conduite. Ce travail sera réalisé en ligne droite, sur une aire fermée à la circulation. Pour les démarrages en descente et en montée, s'il n'est pas possible de disposer à ce moment d'une chaussée en pente, ce point devra être simulé sur sol plat et devra être enseigné au cours d'une des étapes suivantes (par exemple étape 5, objectif f).



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Pourquoi faut-il lâcher le bouton-poussoir du démarreur dès que le moteur tourne?

Pour ne pas endommager le démarreur qui serait entraîné par le moteur après la mise en marche de celui-ci.

2) Quel est le rôle du starter ?

Faciliter la mise en marche du moteur quand celui-ci est froid, en lui fournissant un mélange air-gaz d'essence plus riche en carburant.

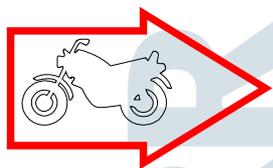
3) Pourquoi faut-il savoir remettre rapidement le moteur en marche après calage ?

Pour pouvoir dégager rapidement en cas d'urgence.

4) Où doit-on regarder pour démarrer ? Pourquoi ?

Pour démarrer, après avoir contrôlé que c'est possible, il faut regarder loin devant soi, en évitant de regarder le tableau de bord, ce qui provoque des déséquilibres.

Poser une question sur les quatre; les réponses montreront une compréhension globale.



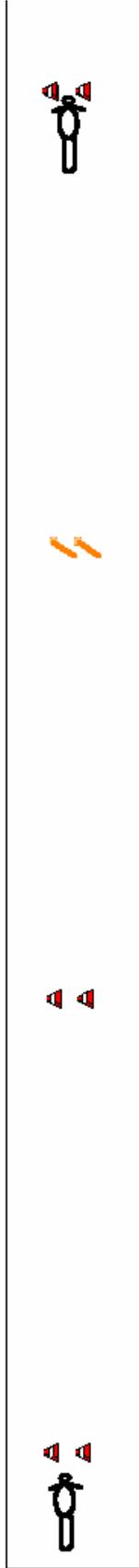
ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

- Savoir débloquer l'antivol et mettre le moteur en marche sans fausse manœuvre,
- avoir acquis les automatismes nécessaires pour démarrer sans calage et sans à-coup,
- savoir démarrer en descente et en montée. Dès que la moto se met en mouvement, le pied gauche quitte le sol et reprend position sur le repose-pied. Le pied droit, qui permet d'actionner le frein arrière le cas échéant (départ en côte par exemple), quitte le frein et reprend position sur le repose-pied. (trois exercices consécutifs réussis),
- savoir remettre rapidement le moteur en marche après un calage provoqué par le formateur (trois exercices consécutifs réussis),
- la moto roulant à 20 Km/h environ, savoir s'arrêter, avec le frein arrière, à hauteur d'une porte. On observera la qualité de l'arrêt (souplesse), mais la précision sera évaluée dans le dernier objectif de l'étape. Au moment de l'arrêt, seul le pied gauche prendra position sur le sol pour tenir la moto. Avant de freiner, l'élève aura regardé vers l'arrière (retroviseur). L'utilisation du frein arrière seul est justifiée par le fait que le frein avant, à allure lente, déstabilise la moto, et peut provoquer des chutes. Il est cependant plus commode et plus rapide d'utiliser le frein avant pour un arrêt soudain de la moto avant obstacle. Si la taille ou la corpulence de l'élève lui permet de « tenir » sa moto, on tolérera qu'il utilise le frein avant dans les exercices de maniabilité à allure lente (E1f).
- l'oubli de l'allumage, et du contrôle de fonctionnement du feu de croisement est toléré (ce ne sera plus le cas à partir de la troisième étape).

6 cônes
2 piquets

PARCOURS DE L'ÉVALUATION E1e

1 2 3 4



1 = Départ N°1. La roue avant est à l'aplomb de la porte, ou au maximum une cinquantaine de centimètres avant. Les pieds prennent position sur les repose-pieds au passage devant la porte.

2 = Arrêt N°1. Départ N°2.

3 = Arrêt N°2. Départ N°3.

4 = Arrêt N°3. Evaluation terminée.

L'élève arrête sa moto avant la porte sans plus de précision : l'arrêt de précision est évalué dans le dernier objectif de l'étape.

N.B. : tout départ DOIT être réalisé en utilisant l'accélérateur.

Lien du parcours avec la conduite :

Démarrer la moto dans des circonstances de conduite normale sans risque de chute.

Passage entre les piquets : démarrer dans un passage étroit, pour sortir d'une cave par exemple.

N.B. : ce parcours est valable pour le démarrage sur le plat. Pour le démarrage en montée ou en descente, il conviendra de trouver un lieu approprié.

E1f

TENIR L'ÉQUILIBRE, ÊTRE STABLE ET GUIDER LA MOTO

COMMENTAIRES :

L'apprentissage de la conduite d'une moto nécessite un travail spécifique sur l'équilibre, la direction du regard et la stabilité, sans lequel l'usage de ce type de véhicule peut rester périlleux. Cet objectif long est donc de ceux qui justifient une formation plus approfondie sur piste, par rapport à l'apprentissage de la conduite d'un véhicule de tourisme. Il faudra être attentif à la position du motard sur sa moto, à la liaison « oculo-manuelle »* à la trajectoire suivie par la moto, et savoir diagnostiquer rapidement les causes d'échec, pour les corriger avant qu'il y ait perte de motivation.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

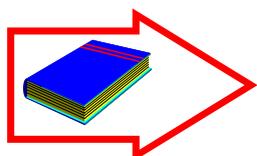
L'élève saura diriger la moto à allure lente, avec et sans passager, dans des situations de simulation relatives à des changements de direction dans des rues étroites en agglomération, ou à des parcours sinueux entre des voitures en stationnement, ou enfin à des contours ou évitements d'obstacles laissant peu de place à la manœuvre. La manipulation doit être effectuée sans risque de chute, et avec souplesse. Les techniques avec et sans embrayage doivent être enseignées.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Évaluation de départ effectuée.
- Étape 1 : objectifs E1c, E1d validés. Objectif E1e complètement traité. Objectif E1a abordé (passager et bagages).

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Le port du casque, correctement attaché, sera exigé, ainsi que l'équipement de conduite. Ce travail sera réalisé au moyen de différents ateliers reproduisant par des cônes ou des piquets des situations de plus en plus difficiles.



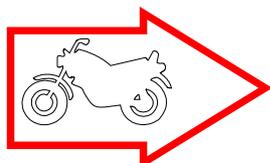
ÉVALUATION DE SAVOIR

-1) Citer au moins un des éléments qui permet à l'ensemble « pilote-véhicule » de rester en équilibre à allure lente.

- a) * L'intervention de la force centrifuge ;
- b) * La chasse linéaire ;
- c) * L'effet gyroscopique.

-2) Quel est le rôle du regard ?

Diriger la moto à l'endroit précis où l'on veut qu'elle aille. Fixer un obstacle, c'est à coup sûr aller sur lui, car naturellement les yeux se dirigent sur lui. Il faut donc « entraîner » les yeux à « oublier » l'obstacle et à se fixer sur la trajectoire souhaitée.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

Savoir enchaîner une succession de tournants serrés inversés, sans passager, en première, à l'allure du ralenti, sans utilisation des commandes (1 essai réussi),

Savoir enchaîner une succession de tournants serrés inversés, avec passager, en première, en utilisant la coordination embrayage-accélérateur-frein arrière (1 essai réussi),

Les ateliers d'évaluation doivent être suffisamment difficiles pour imposer une discipline du regard valable, ainsi qu'une trajectoire travaillée par anticipation; en outre, on utilisera quelques piquets pour s'assurer de la maîtrise du gabarit.

Les erreurs invalidant l'évaluation sont classifiées comme suit :

- non respect de la consigne concernant le parcours,
- erreur de positionnement du regard,
- pied à terre,
- cône renversé ou déplacé,
- piquet renversé ou déplacé,
- chute de la moto.

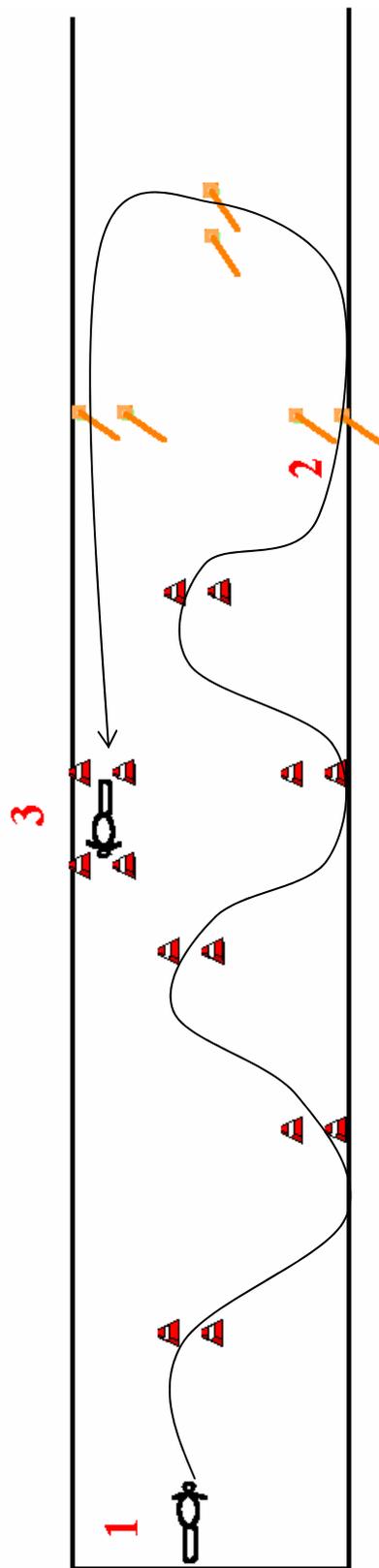
Une seule de ces erreurs invalide l'évaluation. Ce niveau d'exigence élevé se traduit par l'implication que peut avoir ce type d'erreur en situation réelle de circulation. L'évaluation commence au passage de la première porte, et s'arrête quand l'élève a complètement arrêté son véhicule en fin de parcours.

Toute erreur commise avant le début de l'évaluation, ou après, n'est pas prise en compte.

Un calage avec redémarrage sans mettre le pied à terre n'est pas considéré comme une erreur.

14 cônes
6 piquets

PARCOURS DE L'ÉVALUATION E1f



- 1 = Départ. L'aplomb de la roue arrière est au niveau du début de la piste. Les pieds sont sur les repose-pieds au passage devant la première porte. Slalom vers le point 2.
- 2 = Fin du slalom. Demi-tour entre les piquets, direction le point 3.
- 3 = Arrêt de la moto entre les 4 cônes. Evaluation terminée.

Lien du parcours avec la conduite :

Point 1 : recherche rapide de l'équilibre = ne pas laisser "traîner" ses pieds qui sont particulièrement exposés.

Slalom : placer la moto au bon endroit dans des changements de direction étroits à allure lente, en agglomération par exemple.

Passage entre les piquets : manoeuvrer entre des véhicules dans un parking, ou dans un passage étroit, pour atteindre un lieu de stationnement.

Point 3 : savoir garder un maintien continu de l'équilibre pendant la perte de stabilité, pour s'arrêter dans un endroit étroit.

N.B. : ce parcours est réalisé deux fois (une fois avec et une fois sans passer), avec des contraintes techniques différentes liées à l'utilisation des commandes.

E1g

UTILISER LA PREMIÈRE ET LA DEUXIÈME VITESSE

COMMENTAIRES :

En formation « deux-roues », l'apprentissage de l'utilisation de la boîte de vitesses se fait en deux temps (1ère et 2ème étape). Il s'agit pour l'instant de familiariser l'élève avec le sélecteur, et de créer le schème sensori-moteur nécessaire à une manipulation correcte des différentes commandes intervenant dans le changement de rapport. Nous sommes en fin d'étape, et cet objectif ainsi que le suivant ont pour intérêt de préparer l'élève à une manipulation plus complexe à allure normale.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève saura manipuler les différentes commandes intervenant dans le changement de rapport, et il aura automatisé cette manipulation.

Il saura rechercher le point mort.

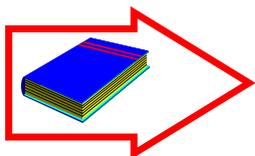
Il saura effectuer le passage en première sans s'arrêter, pour simuler un ralentissement proche de l'arrêt (dans l'objectif E3e, on retrouvera la mise en pratique de ce travail dans des conditions réelles de circulation)

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Évaluation de départ effectuée.
- Étape 1 : objectifs E1c, E1d, E1e validés. Objectif E1f complètement traité.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Le port du casque, correctement attaché, sera exigé, ainsi que l'équipement de conduite. Ce travail sera réalisé en ligne droite, sur une aire fermée à la circulation. Si l'élève doit faire demi-tour en bout de piste, on lui demandera de mettre en application ce qu'il a vu dans l'objectif précédent.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Comment vérifie-t-on le point mort ?

Voyant vert allumé, sur le tableau de bord.

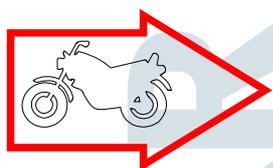
2) Quelle action faut-il éviter, avant d'enclencher la première ?

Accélérer, surtout si le moteur est froid : risque d'endommager la boîte. Cependant, sur certains modèles, une légère accélération préalable est nécessaire pour permettre d'enclencher la vitesse.

3) Quelle action est souhaitable pendant que l'on enclenche la première ? Pourquoi ?

Maintenir la manette de frein avant serrée. Lors des départs à froid, l'embrayage peut « coller »; si l'on passe la première sans freiner, la moto fait un « bond » en avant, en calant le plus souvent, et déstabilise le conducteur débutant, au risque de le faire chuter.

Poser une question sur les trois; aucune erreur n'est admise.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

Exercice 1 :

La moto roulant, savoir passer de 1^{ère} en 2^{ème} à la bonne allure, sans à-coup, et remettre son pied en bonne position sur le repose-pied.

Savoir s'arrêter en 2^{ème}, et rechercher le point mort.

Pour s'arrêter, l'élève utilisera au moins le frein arrière. Il posera donc son pied gauche sur le sol pour se tenir en équilibre au moment de l'arrêt, puis changera de pied d'appui pour pouvoir rechercher le point mort.

Il est possible d'évaluer ce savoir-faire en même temps que l'objectif suivant, lorsqu'il n'y a pas « sur-tâche ». Dans ce cas, on demandera à l'élève de se servir des deux freins pour l'arrêt.

On mettra en place un parcours en ligne droite, comportant des portes de départ et des portes d'arrêt. L'espacement entre portes sera d'une trentaine de mètres, et **l'élève devra être capable de réaliser quatre fois l'exercice, sans erreur sur les critères suivants :**

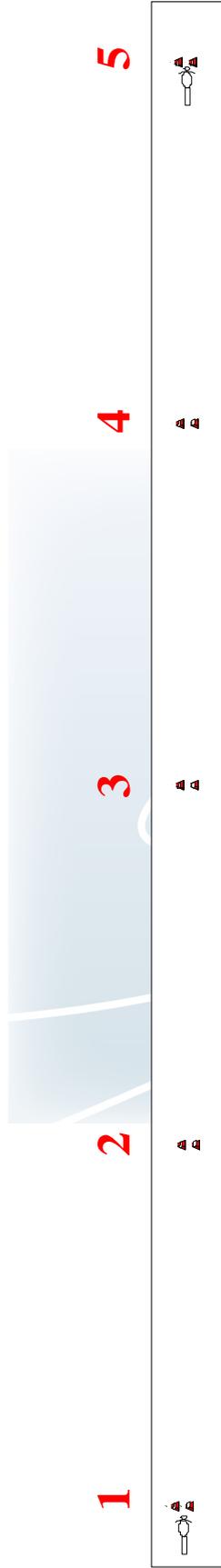
- passer chaque vitesse du premier coup, et au bon régime,
- synchronisation des mouvements correcte,
- repositionnement du pied après utilisation du sélecteur,
- regard sur la trajectoire et non sur les commandes.

Exercice 2 (pas de marquage imposé) :

Pour évaluer le passage en première, une zone de 5 mètres sera matérialisée par des cônes en milieu de piste. L'élève devra arriver en seconde, et repasser en première avant l'entrée de zone, et relancer sa moto après la zone, puis repasser en seconde.

8 cônes

PARCOURS DE L'ÉVALUATION E1g INSERR



Départ en première au point N°1. La roue avant est à l'aplomb de la porte, ou au maximum à une cinquantaine de centimètres avant.
Les pieds prennent position sur les repose-pieds au passage devant la porte. Entre point 1 et point 2, l'élève passe la 2ème, puis roule à allure stabilisée et s'arrête au pt 2. Au pt 2, l'élève recherche le point-mort, et attend son évaluateur qui vérifie l'éclairage du témoin de point-mort, puis donne l'ordre du départ suivant.
Aux points 2, 3, et 4, l'élève recommence selon les mêmes consignes que précédemment.
Au point 5, dernier arrêt et remise au point mort. Evaluation terminée.

N.B. : ce parcours peut être utilisé pour effectuer de manière simultanée l'évaluation des objectifs E1g et E1h.

E1h

RALENTIR ET FREINER À FAIBLE ALLURE

COMMENTAIRES :

Avant de préparer l'élève pour l'évaluation de synthèse, et de commencer l'étape suivante, quelques exercices simples sur le freinage permettront de l'amener, comme pour l'objectif précédent, à un premier degré de maîtrise.

Sans rentrer dans des détails techniques dont la connaissance ou la maîtrise n'est pas absolument nécessaire à un travail de qualité, il paraît toutefois utile de s'intéresser ici aux résultats de la recherche fondamentale sur le mouvement et la gestuelle. Depuis quelques années, de nombreux travaux ont permis de mieux comprendre les mécanismes d'apprentissage des gestes. En moto, la difficulté est double car les différents capteurs kinesthésiques* (notamment ceux liés à l'oreille interne*) proprioceptifs* et le cervelet* sont mobilisés d'un côté par les sensations liées à la dynamique (accélération, décélération, force centrifuge, inclinaison de l'ensemble homme-machine), et d'un autre par la concentration mentale que nécessite la mise en place d'un geste de type « morphocinétique* » qui met en jeu une grande partie des muscles du corps pratiquement à l'insu de la personne. Lorsque la peur vient s'insinuer pendant l'acquisition du mouvement, il en résulte des « blocages » qui peuvent parfois rendre l'apprentissage impossible.

Pour les élèves qui progressent avec lenteur par rapport à la moyenne, il faudra rester particulièrement vigilant quant à la progressivité des exercices.

Cet objectif et le précédent, qui peuvent paraître inutiles dans l'ensemble (car bien souvent, les élèves au cours des exercices d'équilibre les ont d'eux-mêmes mis en œuvre), s'avéreront incontournables pour ceux dont l'apprentissage est « fragile ». En effet, on constatera (parfois trop tard) que les exercices de la deuxième étape mettent en jeu beaucoup d'aptitudes, et qu'il « manque une marche à l'escalier de la progression ». Si l'on se réfère à la première partie du guide pour la formation des automobilistes, on peut dire que l'enseignant a fait une erreur en planifiant la progressivité de l'élève.

On retrouvera souvent un problème dans la qualité des demi-tours en bout de piste d'allure normale par exemple. On explique toute la technique, mais l'élève n'arrive pas à réaliser correctement l'exercice. En réalité, ce n'est pas dans le demi-tour qu'il y a problème, mais dans le « transfert allure normale - allure lente », car cet exercice demande un freinage brutal avec inclinaison subite au moment où on relâche les freins. Si l'on a pris la précaution d'apprendre progressivement la maîtrise du freinage, cet exercice présentera souvent moins de difficultés, puisque une partie de la tâche est déjà en phase d'automatisation.

Enfin, lorsque l'élève présente une maîtrise suffisante, les ateliers d'évaluation de cet objectif et du précédent sont étudiés pour pouvoir être effectués simultanément.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève saura manipuler les différents freins et comprendra leur rôle respectif.

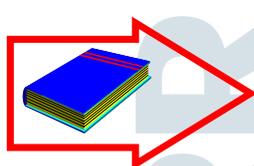
Il saura diriger le regard pendant le freinage.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- **Évaluation de départ effectuée.**
- **Étape 1 : objectifs E1c, E1d, E1e validés. Objectif E1f complètement traité. Objectif E1g abordé.**

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Le port du casque, correctement attaché, sera exigé, ainsi que l'équipement de conduite. Ce travail sera réalisé en ligne droite, sur une aire fermée à la circulation. Si l'élève doit faire demi-tour en bout de piste, on lui demandera de mettre en application ce qu'il a vu dans l'objectif E1f.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Quel est le rôle du frein avant ?

Assurer la puissance du freinage. Par le transfert de charge, l'adhérence augmente sur l'avant.

2) Quel est le rôle du frein arrière ?

Stabiliser la machine, et seconder le frein avant. On l'utilise très peu de temps avant le frein avant.

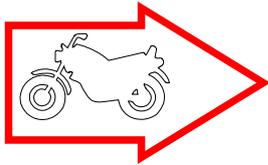
3) Quels sont les éléments qui expliquent la perte de stabilité de la moto dans un freinage ?

- réduction de la vitesse ;
- réduction de l'empattement ;
- modification de l'angle de chasse.

4) Comment réduire les effets de la perte de stabilité ?

Toujours garder la bonne position sur la machine, mais « durcir » ses bras, et se servir du bas de la main comme d'une butée sur le guidon (ainsi les doigts restent libres et peuvent saisir la manette de frein avant). Serrer les genoux. Regarder devant soi, en se concentrant mentalement sur le dosage.

Poser une question sur les quatre; une compréhension globale est demandée.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

- La moto roulant en 2^{ème} à environ 20 km/h, savoir ralentir et freiner pour s'arrêter à un endroit précis (représenté par un rectangle de 4 cônes).

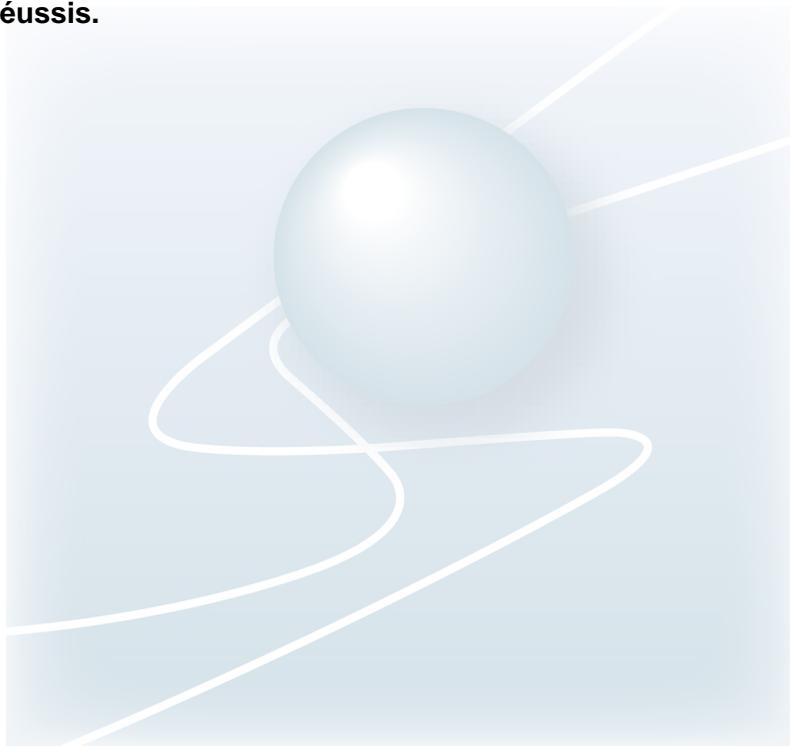
On évaluera sur les points suivants :

- le regard,
- le « verrouillage » des bras,
- la répartition arrière-avant,
- la maîtrise de l'instabilité inhérente au freinage.

On observera également que le pied d'arrêt ne quitte la moto qu'au dernier moment.

4 arrêts consécutifs réussis.

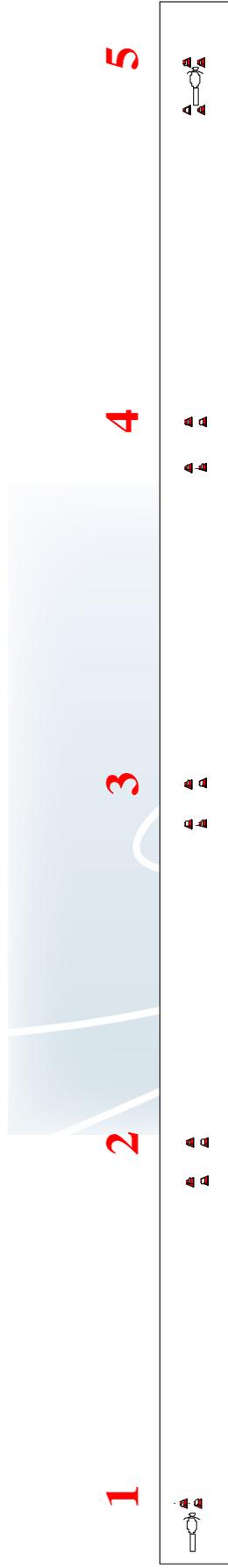
INSERR



18 cônes

PARCOURS DE L'ÉVALUATION E1h

INSERR



Départ en première au point N°1. La roue avant est à l'aplomb de la porte, ou au maximum à une cinquantaine de centimètres avant. Les pieds prennent position sur les repose-pieds au passage devant la porte. Entre 1 et 2, l'élève passe la 2ème, puis roule à allure stabilisée et s'arrête au point N°2. L'aplomb de la roue avant, et celui de la roue arrière ne doivent pas dépasser les lignes matérialisées par les cônes d'arrêt. En 2, l'élève recherche le point-mort, et attend son évaluateur qui vérifie que la moto est correctement arrêtée, puis donne l'ordre du départ suivant.

Aux points 2, 3, et 4, l'élève reconcentre selon les mêmes consignes que précédemment. En 5, dernier arrêt de précision et remise au point mort. Evaluation terminée.

N.B. : ce parcours peut être utilisé pour effectuer de manière simultanée l'évaluation des objectifs E1g et E1h.

LA PREMIÈRE ÉTAPE

ÉVALUATION DE SYNTHÈSE

COMMENTAIRE :

*Cette évaluation a lieu sur une piste. Elle doit durer environ **20 minutes**.
Les objectifs de l'étape sont **tous validés**. Avant de procéder à l'évaluation, **un entraînement pratique** aura permis à l'élève de se préparer.*

*Les parcours de l'évaluation seront tirés au sort parmi ceux proposés pour l'examen du permis de conduire, **afin de familiariser l'élève avec son futur examen**.*

*En outre, ces parcours types seront **complétés par d'autres critères d'observation et de notation**, permettant d'attester de la **réelle acquisition de l'objectif général** de cette première étape.*

*Enfin, lorsque l'étape est validée, l'enseignant peut mettre à jour la **courbe d'apprentissage** proposée dans ce guide.*

TABLE SYNOPTIQUE DE L'ÉVALUATION DE SYNTHÈSE DE LA PREMIÈRE ÉTAPE

Maîtriser la moto à allure lente hors circulation

1^{ère} Phase

Interrogations portant sur un des thèmes traités

- le motard et sa formation
- le motard et sa moto
- le motard et les autres

2^{ème} Phase

Commentaires par tirage au sort de vérification

- chaîne cinématique et notice d'utilisation
- partie cycle et gants
- éclairage et accessoires de sécurité moto-pilote

3^{ème} Phase

Réalisation d'un premier parcours permettant de vérifier les points suivants :

- Béquillage, débéquillage
- maîtrise du poids de la machine
- direction du regard et coordination visuo-motrice

4^{ème} Phase

Réalisation d'un second parcours permettant de vérifier les points suivants :

- position de conduite
- départ - arrêt
- équilibre - stabilité - trajectoire
- maîtrise du gabarit
- direction du regard et coordination visuo-motrice

FICHE D'ÉVALUATION DE LA PREMIÈRE ÉTAPE

NOM :
Prénom :
Date :

1. INTERROGATION ORALE :

Connait bien le sujet (20)
Oublie quelques points (10)
Ne maîtrise pas le sujet (0)

2. COMMENTAIRE :

• Vérifications moto

Connait bien le sujet (10)
Oublie quelques points (6)
Ne maîtrise pas le sujet (0)

3. MAÎTRISE DU POIDS DE LA MACHINE

• Béquillage – débéquillage

Satisfaisant (un seul essai) (3)
Faible (erreur ou plusieurs essais) (1)
Echec (0)

• Dirige sa moto

Avec facilité (3)
Hésitant mais sans erreur (2)
Avec difficulté (1)
Ne peut faire le parcours, ou fait une erreur de parcours,
ou fait chuter la moto (0)

• Regard

Systématiquement au bon endroit (3)
Ne se sert pas systématiquement du regard (1)
Ne regarde pas où il veut aller (0)

4. CONDUITE A ALLURE LENTE (2 essais accordés)

• Prise en charge du véhicule

Règle les rétroviseurs (1)
Oublie de les régler (0)

Vérifie le point mort avant de mettre en route (1)
Oublie de le vérifier (0)

Vérifie le fonctionnement du feu de croisement (1)
Oublie de le vérifier (0)

• Départ

Démarre sans à-coup (3)
Démarre avec un ou plusieurs à-coups (1)
Cale et pose le pied à terre (0)

• Stabilité sans passager

Bon équilibre, membres supérieurs souples, membres inférieurs assurant leur fonction (genoux serrés, pieds bien positionnés) (3)
Equilibre moyen, rigidité du pilote, ou genoux écartés dans les tournants (2)
Bon équilibre dans l'ensemble, un pied à terre (2)
Equilibre moyen, un pied à terre (1)
Problèmes constants d'équilibre, pilote en difficulté, ou plus d'un pied à terre (0)

• Stabilité avec passager

Bon équilibre, membres supérieurs souples, membres inférieurs assurant leur fonction (genoux serrés, pieds bien positionnés) (3)
Equilibre moyen, rigidité du pilote, ou genoux écartés dans les tournants (2)
Bon équilibre dans l'ensemble, un pied à terre (2)
Equilibre moyen, un pied à terre (1)
Problèmes constants d'équilibre, pilote en difficulté, ou plus d'un pied à terre (0)

• Regard

Systématiquement au bon endroit (3)
Ne se sert pas systématiquement du regard (1)
Ne regarde pas où il veut aller (0)

• Trajectoire

Aucun cône ou piquet renversé ou déplacé (3)
Un cône ou piquet renversé ou déplacé (2)
Plus d'un cône ou piquet renversé ou déplacé (0)

• Arrêt

En souplesse, sans déséquilibre (3)
Freinage brutal (1)
Déséquilibre (moto inclinée), ou calage (0)

TOTAL DES POINTS : / 60

Pour avoir la note A :

- minimum 30 points ;
- pas de total = 0 dans une des 4 phases de l'évaluation ;
- pas de total = 0 pour les deux essais de l'allure lente aux points stabilité, regard, trajectoire.

RESULTAT DE L'ÉVALUATION :

A

B

LE FORMATEUR :

L'ÉLÈVE :

LA DEUXIÈME ÉTAPE

MAÎTRISER LA MOTO À ALLURE NORMALE HORS CIRCULATION

COMMENTAIRE :

Traditionnellement, les premières étapes d'un apprentissage sont bâties sur un schéma tenant compte d'une certaine progressivité. C'était le cas de la première étape du présent guide, et c'est aussi celui de cette nouvelle étape. Cela est dû aux apprentissages sensori-moteurs, qui ont pour fonction de construire des gestes de plus en plus élaborés.

Maîtriser la moto : cette maîtrise procède d'un deuxième degré d'apprentissage propre à la motocyclette. L'élève, qui au début de sa formation n'avait jamais conduit de moto, va découvrir des sensations nouvelles liées à l'inclinaison et à la modification d'assiette dans certaines circonstances. Les exercices nécessiteront d'être très vigilant sur le vocabulaire employé, ainsi que sur la progressivité.

Allure normale : au cours des exercices d'évaluation, la vitesse ne dépassera jamais 45 km/h (sauf pour le dernier objectif de l'étape). Contrairement à beaucoup d'idées reçues, ce n'est pas l'allure qui est rapide, mais les enchaînements dans les exercices.

Hors circulation : les conditions de réalisation de l'objectif général restent les mêmes que celles de la première étape.

E2a

MONTER ET RÉTROGRADER LES VITESSES

COMMENTAIRES :

L'élève va se familiariser dans un premier temps avec une mise en dynamique de la moto plus tonique. Pour cela, il utilisera différents rapports de la boîte de vitesses (au moins jusqu'en 3^e), et il devra atteindre la vitesse de 40 km/h.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

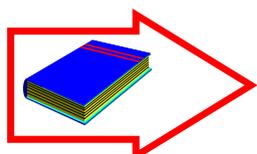
L'élève aura des notions sur le fonctionnement et le rôle de la boîte de vitesses.
Il saura monter et rétrograder les vitesses et il aura automatisé cette manipulation.
Il choisira le rapport de vitesses convenable en fonction de l'allure.
Il saura utiliser le frein moteur, en coordination avec les freins pour arrêter la moto sur une distance longue, comme pour préparer un arrêt à un stop par exemple.
Il saura diriger le regard pendant la manipulation.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- **Évaluation de départ effectuée.**
- **Étape 1 : objectifs E1c, E1d, E1e, E1f validés. Objectifs E1g, E1h complètement traités.**

CONDITIONS DE RÉALISATION :

On fera d'abord circuler l'élève d'un bout à l'autre de la piste, en utilisant les trois premières vitesses de la boîte. L'élève rétrogradera en 1^{ère} avant le demi-tour. On demandera une souplesse optimale du changement de rapports. Ensuite on mettra en place des repères pour contraindre les accélérations en temps, et les rétrogradations en distance.



ÉVALUATION DE SAVOIR

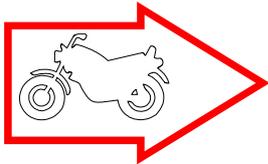
1) A quoi sert la boîte de vitesses ?

Adapter la puissance fournie par le moteur à l'effort demandé.

2) Dans quelle situation est-il préférable de s'arrêter en s'aidant avec la rétrogradation des rapports de boîte ?

Dans une situation où l'arrêt est prévu (feu rouge, stop ...). A chaque instant, il sera possible de reprendre l'accélération pour dégager le cas échéant. De plus, le frein moteur utilisé dans de bonnes conditions (pas de sur-régime), permettra d'allonger la durée d'utilisation des plaquettes de frein.

Poser les deux questions. Les réponses montreront une compréhension globale.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

- La moto étant arrêtée à un endroit précis, démarrer et passer la deuxième et la troisième vitesse, et atteindre au minimum la vitesse de 40 km/h avant le point 2 (Cf. parcours d'évaluation). Pour les 125 CC, on retiendra les valeurs suivantes : 3^{ème} vitesse, 40 km/h, avant le repère « point 2 » 125 CC.

- La moto roulant à 40 km/h en 3^{ème} vitesse, freiner et rétrograder jusqu'en 1^{ère}, en utilisant le frein moteur pour chaque rapport, entre le point 5 et le point 6 (Cf. parcours d'évaluation).

L'élève devra être capable de réaliser les exercices, sans erreur sur les critères suivants :

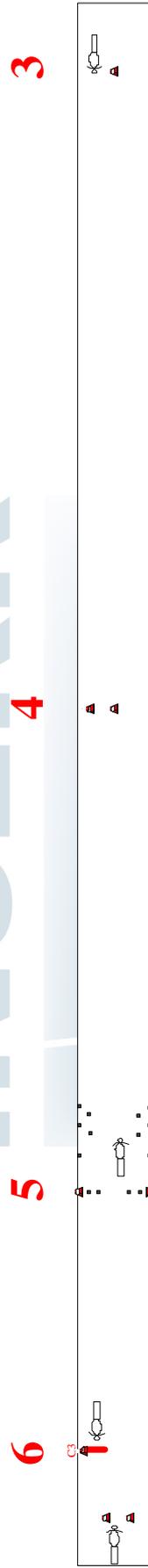
- passer chaque vitesse du premier coup, et au bon régime,
- synchronisation des mouvements correcte,
- repositionnement du pied après utilisation du sélecteur,
- regard sur la trajectoire et non sur les commandes.

Deux essais réussis pour chacun des exercices.

8 cônes

PARCOURS DE L'ÉVALUATION E2a

INSERR



Départ du premier exercice au point n°1. L'élève accélère franchement et passe la 2ème, puis la 3ème vitesse. Il doit avoir atteint la vitesse de 40 km/h au point 2 au plus tard.

Départ du deuxième exercice au point 3. L'élève doit être en 3ème et à 40 km/h au passage devant le point 4. Son allure doit être stabilisée entre le point 4 et le point 5. Au point 5 au plus tôt, l'élève freine et rétrograde en utilisant le frein moteur systématiquement jusqu'à l'arrêt complet du véhicule avant le point 6 (ligne C3). L'évaluateur observe que l'élève n'a pas freiné ou ralenti avant le point 5.

Lien du parcours avec la conduite :

Premier exercice = démarrer et accélérer dans des conditions de circulation normale, en utilisant correctement les différents rapports de boîte.

Deuxième exercice = ralentir et freiner en rétrogradant pour s'arrêter, quand l'arrêt a été prévu...

E2b

FREINER À ALLURE NORMALE

COMMENTAIRES :

Freiner un véhicule à quatre roues nécessite une maîtrise de la puissance de freinage, et un bon positionnement du regard. Pour un deux-roues, l'action est plus complexe, car le motard sera confronté, en plus, à la bonne répartition du dosage (avant – arrière), et à la perte de stabilité de son véhicule. Par ailleurs, la peur de la chute pourra perturber les apprentissages.

Pour cet objectif également, il faudra être très vigilant quant à la progressivité des exercices. La décélération se fera dans des conditions plus difficiles que précédemment, afin d'amener l'élève à une bonne maîtrise technique.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève aura des notions sur le transfert de charge.

Il saura ralentir et freiner, sans aucun blocage de roue, en dosant frein avant – frein arrière, avec une bonne direction du regard.

Il saura diriger le regard pendant la manipulation.

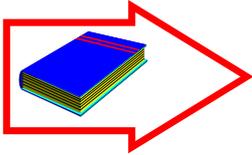
Il saura maîtriser un blocage de roue arrière provoqué.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- **Évaluation de départ effectuée.**
- **Étape 1 : objectifs E1c, E1d, E1e, E1f validés. Objectifs E1g, E1h complètement traités. Objectif E1a abordé (le freinage).**

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Les exercices reproduiront des situations de freinage sans rétrogradation telles qu'elles existent en circulation, comme pour s'arrêter à l'abord d'une intersection dont le feu s'allume au jaune. La vitesse sera de 40 km/h, et le freinage s'effectuera après une période d'allure stabilisée sur le 3^{ème} rapport de la boîte. N.B. : en fonction des distances disponibles (dimensions de la piste), on pourra augmenter les vitesses. Les notions de distances d'arrêt, distances de freinage, distance de réaction de l'objectif E4b pourront être abordées à cette occasion.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Comment effectuer un freinage normal ?

Pour freiner une moto, il est préférable de commencer par le frein arrière afin de limiter le transfert de charge (« asseoir » la moto), et enchaîner par l'utilisation simultanée du frein avant. Par ailleurs le freinage se devra d'être correctement réparti entre l'avant et l'arrière, et dégressif.

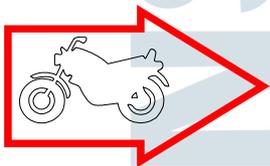
2) Pourquoi, quand on freine une moto sur route, est-il nécessaire d'utiliser les quatre doigts sur la manette de frein avant ?

Meilleure précision du freinage, pour éviter un blocage de la roue avant.

3) Qu'est-ce que le transfert de charge ?

Le transfert de charge se manifeste par la sensation que le poids se reporte sur l'avant de la moto au cours d'un freinage : à cet endroit, le poids augmente considérablement, et par voie de conséquence, c'est sur la roue avant que l'adhérence est la plus forte. C'est donc sur la roue avant que le freinage pourra être le plus puissant, pour être efficace. Pour mieux se le représenter, on dit traditionnellement que l'on répartit la puissance de freinage aux $\frac{3}{4}$ sur l'avant, et $\frac{1}{4}$ sur l'arrière. A allure normale, le frein arrière est à considérer comme un frein « stabilisateur », et l'avant comme le frein « principal ».

Poser les trois questions. Les réponses montreront une compréhension globale.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

1^{er} exercice (parcours page suivante) :

Effectuer un freinage avec arrêt de précision sur une longueur contrainte (zone B de la piste, Cf. parcours d'évaluation). La moto roulant à 40 km/h en troisième, l'élève ne pourra décélérer et freiner qu'à partir d'une porte servant de repère.

Deux essais réussis. Un blocage de roue, une chute, l'utilisation d'un seul frein, ainsi qu'un freinage mal réparti, invalident l'évaluation.

2^{ème} exercice (pas de parcours imposé) :

Effectuer un freinage avec blocage de roue arrière provoqué et le maîtriser (blocage non prolongé).

4 cônes

PARCOURS DE L'ÉVALUATION E2b

INSERR



Départ de l'exercice au point n°1. L'élève accélère franchement et passe la 2ème, puis la 3ème vitesse. Il doit avoir atteint la vitesse de 40 km/h au point 2 au plus tard. Son allure doit être stabilisée entre le point 2 et le point 3. Au point 3 au plus tôt, l'élève freine et s'arrête dans la zone B. L'aplomb de la roue avant et de la roue arrière de la moto ne doivent pas dépasser les lignes matérialisées de part et d'autre de la zone B. L'évaluateur observe que l'élève n'a pas freiné ou ralenti avant le point 3.

Lien du parcours avec la conduite :

Savoir s'arrêter sur une distance contraignante lorsque l'arrêt était prévisible mais pas d'une certitude absolue (approche d'un feu qui passe au jaune par exemple).

E2c

INCLINER POUR VIRER ET TOURNER

COMMENTAIRES :

L'importance de cet objectif n'est pas à souligner pour le formateur averti. L'élève va devoir apprendre à maîtriser la technique d'inclinaison en fonction de l'allure, afin soit de tourner (lentement), soit de virer (allure normale).

Il paraît cependant opportun de souligner que le libellé de l'objectif général de cette étape fait mention d'une allure normale. Il est en effet impératif pour accomplir un travail efficace sur le « savoir-être » de surveiller les termes que nous employons : il ne s'agit en aucun cas de faire effectuer des parcours « rapides ».

La notion d'allure normale apparaît clairement à l'élève lorsque sa trajectoire est anticipée : il comprend alors qu'il « inscrit » sa moto dans une trajectoire courbe, et que les cônes ne sont pas des obstacles à éviter en « balançant » sa moto, mais qu'ils représentent le bord fictif d'une route (qu'il ne doit donc pas regarder !).

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève maîtrisera la technique d'inclinaison pour faire virer la moto en situation de conduite normale, et la faire tourner avec transfert allure normale / allure lente.

Il saura placer son regard pour maîtriser ses trajectoires.

On demandera une maîtrise technique peu courante en circulation réelle (enchaînement de virages très courts), afin de permettre à l'élève une véritable automatisation du schéma sensori-moteur.

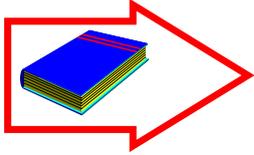
CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- **Évaluation de départ effectuée.**
- **Étape 1 validée. Objectifs E2a, E2b complètement traités.**

CONDITIONS DE RÉALISATION :

On commencera par apprendre le demi-tour en enchaînant au moyen de deux cônes espacés d'une centaine de mètres. Le demi-tour sera effectué en première, et l'élève devra passer la deuxième et la troisième vitesse, puis rétrograder d'un demi-tour à l'autre.

Ensuite, le « slalom » sera étudié en commençant par une succession de 3 cônes entre les 2 cônes le demi-tour de l'exercice précédent. Pour finir, le slalom comportera 7 cônes.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Quel est le paramètre qui augmente la stabilité de la moto quand elle roule ? Quelle est sa conséquence sur la conduite de la moto ?

La vitesse. Plus elle est élevée, plus la moto est stable. En conséquence, il devient de plus en plus difficile d'incliner la moto pour virer. Cette capacité du conducteur à faire la relation entre vitesse, stabilité, trajectoire souhaitée, inclinaison, s'acquiert en partie au cours des exercices à allure normale.

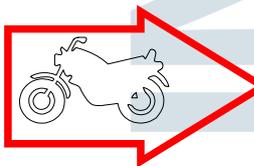
2) Quelle est la différence entre une courbe, un virage et un tournant ?

- la courbe impose une simple inclinaison de la moto, en restant près du bord droit de la chaussée ;
- le virage impose une inclinaison plus prononcée de la moto, avec la recherche d'une trajectoire adaptée ;
- le tournant impose la maîtrise de la relation inclinaison de la moto / braquage du guidon.

3) Comment la chasse influence-t-elle le comportement d'une moto ?

Comme nous venons de le voir (question 1), la vitesse augmente la stabilité de la moto. Mais sans une chasse linéaire correcte, le conducteur aurait à faire à un guidonnage important qui rendrait la conduite de la moto particulièrement inconfortable. La chasse intervient donc dans la stabilité de la moto. Elle est le résultat des caractéristiques géométriques de la moto : angle de chasse, dimension des tés de fourche, diamètre de la roue avant, déport éventuel de l'axe de roue.

Poser les trois questions. Les réponses montreront une compréhension globale.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

Réaliser un slalom de 6 portes (7 cônes), avec maintien d'une allure normale (environ 40 km/h), et faire un demi-tour dans un rayon de 3 mètres.

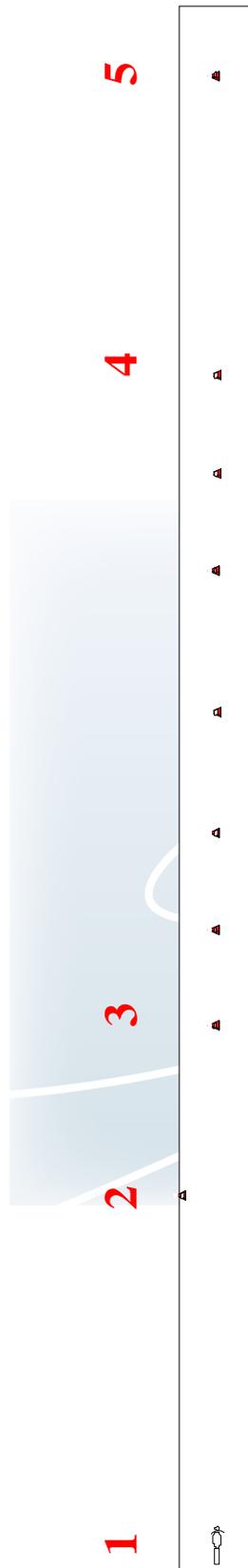
Deux essais (une entrée par la droite et demi-tour de droite à gauche, et une entrée par la gauche et demi-tour de gauche à droite) : pas de cône renversé ou déplacé ; pas de pied à terre, les pieds devront rester sur les repose-pieds même au demi-tour.

La technique relative au braquage inverse sera évaluée en trois points :

- **Maîtrise du regard ;**
- **Trajectoire anticipée ;**
- **Pas de risque de chute.**

9 cônes

PARCOURS DE L'ÉVALUATION E2c INSERR



Départ de l'exercice au point n°1 (début de piste). L'élève accélère franchement et passe la 2ème, puis la 3ème vitesse. Il doit avoir atteint la vitesse de 40 km/h au point 2 au plus tard. De 2 vers 3, l'allure est stabilisée. De 3 vers 4 : slalom "aller". En 5, demi-tour en première. De 4 vers 3 : slalom "retour". De 3 vers 2 allure stabilisée. A partir de 2, freinage : l'élève est libre de la longueur du freinage.

Lien du parcours avec la conduite :

Slalom : il n'y a pas de lien direct du slalom avec la conduite (il n'est en aucun cas recommandé de "slalomer" sur la route !). Simplement, le slalom permet de familiariser l'élève avec des inclinaisons contraintes de la moto correspondant à une certaine vitesse en fonction d'une trajectoire donnée. Ce travail permettra à l'élève d'aborder les premiers kilomètres en situation réelle de circulation avec le minimum de sécurité requis.

Demi-tour : savoir réaliser un transfert de l'allure normale à l'allure lente, puis incliner la moto pour tourner à une intersection.

E2d

ÊTRE STABLE AVEC UN PASSAGER

COMMENTAIRES :

La présence d'un passager sur une motocyclette modifie certains paramètres, dont il est nécessaire d'être averti. En première étape, les connaissances théoriques sur le sujet ont été développées au cours des objectifs a et f. Le présent objectif consistera donc en l'acquisition des savoir-faire qui compléteront les savoirs préalablement traités.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

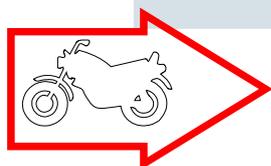
L'élève maîtrisera les techniques à allure normale avec passager, et il saura freiner avec précision.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Évaluation de départ effectuée.
- Étape 1 validée. Objectifs E2a, E2b, E2c complètement traités.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Après un rappel sur les savoirs préalablement traités (E1a, E1f), les exercices seront réalisés sur la piste avec un atelier permettant d'effectuer des virages, d'adapter l'allure pour réaliser un demi-tour, et de travailler le freinage de précision.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

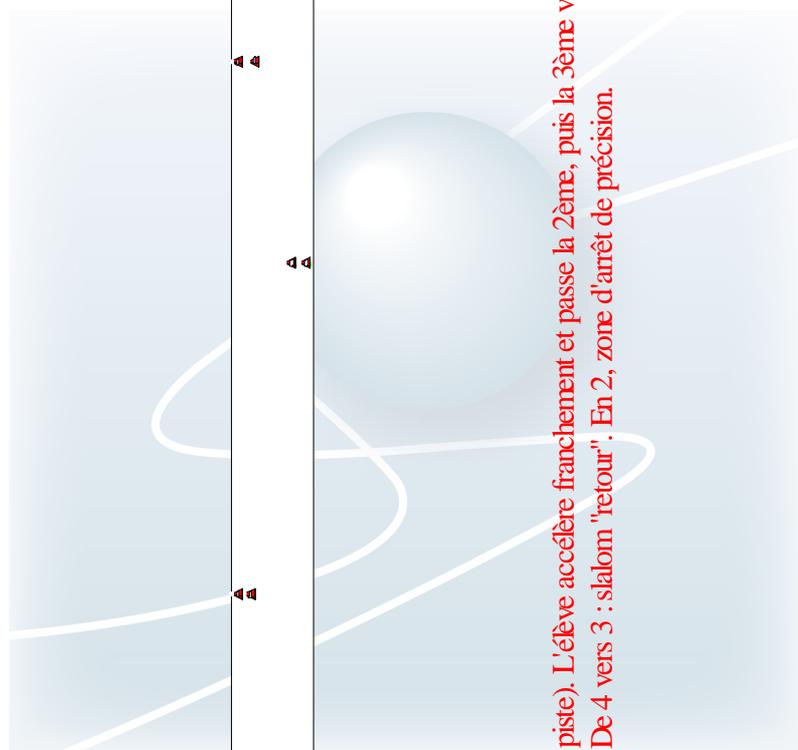
Effectuer un slalom (en 3^{ème} au minimum) entre des portes, avec demi-tour en bout de piste et retour, et freiner avec arrêt de précision à l'intérieur d'une zone. L'élève ne pourra décélérer et freiner qu'à partir d'une porte servant de repère.

**Deux essais réussis. Un blocage de roue prolongé invalide l'évaluation.
Pas de cône renversé ou déplacé ; pas de pied à terre, les pieds devront rester sur les repose-pieds même au demi-tour.**

18 cônes

PARCOURS DE L'ÉVALUATION E2d

INSERR



1

2

5



3

4

Départ de l'exercice au point n° 1 (début de piste). L'élève accélère franchement et passe la 2ème, puis la 3ème vitesse. De 3 vers 4 : slalom "aller". En 5, demi-tour en première. De 4 vers 3 : slalom "retour". En 2, zone d'arrêt de précision.

E2e

FAIRE L'EXPÉRIENCE DE LA MAÎTRISE DE SITUATIONS D'URGENCE PROVOQUÉES ET SIMULÉES

COMMENTAIRES :

Qu'est-ce que l'urgence ? Telle est la question que doit se poser l'enseignant qui travaille sur ce type d'objectif.

Il est en effet primordial d'être rigoureusement précis sur le sens que la profession doit attribuer à la « maîtrise de l'urgence ».

Si l'on consulte le P.N.F., on découvre au chapitre C2 (parer aux défaillances du système H-V-E) : « *L'appropriation des savoir-faire essentiels dans ce domaine est délicate et relève souvent d'une pratique spécialisée. Mais il n'y a pas unanimité sur la doctrine pédagogique en ce domaine. L'essentiel dans le choix de la méthode est de permettre une orientation positive des attitudes et des comportements dans le sens de la sécurité.* »

Au fond, le danger n'est-il pas de situer l'élève dans l'illusion de la maîtrise des situations difficiles, et donc de renforcer par gratification les dispositions naturelles à prendre des risques, à faire de la conduite un jeu de la domination ?

D'autre part, si l'on considère le but de la formation moto (être capable de conduire une motocyclette sans mettre en danger votre sécurité ou celle des autres), cet objectif s'inscrit en droite ligne de la philosophie générale de l'enseignement de la sécurité routière.

Pour être plus près de l'esprit du P.N.F., il apparaît donc incontournable de reformuler l'objectif de manière à faire sentir à l'élève les limites d'une telle approche : « faire l'expérience de la maîtrise de situations d'urgence simulées ».

L'enseignant fera la différence dans son cours entre *maîtriser* et *faire l'expérience de la maîtrise*. C'est le débat « conduire / piloter » qui est ici mis en avant.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

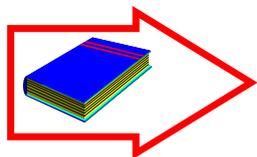
L'élève sera capable, dans une situation difficile provoquée et attendue, de mettre en œuvre les techniques nécessaires pour y parer, soit en faisant un écart subit de trajectoire, soit en freinant au plus court, sans blocage de roue ou en tolérant un blocage maîtrisé.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- **Évaluation de départ effectuée.**
- **Étape 1 validée. Objectifs E2a, E2b complètement traités.**

CONDITIONS DE RÉALISATION :

On reproduira certaines situations délicates à maîtriser en circulation comme l'ouverture intempestive d'une portière de voiture, ou la traversée inopinée d'un piéton.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Qu'est-ce qu'une situation d'urgence ? Décrire la réponse.

Une situation d'urgence intervient après une rupture dans le système dit de « conduite normale ». Elle débouche soit sur un accident, soit sur un presque-accident. Cette situation peut être gérée par le conducteur, mais elle peut l'amener à mettre en œuvre une ou plusieurs techniques d'un haut niveau de maîtrise.

On se retrouve confronté à une situation d'urgence, soit parce que l'on a volontairement recherché le point ultime avant la rupture, soit parce que l'on ne se savait pas proche de celui-ci. Pour la plupart des situations de conduite, la réglementation routière prévoit des limites qui permettent à l'usager de ne pas se retrouver dans des situations de presque-accident, et de rester dans le cadre de la conduite normale (articles R 412-12, R 413-17, R 415-1 par exemple). On peut donc distinguer les situations d'urgence qui interviennent par suite d'une défaillance dans les stratégies de conduite du conducteur (recueils d'informations, analyses, décisions), et celles inhérentes à une rupture mécanique (crevaison...), ou à une défaillance des paramètres relatifs à l'environnement (trous sur la chaussée, autre usager en perte de contrôle...).

2) Quelles sont les limites de l'apprentissage de la « maîtrise » des situations d'urgence ?

L'apprentissage de la « maîtrise » des situations d'urgence répond à l'exposition au risque de rupture mécanique (mais un entretien correct du véhicule limite considérablement l'imprévu), et aux défaillances inhérentes à l'environnement. Pour les défaillances dans les stratégies de conduite, il est plus adapté et cohérent d'approfondir le travail dans les trois dernières étapes de la formation, et d'apprendre à récolter les fruits de l'expérience (5 ans et/ou 100.000 km).

Bien qu'une formation augmente les capacités de contrôle, l'issue reste hypothétique : l'enjeu (accident grave à éviter) peut générer des inhibitions, ou des actes irrationnels (percuter un véhicule qui arrive en face pour avoir voulu éviter un animal).

Autre limite de ce type d'enseignement : penser que l'on est maître de sa conduite, et prendre des risques en pensant que l'on sait maîtriser l'urgence (ne pas oublier que cet objectif rend seulement capable de maîtriser).

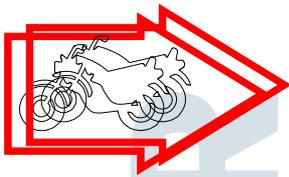
3) Comment effectuer un freinage d'urgence ?

Lors d'un freinage d'urgence, le conducteur doit actionner les deux freins pratiquement simultanément avec une légère anticipation sur le frein arrière afin de bien « asseoir » la moto sur la roue arrière, limiter le transfert de charge sur la roue avant, et éviter le blocage de roue. Quand un blocage de roue se produit, il convient de diminuer la pression sur la commande de frein afin de retrouver l'adhérence et de « maîtriser » le blocage.

4) Qu'est-ce que la poussée inverse ? Décrire la réponse.

C'est une technique qui consiste à incliner sa moto en exerçant une poussée sur le guidon, du côté opposé au virage souhaité (cette poussée ne se traduit pas par un braquage important et significatif de la direction). Cela revient à rompre la stabilité verticale de la moto par l'intervention de la force centrifuge, comme nous l'avons vu précédemment. De fait, la moto s'étant inclinée à l'inverse de la poussée, elle s'inscrit dans la trajectoire correspondante.

Poser une question sur les quatre. La réponse montrera une compréhension globale.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

- Réaliser un évitement par la gauche et un par la droite, dans des conditions particulières : vitesse entre 30 et 40 km/h, pas de décélération avant le couloir d'entrée.
- Réaliser un freinage d'urgence : vitesse entre 30 et 40 km/h, pas de décélération avant le repère de début du freinage, longueur maximum du freinage ≈ 10 m.

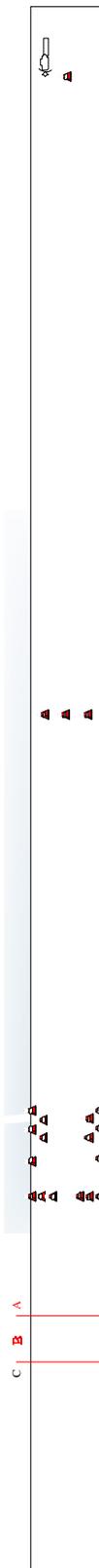
Un essai réussi pour chaque exercice : pas de cône renversé ou déplacé ; les pieds devront rester sur les repose-pieds, sauf au dernier moment, pendant l'arrêt de la moto ; pour les évitements, remise dans l'axe de la piste avec une tolérance de 1m ; pas de blocage de roue ; blocage de roue maîtrisé toléré.

20 cônes

PARCOURS DE L'ÉVALUATION E2e

INSERR

4 3 1



Départ des 3 exercices au point n°1. L'élève accélère franchement et passe la 2ème, puis la 3ème vitesse. Il doit avoir atteint la vitesse de 40 km/h au point 2 au plus tard. L'évaluateur observe que l'élève n'a pas freiné ou ralenti avant le point 3 pour le freinage d'urgence, et avant l'entrée dans le couloir pour les évitements.

Exercice n°1 : l'élève passe indifféremment dans une des portes du point 2, et passe entre les évitements, il décélère et freine à partir du point 3, et doit s'arrêter sans blocage de roue ou avec un blocage de roue maîtrisé avant le point 4 (aplomb de la roue avant), matérialisé par une ligne (fin de zone A).

Exercices N°2 et 3 : l'élève passe dans la porte du point 2 qui correspond à l'évitement qu'il va réaliser. Il réalise un évitement par la gauche, et un par la droite. Il s'arrête en zone B, sa moto parallèle à l'axe de la piste, à une distance maximum de celui-ci de 1 m

Lien du parcours avec la conduite :

Premier exercice = freiner au plus court face à un obstacle imprévu, comme un véhicule qui démarre d'une intersection.

Deuxième et troisième exercices = éviter un obstacle imprévu comme une portière qui s'ouvre, ou un piéton qui traverse..

LA DEUXIÈME ÉTAPE

ÉVALUATION DE SYNTHÈSE

COMMENTAIRE :

*Cette évaluation a lieu sur une piste. Elle doit durer environ **10 minutes**.*

*Les objectifs de l'étape sont **tous validés**. Avant de procéder à l'évaluation, **un entraînement pratique** aura permis à l'élève de se préparer.*

*De même que pour la première étape, les parcours de l'évaluation seront établis d'après ceux proposés pour l'examen du permis de conduire **afin de familiariser l'élève avec son futur examen**.*

L'élève réalisera le parcours mettant en évidence la rétrogradation, celui imposant un arrêt d'urgence, et tirera au sort un des deux parcours simulant des évitements d'obstacles.

*En outre, ces parcours types seront **complétés par d'autres critères d'observation et de notation**, permettant d'attester de la **réelle acquisition de l'objectif général** de cette deuxième étape.*

TABLE SYNOPTIQUE DE L'EVALUATION DE SYNTHÈSE DE LA DEUXIÈME ÉTAPE

Maîtriser la moto à allure normale hors circulation

1^{ère} Phase

Réalisation d'un premier parcours permettant d'évaluer les points suivants :

- technique d'inclinaison
- maîtrise du transfert allure normale - allure lente
- maîtrise de la rétrogradation en une distance contrainte

2^{ème} Phase

Réalisation d'un deuxième parcours permettant d'évaluer les points suivants :

- technique d'inclinaison
- maîtrise du transfert allure normale - allure lente
- maîtrise du freinage d'urgence simulé

3^{ème} Phase

Réalisation d'un troisième parcours permettant d'évaluer les points suivants :

- technique d'inclinaison
- maîtrise du transfert allure normale - allure lente
- maîtrise d'un évitement simulé

4^{ème} Phase

Réalisation d'un quatrième parcours permettant d'évaluer les points suivants :

- technique d'inclinaison avec passager
- maîtrise du transfert allure normale - allure lente avec un passager
- maîtrise du freinage de précision avec passager

PARCOURS

Réalise tous les exercices dans les temps prévus (10)
Dépasse le temps maximum jusqu'à 5/10^{ème} de seconde sur un des parcours (5)
Dépasse le temps de plus de 5/10^{ème} de seconde, ou plus d'une fois jusqu'à 5/10^{ème} de seconde, ou réalise un temps inférieur au minimum prévu (0)

1. TECHNIQUES D'INCLINAISON POUR L'ENSEMBLE DES PARCOURS

Inclinaison pour virer

Réalise les slaloms sans erreur de parcours, ou refus d'obstacle, et sans cône renversé ou déplacé (10)
Renverse ou déplace un cône (5)
Renverse ou déplace plus d'un cône, ou commet une erreur de parcours ou refus d'obstacle (0)

Inclinaison pour tourner

Effectue ses demi-tours sans que les pieds quittent les repose-pieds, sans sortir des limites, avec le regard systématiquement au bon endroit (5)
Commets une erreur (0) Temps

2. EXERCICE AVEC RETROGRADATION :

Rétrograde avec souplesse et sans à-coup sur le frein moteur, et s'arrête au bon endroit (10)
Provoque des à-coups (ou blocage(s) de roue) (5)
Cale (5)
Provoque des à-coups (ou blocage(s) de roue) et cale (0)

3. EXERCICE AVEC FREINAGE D'URGENCE :

Ralentit au bon moment, et s'arrête avant la zone maxi, sans blocage de roue (10)
Ralentit avant le repère, ou s'arrête en zone B, ou provoque un blocage de roue non maîtrisé, ou cale (5)
Commets plus d'une erreur, ou s'arrête en zone C (0)

4. EXERCICE AVEC EVITEMENT

Ralentit au bon moment (au plus tôt dans le couloir d'entrée de l'évitement), et s'arrête dans la zone d'arrêt, en s'étant replacé dans l'axe de la piste (tolérance au plus 1m) (10)
Ralentit avant le couloir, ou freine avant la fin de l'évitement, ou s'arrête en zone C, ou provoque un blocage de roue non maîtrisé, ou ne remet pas sa moto dans l'axe (5)
Commets plus d'une erreur, ou ne remet pas sa moto dans l'axe (0)

5. EXERCICE DE MAITRISE AVEC PASSAGER (sans chronomètre)

Observe avant de partir si son passager est prêt, et maintient un bon contrôle de position lors des freinages (5)
Oublie d'observer son passager, ou ne maîtrise pas sa propre position lors des freinages (0)

N.B. : une chute invalide systématiquement l'évaluation.

TOTAL DES POINTS : / 60

Pour avoir la note A :

- minimum 35 points ;
- pas de note 0 ;
- au moins une note = 10, indifféremment dans l'un des points 1 à 4.

RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION :

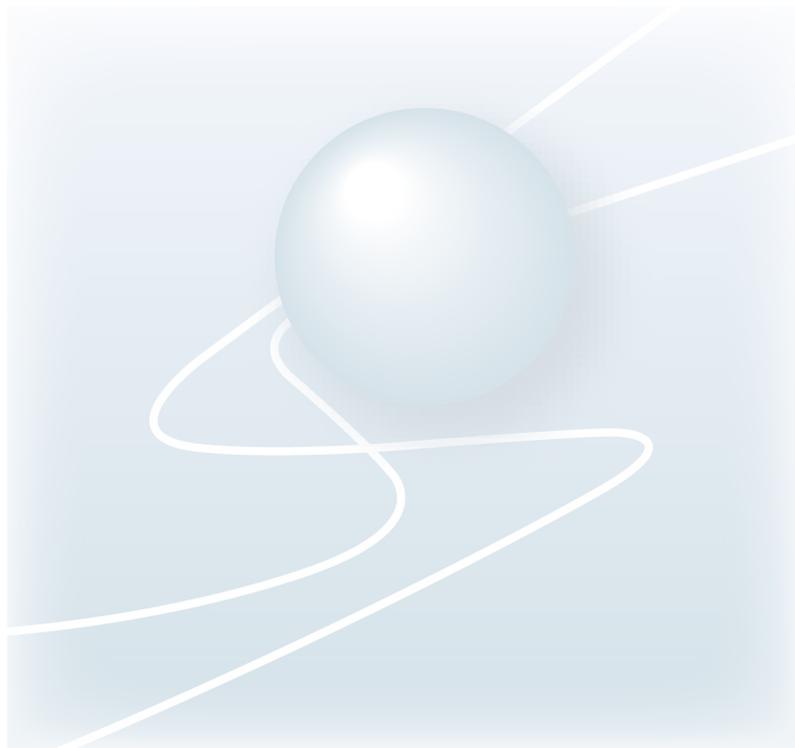
A

B

LE FORMATEUR :

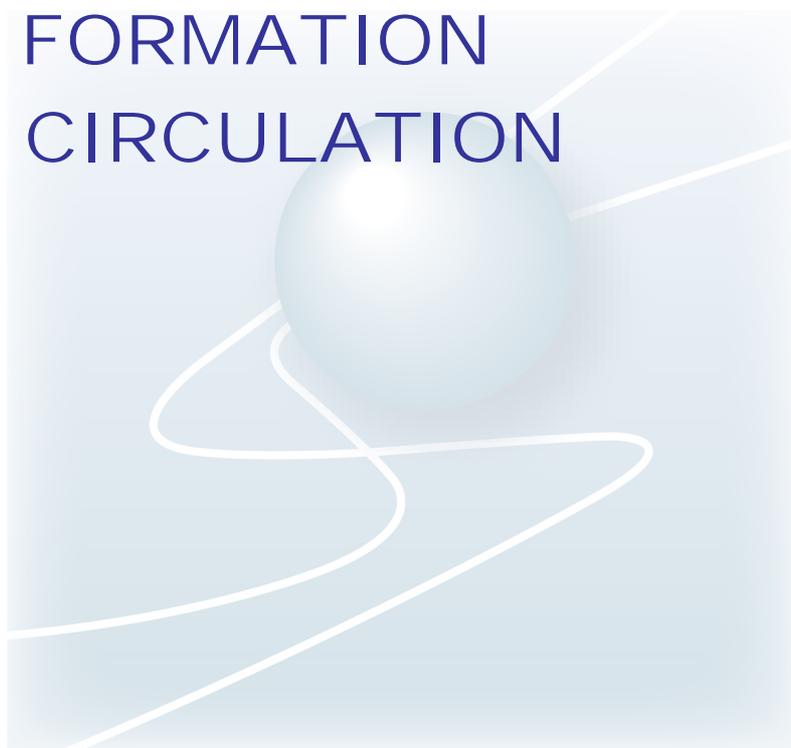
L'ÉLÈVE

INSERR

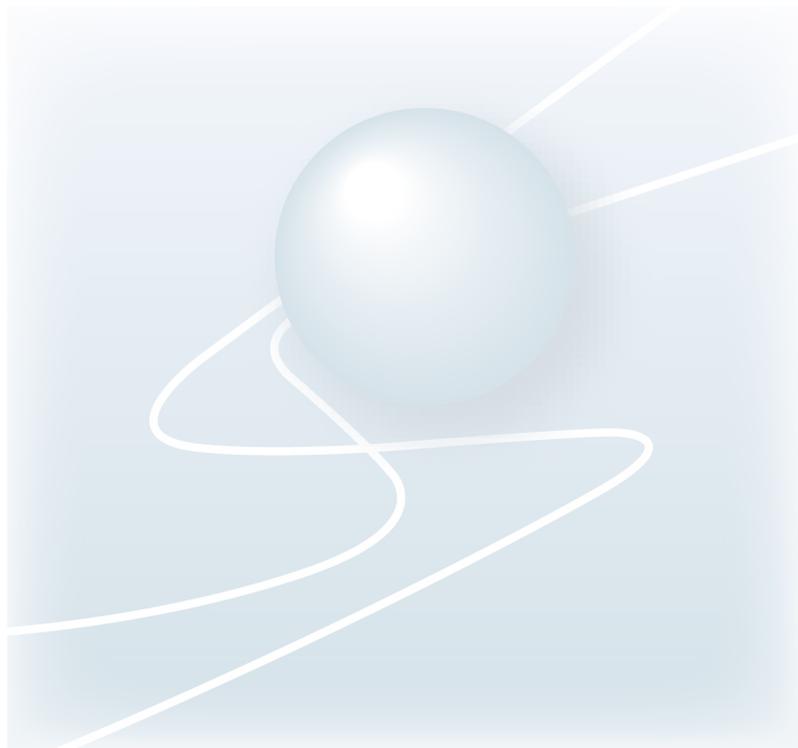


II. LA FORMATION EN CIRCULATION

INSERR



INSERR



LA TROISIÈME ÉTAPE

CHOISIR SA POSITION SUR LA CHAUSSÉE, FRANCHIR UNE INTERSECTION OU Y CHANGER DE DIRECTION

COMMENTAIRE :

Il n'est pas très réaliste de dire que l'élève va sortir de la piste pour la première fois, puisque très souvent, en apprentissage moto, il aura conduit pour amener la moto sur la piste, ou lorsque l'auto-école remise ses motos sur la piste, son formateur l'aura peut-être emmené sur route pour parfaire les techniques d'inclinaison (mise en œuvre de l'objectif E4e). Rappelons que le formateur reste à même d'apprécier l'opportunité des premières sorties, d'autant qu'il est souvent confronté à des élèves déjà titulaires du permis B, et/ou A1. Il est cependant au minimum utile de rappeler qu'il est déconseillé, dans la mesure du possible, de faire conduire un élève sur la voie publique tant que les étapes 1, 2, et l'objectif E3a n'ont pas été validés (consulter à ce propos l'article 9 de l'arrêté du 5 mars 1991).

Maintenant, l'élève va apprendre à utiliser sa moto dans un milieu ouvert, en interface avec les règles et signaux qui permettent à chacun de prendre sa place, et de passer à son tour.

On choisira des lieux où il y a peu de circulation (peu de présence d'autres usagers), pour mettre en évidence la recherche d'informations, formelle et informelle, provenant essentiellement de l'infrastructure, et faciliter la mise en œuvre des procédures standard du déplacement : savoir où se placer, comment se déplacer sur la chaussée, et avoir automatisé les « routines » de base.

Les critères d'évaluation des objectifs spécifiques retiendront des prises de décision sans danger immédiat pour les autres usagers, mais les excès de prudence ne seront pas encore pris en compte. Par exemple, on ne tolérera pas un franchissement d'intersection avec refus de priorité (intervention verbale de l'enseignant pour empêcher le départ de la moto), mais on acceptera une attente prolongée avant de démarrer due à une appréciation erronée de la vitesse d'approche du ou des autres véhicules.

E3a

CONNAÎTRE ET RESPECTER LES RÈGLES DE CIRCULATION

COMMENTAIRES :

L'élève apprend les règles de circulation relatives à l'objectif général de la troisième étape. Il doit en outre avoir compris quel comportement est adapté à chacune d'entre elles. Par suite, dans les objectifs à dominante pratique, il mettra en œuvre les connaissances acquises. Le travail sur cet objectif consistera donc en l'acquisition de connaissances, et fera l'objet de cours appuyés par des supports (schémas, photos, transparents pour rétroprojection...).

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève devra connaître et comprendre les principales règles de circulation concernant les intersections, et les gestes de l'agent.

Il connaîtra la signification des formes, des couleurs et des symboles de la signalisation.

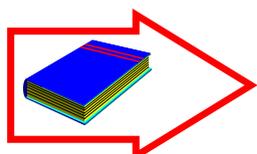
Il connaîtra la signalisation (verticale et horizontale) relative au choix de la vitesse, de la voie de circulation, et au franchissement des intersections. Il devra comprendre le comportement à mettre en œuvre dans chaque situation.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- **Évaluation de départ effectuée. Cet objectif peut être traité indépendamment de la réalisation effective des étapes 1 et 2.**

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Les connaissances seront développées à l'occasion de véritables cours en salle. On se servira le plus souvent de travaux pratiques, dont les résultats seront synthétisés par l'enseignant au moyen notamment de transparents et de cassettes vidéos.



ÉVALUATION DE SAVOIR

L'interrogation portera au minimum sur 10 situations. On tolérera deux hésitations ou erreurs, mais celles-ci ne devront concerner ni les règles et panneaux relatifs à la priorité, ni la signification des lignes continues, discontinues ou accolées.

L'élève, interrogé au moyen de figures ou de diapositives, devra expliquer clairement :

1) Quelles sont les significations de la forme, de la couleur et des symboles des panneaux ?

Formes et couleurs

- Triangle pointe en haut : danger, généralement : ralentir (fond jaune : panneau provisoire).
- Triangle pointe en bas : céder le passage à droite et à gauche, au stop (panneau octogonal) : arrêt.
- Cercle rouge, rouge et blanc : obéir, prescription absolue.
- Cercle bleu : obligation – prescription absolue.
- Cercle blanc : fin de prescription absolue.
- Rectangle et flèches : indications, directions
bleu : concerne l'autoroute,
vert : indique la direction d'une localité importante,
blanc : direction d'une localité quelconque,
jaune : indications provisoires.
- Carré sur pointe : concerne les routes à caractère prioritaire.
- Octogone : « Stop ».

Symboles : on demandera de connaître les symboles dont la signification n'est pas évidente.

2) Quelle est la signification des panneaux et marquages relatifs aux intersections et ronds-points ?

Panneaux :

- Céder le passage à droite.
- Céder le passage à gauche (panneau et balise).
- Marquer l'arrêt et céder le passage à droite et à gauche (panneau avancé et de position).
- Céder le passage en abordant le rond-point.
- Les autres doivent céder le passage (passage protégé).
- Jalonnement des routes à caractère prioritaire.
- Panneaux indiquant la route prioritaire.

Marquage au sol

- Ligne transversale discontinue,
- Ligne transversale continue.

3) Ce qu'il doit faire en abordant une intersection sans signalisation ?

Céder le passage à droite, sauf si on circule sur une route à caractère prioritaire.

4) Quelle est la signification des feux et celle des gestes des agents ?

- Feu jaune fixe.
- Feu jaune clignotant.
- Feu rouge clignotant.
- Feux et panneaux.

Gestes des agents : interroger en montrant des dessins.

5) Quelle est la signification des marquages au sol, y compris les flèches de sélection et de rabattement ?

- Lignes longitudinales continues et mixtes.

- Lignes longitudinales discontinues, à tirets longs, à tirets courts.
- Tirets prolongeant une ligne continue.
- Flèches de sélection (insister sur leur caractère obligatoire).
- Flèches de rabattement.

6) Qu'est-ce qu'une route prioritaire et comment est-elle signalée ?

- Priorité à droite et à gauche à toutes les intersections.
- Jalonnée par le signal « carré sur pointe », qui n'est pas obligatoirement placé avant les intersections.
- Le signal « carré sur pointe barrée » indique que la route cesse d'être prioritaire.
- A certaines intersections, un panneau indique quelle branche de l'intersection continue la route prioritaire.



E3b

RESPECTER LA SIGNALISATION

COMMENTAIRES :

Ce travail représente un premier degré d'application des principales règles de circulation, qui ont été vues en théorie dans l'objectif précédent. On apprend à tenir compte de la signalisation horizontale et verticale, pour franchir une intersection, en cédant le passage, mais sans changer de direction. On apprend à adapter la vitesse en fonction des limitations (article R.10 du code de la route), et à choisir sa position sur la chaussée dans le cadre d'une conduite normale. Par ailleurs, l'élève devra être capable de repérer les panneaux de direction, et d'indiquer dans quelle voie on doit se placer en fonction de la direction souhaitée, mais il ne lui sera pas encore demandé de réaliser un changement de voie, puisque ce travail sera fait au cours de l'objectif E3f.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève saura tenir compte de la signalisation verticale et horizontale pour respecter les règles de priorité, et les limitations de vitesse. Il saura choisir sa position sur la chaussée, et notamment éviter de rouler sur les marques sur chaussées, et aux endroits où le revêtement est médiocre.

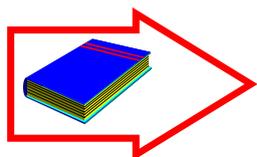
Il saura choisir sa direction, et la voie de circulation en fonction de la signalisation, et l'enseignant prendra en charge les procédures de changement de voie par radio-guidage.

CONDITIONS OPTIMALES MINIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- **Étapes 1 et 2 validées.**
- **Objectif spécifique E3a validé.**

CONDITIONS DE RÉALISATION :

En agglomération, avec trafic faible ou nul, puis en rase campagne; les changements de direction ne sont pas pris en compte, et c'est l'enseignant qui assure la sécurité.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Pourquoi faut-il éviter de rouler sur les marquages au sol, même quand la chaussée est sèche ?

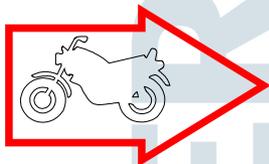
Pour créer un automatisme qui aide à éviter de rouler dessus au mauvais moment.

2) Lorsqu'une voie de circulation n'est pas assez large pour permettre à un véhicule de plus de deux-roues de dépasser la moto en laissant l'intervalle latéral minimum réglementaire sans sortir de cette voie, il est préférable pour le conducteur de cette moto, s'il roule à la vitesse maximale autorisée, de se placer au milieu de la voie de circulation. Pourquoi ?

Pour :

- Eviter d'inciter le conducteur qui suit la moto à s'engager dans son dépassement en serrant trop près sans respecter les distances latérales (ce qui est souvent le cas si un véhicule arrive dans le sens opposé), et de ce fait être intégré comme un usager à part entière ;
- Etre mieux vu par les autres usagers, et avoir une meilleure visibilité (voir et être vu) ;
- Avoir la possibilité d'éviter les imperfections de la route.

Les réponses devront mettre en évidence une compréhension globale (« par cœur » inutile).



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

- Effectuer un parcours d'une dizaine de minutes, au cours duquel on franchira 5 intersections avec « cédez le passage », sans prendre de risque, et sans gêner les autres usagers. Pas plus d'une intervention sur les 5 franchissements. Aucune infraction ne sera tolérée vis-à-vis de la vitesse, et l'élève aura su choisir constamment sa position sur la chaussée. (Attention, ce n'est pas l'objectif E 3f – Cf. commentaire)

L'évaluation devra donc se faire de préférence sur la base d'un parcours préétabli (pas ou peu de changement de direction + 5 intersections avec « cédez le passage »).

E3c

RECHERCHER LES INDICES UTILES

COMMENTAIRES :

Conduire c'est savoir déplacer un véhicule, mais c'est aussi observer l'environnement pour enregistrer et traiter les informations permettant de se déplacer en toute sécurité.

Dans l'objectif précédent, on demande à l'élève de comprendre et mettre en application les préceptes de la conduite dite « normale ». Pour cela, il faut « lire » des informations présentes dans l'environnement sous forme de panneaux, ou de marques sur chaussées : le travail « d'exploration perceptive » est donc limité à la recherche sélective de signaux ostensibles.

Pour les autres objectifs dynamiques de l'étape 3, et des suivantes, la réalisation des procédures de travail sera conditionnée par la recherche et l'identification d'indices formels ou informels qui aident le conducteur pour chacune de ses actions à se déplacer avec le maximum de sécurité. La qualité de l'exploration perceptive évolue grandement avec l'expérience. Mais il a été démontré qu'un enseignement sur la notion d'indices, avant la mise en évidence de ceux-ci dans les conditions pratiques de l'apprentissage, pouvait améliorer la sécurité des conducteurs inexpérimentés. Cet objectif est donc plus orienté vers le savoir que vers le savoir-faire : dans un premier temps, on fait découvrir à l'élève ce qu'est un indice utile à la conduite, et on lui donne des exemples, comme pour créer une « banque de données » minimale, avant de poursuivre le travail sur route. Par la suite, pour chaque objectif pratique, l'élève recherchera les indices spécifiques à l'activité travaillée (rechercher les indices utiles pour adapter sa vitesse aux situations, pour choisir la voie de circulation, pour négocier un virage...).

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

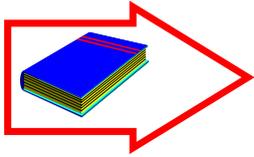
L'élève comprendra la signification de l'expression « indices utiles à la conduite ». Il connaîtra la différence entre indices formels et informels pour prévoir et gérer sa conduite. Il saura reconnaître des indices dans des situations de conduite reproduites en photo, ou sur support vidéo.

CONDITIONS OPTIMALES MINIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

Évaluation de départ effectuée. Cet objectif peut être traité indépendamment de la réalisation effective des étapes 1 et 2, mais sera validé avant de travailler les objectifs suivants de l'étape.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Cet objectif ne se travaille pas en situation de conduite. Il se travaillera en salle : observation de situations simulées (avec des photos -diapositives, transparents-, ou des scènes vidéo), ou bien dans le véhicule à l'arrêt : observation de situations réelles.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) L'élève doit pouvoir citer au moins :

- a) 2 indices relatifs à la route,
- b) 2 indices relatifs aux autres usagers,
- c) 2 indices relatifs à la moto.

a) Indices relatifs à la route : nature et qualité du revêtement (bruit du roulement des pneus, aspect brillant, présence de boue, de nids de poule, de gravillons, nombreuses traces de freinage). Tracé et intersections prévisibles grâce aux arbres, aux poteaux. Changement de couleur du revêtement, ou traces luisantes dans les carrefours à sens giratoire (présence d'hydrocarbure).

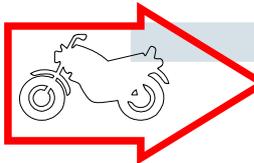
b) Indices relatifs aux autres usagers : type et chargement du véhicule, immatriculation locale ou étrangère, allure anormalement lente.
Conducteur qui nous regarde dans son rétroviseur, ou qui discute avec un passager.
Piétons, enfants ou personnes âgées, qui regardent ou ne regardent pas dans notre direction – cycliste ou piéton gêné par la pluie.

c) Indices relatifs à la moto conduite : bruits divers, vibrations notamment du guidon, odeurs, fumées.

2) Qu'est-ce qu'une stratégie perceptive ? A quoi sert-elle ? Dans la réponse, demander à l'élève de décrire sa stratégie de prise d'information concernant une intersection.

Gérer et prévoir sa conduite, c'est avant tout prendre les indices utiles, et cela nécessite la mise en œuvre d'une méthode de prise d'information adaptée aux différentes situations de conduites.

Un exemple : le franchissement d'une intersection.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

En observation de situation simulée ou réelle, l'élève doit pouvoir citer au moins 2 indices relatifs à la route, et 2 indices relatifs aux autres usagers.

E3d

UTILISER TOUTES LES COMMANDES

COMMENTAIRES :

Certaines commandes sont utilisées au quotidien dans la conduite. Avant de compliquer le travail, il est utile de savoir les manipuler sans les chercher. D'autres commandes, comme la mise en réserve, sont utilisées plus rarement. Il est nécessaire de se familiariser avec elles pour les mettre en œuvre le plus commodément et le plus vite possible en cas de besoin.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

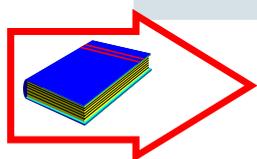
L'élève saura utiliser toutes les commandes en conduisant, sans détourner le regard de la trajectoire. Il saura coordonner et enchaîner les actions sur plusieurs commandes. Il aura automatisé cette coordination et cet enchaînement.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1 et 2 validées.
- Objectifs spécifiques E3a, E3b, E3c validés.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

En ligne droite, à allure modérée, avec trafic faible ou nul. L'enseignant choisit un moment approprié pour la sécurité.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) A quoi correspondent les différentes abréviations inscrites sur un robinet d'essence ?

2 possibilités :

- a- ON (robinet ouvert), OFF (robinet fermé), RES (réserve). Pendant l'utilisation du véhicule, le robinet est sur la position « ON », mais il faut penser à fermer le robinet dès que l'on arrête la moto, pour éviter que l'essence continue à couler par gravité dans la ou les cuves du carburateur. La position « RES » permet d'accéder à une petite réserve de carburant qui permet de rejoindre la station de service la plus proche avant de tomber en panne sèche ; d'une manière générale, on évitera d'attendre d'avoir besoin de la réserve (commuter sur la réserve, pendant que l'on dépasse par exemple, peut augmenter le

risque). Sur autoroute, il peut être difficile d'atteindre la prochaine station avant la panne sèche.

- b- ON (robinet ouvert), PRI (prise directe), RES (réserve). On laisse le robinet en position « ON » même quand la moto n'est pas utilisée (une valve empêche l'écoulement du carburant quand le moteur est arrêté). La position « RES » garde la même fonctionnalité que précédemment. La position « PRI » permet de réactiver le circuit d'essence quand on refait le plein après une panne sèche, ou quand la moto n'avait pas été utilisée depuis quelque temps.

La réponse doit mettre en évidence que l'élève a compris globalement le fonctionnement du robinet d'essence : on acceptera qu'il ne sache pas expliquer précisément la différence entre « PRI » et « OFF », mais on ne tolérera pas qu'il ne sache pas où positionner le robinet en fonction des situations.



Alors que la moto roule en ligne droite, à allure modérée, le formateur demandera :

- 1) D'agir successivement sur trois commandes différentes.
- 2) D'agir sur deux commandes simultanément.

L'exercice sera effectué deux fois avec des commandes différentes. Par exemple :

- Action simple sur : feux (feux de route, appel lumineux, avertissement par feu stop ou par clignotant, feux de détresse [si la moto en est pourvue]...), avertisseur sonore.
- Action couplée sur : frein et avertisseur sonore – clignotant et avertisseur sonore...

- 3) De mettre le robinet d'essence en position réserve.

- **Il sera difficile de s'assurer que l'élève a bien allumé son feu de route, pour cela on se mettra devant la moto avec une liaison radio constante. Pour la mise en réserve, on demandera une confirmation par un signe convenu par avance avec l'enseignant, puis lors de l'arrêt, on n'oubliera pas de s'assurer que la manipulation a été correcte, et on demandera à l'élève de remettre le robinet en position « ON ». Aucune erreur ne devrait être tolérée pour la validation de cet objectif.**

E3e

ADAPTER SA VITESSE AUX SITUATIONS

COMMENTAIRES :

Dans le Code de la route, l'article R413-17 prévoit que les règles maximales de vitesse prescrites dans ce même ouvrage ne s'entendent que dans des conditions optimales, et qu'elles ne dispensent en aucun cas le conducteur de rester constamment maître de sa vitesse. Notamment, il devra ralentir dès que les conditions de visibilité et donc de prévision se dégradent, ceci afin d'adapter son allure aux différentes situations rencontrées. Cet objectif sera l'occasion de développer les « zones de danger potentiel », et la « surface des contraintes » telles que définies dans le Code de la conduite.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève sera capable d'adapter la vitesse aux différentes situations rencontrées (notamment à l'approche des intersections), quand c'est nécessaire, en tenant compte des indices utiles pour le faire. Il saura contrôler vers l'arrière avant de ralentir, et avertir de son intention les autres usagers.

Il aura des notions sur les zones de danger potentiel, les zones d'incertitude, et la surface de contraintes.

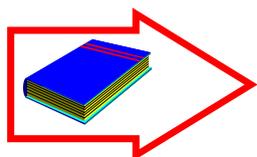
Il saura réaliser le passage en première préparé au cours de l'objectif E1g.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- **Étapes 1 et 2 validées.**
- **Objectifs spécifiques E3a, E3b, E3c validés.**

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Dans une circulation à trafic faible, mais avec présence de feux tricolores et d'autres usagers, notamment piétons et deux-roues, sans pour autant que les conditions soient difficiles.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Quel est le rôle des ralentisseurs (dos-d'âne) ? Comment les aborder ?

Obliger les conducteurs à ralentir, généralement à des endroits fréquentés par les piétons.

- Ralentir dès qu'on voit le signal, ne pas franchir le ralentisseur à plus de 30 KM/H (risque de perte de stabilité), puis rechercher les indices inhérents au risque signifié par le ralentisseur.

2) Peut-on toujours rouler à la vitesse maximale autorisée ?

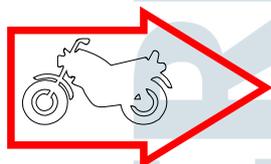
Non, les limitations de vitesse n'imposent pas de rouler à la vitesse maximale autorisée. La vitesse doit être adaptée aux circonstances, c'est-à-dire rester souvent inférieure à ce maximum.

3) Pourquoi faut-il ralentir quand les conditions météorologiques sont défavorables ?

Réduction de la visibilité (donner des exemples).

Réduction de l'adhérence (donner des exemples).

La réponse devra mettre en évidence une compréhension globale (« par cœur » inutile).



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

- Ralentir suffisamment avant de franchir une intersection avec feux au vert, en présence d'autres usagers, notamment des piétons et des « deux-roues », sans pour autant que les conditions soient difficiles.
- Ralentir avant une intersection où l'on n'a pas à céder le passage mais où la visibilité est réduite. Réaliser deux exercices, dont un avec passage en première.
- **Sur un parcours de 15 mn ~, avoir su mettre en œuvre ces savoir-faire, sans aucune intervention de la part de l'enseignant.**

E3f

CHOISIR LA VOIE DE CIRCULATION

COMMENTAIRES :

Choisir la voie de circulation est une tâche relativement complexe pour un conducteur débutant. Le choix de la voie sera fonction de la direction souhaitée, et du marquage au sol. Par suite, l'attention sera mobilisée par la recherche des indices permettant d'effectuer la manœuvre sans danger, et par la gestion des moyens de communication (signaux = clignotants, feu stop, et indices = le « casque » du motard qui se tourne par exemple). L'enseignant appréciera d'avoir commencé le travail dans l'objectif E3b, quand l'élève a appris à « lire » la signalisation pour choisir la voie. Maintenant, l'élève va apprendre le savoir-faire pour changer de voie. Dans ce type de situation, l'hésitation est source de danger.

(Principe : A CHACUN SA PLACE).

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève saura choisir la voie de circulation, en fonction de son itinéraire et de la signalisation. Il saura effectuer un changement de voie, en tenant compte des indices utiles pour le faire sans danger (contrôle arrière et contrôle latéral), et en avertissant suffisamment tôt les autres usagers.

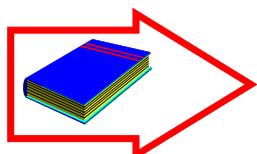
Il connaîtra les voies réservées et spécialisées, et saura respecter leur affectation en comprenant notamment les risques que comportent pour lui la circulation dans ces voies.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- **Étapes 1 et 2 validées.**
- **Objectifs spécifiques E3a, E3b, E3c validés. E3e traité.**

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Dans une circulation à trafic normal, proche d'un centre ville, pour pouvoir trouver des situations adéquates.



EVALUATION DE SAVOIR

- 1) **Comment reconnaît-on une voie réservée :**
 - **aux cyclistes et cyclomotoristes ?**

- **aux véhicules lents ?**
- **aux véhicules de transport en commun ?**
- Signalisation par panneaux.
- Signalisation par marquages sur la chaussée (les faire reconnaître sur une planche de signaux).

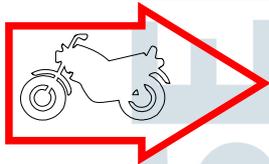
2) Qu'est-ce qu'une voie de stockage ?

Voie réservée à l'arrêt des véhicules qui attendent de changer de direction.

3) Doit-on rouler dans la voie de droite sur les chaussées à double voie en sens unique ?

Oui en marche normale, mais on pourra changer de voie pour dépasser un véhicule plus lent, ou pour préparer un changement de direction vers la gauche, en tenant compte des flèches directionnelles.

Poser une des trois questions. La réponse devra mettre en évidence une compréhension globale (« par cœur » inutile).



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

- Vérifier que l'élève sait choisir la voie dans laquelle il doit rouler, avec prise d'information pour ne pas gêner.
- **Evaluer l'acquisition de ce savoir-faire dans trois situations différentes, sans aucune intervention de la part de l'enseignant sur la sécurité.**

N.B. : on peut dans beaucoup de cas travailler l'objectif E3g en même temps que celui-ci.

E3g

MAINTENIR LES DISTANCES DE SÉCURITÉ

COMMENTAIRES :

Les carambolages, les chocs latéraux ont pour origine un non respect des distances de sécurité. Nous avons vu précédemment qu'un véhicule qui roule a besoin d'une longueur pour s'arrêter, décomposée en une distance de réaction, et une distance de freinage. Pour pouvoir faire face à des situations à risque, le conducteur doit adapter sa vitesse à l'environnement, et ses distances aux autres usagers.

C'est ce dernier point qui va être traité maintenant. L'élève se basera sur des indices lui permettant d'adapter ses distances vers l'avant en fonction d'un temps de réaction de 2 secondes. On expliquera pourquoi on choisit une telle durée. De plus, on s'efforcera pendant la leçon, et par la suite, de préférer l'expression « coussin d'espace » à celle de « distance de sécurité » : pour cela, on s'appuiera sur l'argumentaire développé dans le « Code de la Conduite ».

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'enseignement donnera les moyens à l'élève d'être capable d'évaluer la distance existant entre la moto et le véhicule qu'on suit ou qu'on précède et les distances latéralement, avant de croiser ou de dépasser.

L'élève saura garder un espace suffisant avec les différents usagers pour pouvoir agir en cas d'imprévu. Il connaîtra et comprendra l'importance des comportements qui découlent de l'article R8-1 du code de la route, relatif aux distances de sécurité.

Il saura calculer la distance de sécurité minimale à diverses allures.

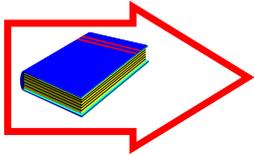
Il aura automatisé le maintien des distances de sécurité sur route et en agglomération.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1 et 2 validées.
- Objectifs spécifiques E3a, E3b, validés. E3c, E3d, E3e complètement traités.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Pour pouvoir trouver des situations adéquates, rechercher une circulation à trafic normal, proche d'un centre ville par exemple (sans tenir compte des commentaires introductifs de cette étape).



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) A quelle distance minimale peut-on s'approcher d'un « deux-roues » ou d'un piéton qu'on dépasse ?

Un mètre en agglomération et un mètre et demi hors agglomération, à cause des écarts possibles des « deux-roues » et des piétons (notions de zone d'incertitude).

2) Comment peut-on évaluer la distance à maintenir entre soi et un véhicule qu'on suit ?

- La distance de sécurité doit être au moins égale à celle qui est parcourue en deux secondes. Prendre un repère et compter deux secondes, en prononçant mentalement et lentement un mot de 4 syllabes par exemple (sé-cu-ri-té).

- A certains endroits : marquages des bandes d'arrêt d'urgence sur autoroute (« deux traits c'est la sécurité »), ou encore chevrons sur la chaussée : en voir au moins deux.

3) Quelle précaution est-il souhaitable de prendre lorsqu'on est arrêté derrière un autobus, ou un camion ?

Si le motard est arrêté derrière le véhicule, son conducteur ne le verra plus. Le risque est donc que, pour une raison quelconque, le véhicule recule sans tenir compte de la présence du motard. Dans ce cas, il est souhaitable de s'arrêter derrière, côté droit ou côté gauche, de manière à être visible dans le rétroviseur du véhicule qui précède.

-4) Lorsqu'on circule en file et que cette file s'arrête, pourquoi faut-il laisser une certaine distance entre soi et le véhicule qui précède ?

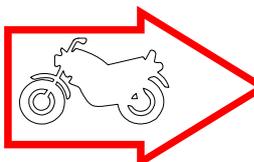
Laisser en s'arrêtant derrière une voiture (ou un véhicule plus encombrant) qui précède une distance suffisante pour se dégager en cas de nécessité (environ 1 m 50). On diminue ainsi le risque de collision avec cette voiture si on était heurté à l'arrière.

5) Que faut-il faire si on est suivi de trop près par un autre conducteur ?

Suivant les cas :

- Accélérer pour augmenter la distance de sécurité.
- Faire clignoter le feu stop, sans ralentir.
- Se laisser dépasser.

Les réponses devront mettre en évidence une compréhension globale (« par cœur » inutile), mais les valeurs chiffrées devront être sues.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

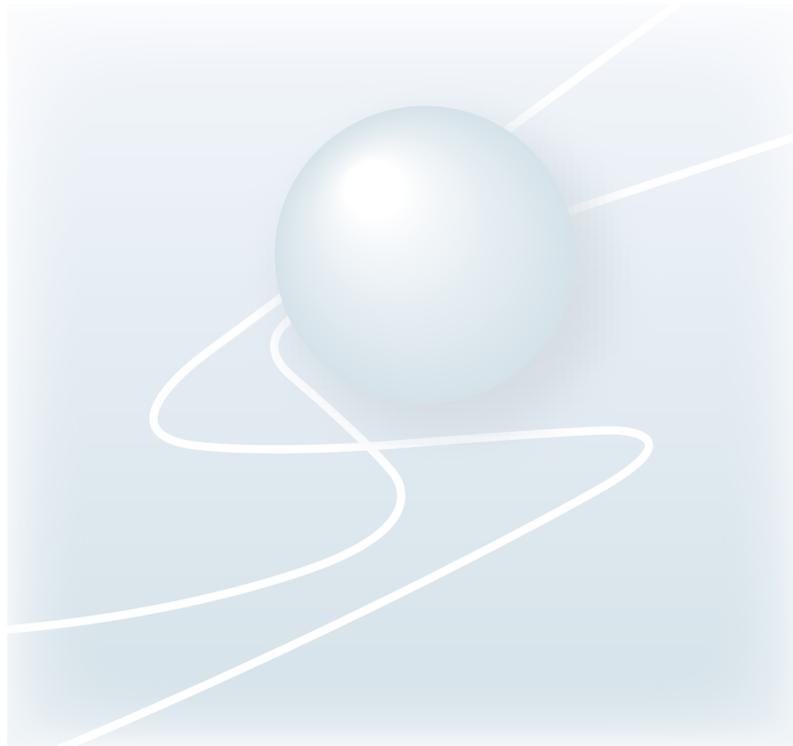
- On vérifiera que l'élève maintient une distance de sécurité suffisante entre lui et les véhicules suivis en application de la règle des deux secondes ;

- L'élève respectera les intervalles latéraux de sécurité en croisant et dépassant d'autres usagers.
- **On évaluera ces savoir-faire dans une circulation assez dense. Toute intervention « radio » de la part de l'enseignant sur la sécurité invalide l'évaluation.**

RAPPEL :

Cet objectif pourra souvent être travaillé et évalué en même temps que l'objectif E3f (sous réserve que l'élève ne soit pas en « sur-tâche »). Cette pratique permettra de vérifier que le maintien des distances de sécurité est automatisé.

INSERR



E3h

FRANCHIR LES DIFFÉRENTS TYPES D'INTERSECTIONS ET Y CHANGER DE DIRECTION

COMMENTAIRES :

Le changement de direction est une activité très complexe : il faut gérer tout à la fois le véhicule, l'interface avec l'environnement et la relation avec les autres usagers. Le travail qui a été effectué jusqu'à présent a, en quelque sorte, préparé le travail de cet objectif. En effet, pour franchir une intersection et y changer de direction, le conducteur doit, au préalable, en phase d'approche, avoir une allure adaptée et respecter la signalisation. De plus, il doit être correctement placé sur la chaussée, et circuler dans la bonne voie, à bonne distance des autres usagers. Pour toutes ces activités, il recherche, sélectionne et utilise les indices utiles pour la conduite. Pendant la réalisation du travail, il utilise les commandes de la moto à bon escient, avec suffisamment d'autonomie pour ne pas être perturbé. Enfin, il doit être en mesure pour franchir les intersections, de respecter les règles de priorité s'y appliquant. De nombreuses fois au cours de l'étape, l'élève a déjà franchi la plupart des types d'intersection existants. Il aura plusieurs fois, à ces occasions, changé de direction, mais jusqu'à présent, l'enseignant prenait en charge les contrôles de sécurité, en guidant son élève par radio. A présent, l'élève va devoir devenir autonome pour ce travail, sachant que le changement de direction dans une zone de « conflit potentiel » est un moment de sa conduite pendant lequel il est particulièrement « fragile ».

On insistera sur le fait qu'il existe des « obligations de céder le passage » mais qu'il n'existe pas de « droit de passer ». La priorité n'est pas un droit absolu.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève saura explorer l'environnement pour détecter les intersections, et en identifier le type. Après avoir évalué la visibilité, il sera autonome pour décider d'avertir de son approche.

Il saura tenir compte des autres usagers, surtout pour décider de ne pas s'engager.

Il devra être autonome pour décider de l'opportunité de l'application des règles de sécurité. Il placera correctement son véhicule sans hésitation, et il ajustera sa vitesse.

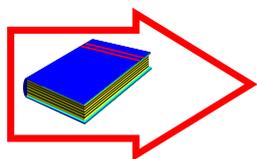
Lorsque ce sera nécessaire, il saura s'arrêter, et repartir à bon escient.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1 et 2 validées.
- Objectifs spécifiques E3a, E3b, E3c, E3d, E3e, E3f, et E3g validés.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Dans une circulation à trafic normal, proche d'un centre ville, pour pouvoir trouver plusieurs types d'intersection avec et sans priorité, avec des changements de direction.



ÉVALUATION DE SAVOIR

-1) Quels sont les signaux (panneaux et marquage au sol) et les indices qui annoncent au conducteur qu'il approche d'une intersection ?

Panneaux : priorité à droite, passage protégé, cédez le passage + balise, cédez le passage + stop, rond-point.

Marquage au sol : lignes transversales continues ou tirets.

Indices : Interruptions de la ligne d'arbre ;

Voitures qui ralentissent ;

Voitures arrivant par des routes adjacentes.

2) Même si la visibilité est très bonne, quels sont les risques présentés par une intersection ?

- Difficulté d'évaluer la distance et la vitesse des véhicules arrivant latéralement quand les routes ne se coupent pas à angle droit.

- Conducteurs ne respectant pas la priorité ou changeant de direction sans précaution.

3) Pourquoi le signal « STOP » oblige-t-il à marquer l'arrêt ?

Pour que le conducteur ait le temps d'observer les véhicules et de se décider à s'engager seulement si le passage est libre.

4) Quelle est la signification du feu jaune qui précède le rouge ?

Le feu jaune est un signal d'arrêt, comme le feu rouge, mais s'il s'allume alors qu'on est trop près pour pouvoir s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes, il peut être franchi.

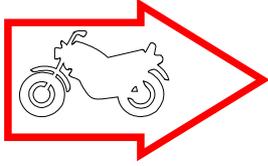
5) Qu'est-ce qu'une « onde verte » ?

Une succession de feux tricolores coordonnés de telle façon que le conducteur qui roule à une certaine vitesse franchisse toutes les intersections au feu vert.

6) Pourquoi ne doit-on pas s'engager dans une intersection encombrée ?

Pour ne pas créer un embouteillage. Même si on a le feu vert.

Les réponses devront mettre en évidence une compréhension globale (« par cœur » inutile).



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

L'élève devra :

- choisir correctement la position du véhicule sur la chaussée,
- ajuster son allure aux circonstances,
- respecter les règles de priorité,
- avertir si cela est nécessaire.

La moto roulant à allure modérée, on fera un parcours ne présentant pas de difficultés particulières mais comportant au moins les quatre règles différentes de franchissement d'intersection. Pour la règle du « cédez le passage », on sera attentif à mêler les intersections classiques, et les carrefours à sens giratoire. On prendra soin de faire effectuer différents changements de direction à gauche et à droite.

Toute intervention « radio » de la part de l'enseignant sur la sécurité (erreur ou hésitation dangereuse), invalide l'évaluation. On ne tiendra pas compte des attentes injustifiées pour s'engager, mais on interviendra par « radio » pour empêcher un démarrage ou un franchissement dangereux, que l'élève soit prioritaire ou non.

INSERR

LA TROISIÈME ÉTAPE

ÉVALUATION DE SYNTHÈSE

COMMENTAIRE :

Un entraînement préalable aura permis à l'élève de se préparer pour son évaluation.

L'élève conduira pendant environ 15 minutes sur un parcours offrant la possibilité de vérifier si les principaux objectifs ont été atteints : intersections avec priorité, sans priorité, avec feux tricolores, avec signal « cédez le passage » et signal « STOP », sans visibilité, et aussi, dans la mesure du possible, ronds-points.

Il conduira à une allure normale et devra, à la demande du formateur, tourner à gauche ou à droite à certaines intersections.

L'évaluation de synthèse est satisfaisante si l'élève :

- *a automatisé tous les gestes concernant la manipulation des commandes,*
- *tient compte de la signalisation verticale et horizontale,*
- *ne roule jamais trop vite ou trop lentement,*
- *maintient une position convenable sur la chaussée,*
- *choisit la voie convenable avant de tourner,*
- *sait s'arrêter et repartir au signal « STOP »,*
- *sait maintenir les distances de sécurité.*

TABLE SYNOPTIQUE DE L'ÉVALUATION DE SYNTHÈSE DE LA TROISIÈME ÉTAPE

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

1^{ère} Phase

Réalisation d'une évaluation théorique permettant d'évaluer les points suivants :

- **Connaissance de la réglementation**
- **Connaissances sur les indices**

2^{ème} Phase

Réalisation d'un parcours permettant d'évaluer les points suivants :

- **Prise en compte de la signalisation verticale et horizontale**
- **Manipulation des commandes**
- **Adaptation de la vitesse (règle et circonstance)**
- **Adaptation de la position sur la chaussée**
- **Choix correct de la voie de circulation**
- **Maintien des distances de sécurité**
- **Respect des règles de priorité**
- **Application des procédures de sécurité pour tourner à une intersection**

LA QUATRIÈME ÉTAPE

CIRCULER DANS DES CONDITIONS NORMALES SUR ROUTE ET EN AGGLOMÉRATION

COMMENTAIRE :

L'élève a déjà automatisé la manipulation des commandes de la moto, il sait choisir la position sur la chaussée et se comporter aux intersections. Il va maintenant avoir à traiter, *d'une façon plus globale*, l'ensemble des problèmes de la conduite ; c'est-à-dire *s'adapter aux diverses situations* lorsqu'il les rencontre. Il va continuer à apprendre à observer (recherche des informations et reconnaissance des indices) et à se décider. Il devient ainsi de plus en plus autonome.

A ce niveau, on ne peut pas encore lui demander *de réagir et exactement dans les situations difficiles et nouvelles pour lui* : sa compétence lui permet seulement de s'adapter à des situations normales. Si des difficultés particulières se présentent le formateur donnera les indications par radio, en le faisant suffisamment tôt, puisqu'il ne dispose pas de double-commande.

Sur route, le débutant sous-estime souvent les risques parce que la conduite lui semble facile. Il a tendance à rouler trop vite, à ne pas ralentir suffisamment et à relâcher son attention. Il devra apprendre à maintenir un niveau de vigilance assez élevé pour détecter et *PREVOIR* les difficultés.

En agglomération, l'élève perçoit des informations nombreuses et diverses. Il doit *discerner* les indices utiles parmi une grande quantité d'informations de moindre intérêt.

On lui indiquera à chaque occasion, les risques qu'entraînent la présence des autres usagers (piétons, voitures, « poids-lourds », « deux-roues »...).

On peut rappeler que le **voyage école** représente un outil pertinent de formation utilisable pour le travail et la validation des objectifs de cette étape. De plus il peut permettre de pallier les difficultés inhérentes aux conditions de réalisation (choix du terrain...).

E4a

ÉVALUER LES DISTANCES ET LES VITESSES

COMMENTAIRES :

Afin de préparer un travail dans des conditions dynamiques plus techniques, l'élève va acquérir une aptitude de la plus haute importance. Cette aptitude sera développée à de nombreuses occasions, au cours de l'apprentissage et par la suite. Elle a déjà été partiellement acquise pendant la troisième étape (g : maintenir les distances de sécurité). Il s'agit maintenant d'apprendre à évaluer aussi exactement que possible les distances et les vitesses dans toutes les situations.

Ces évaluations concernent : la vitesse des autres véhicules, la vitesse de la moto conduite, la relation entre sa vitesse et celle des autres.

On indiquera, à l'occasion, les différences de capacités d'accélération, de vitesse et de freinage entre divers types de véhicules.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'enseignement permettra à l'élève d'identifier les différents types de véhicules et de connaître leurs capacités d'accélération et de décélération.

L'élève évaluera :

- les distances en se fondant sur divers indices ;
- la vitesse d'un autre véhicule, situé devant ou derrière, par rapport à la vitesse de la moto conduite ;
- sa propre vitesse dans diverses situations.

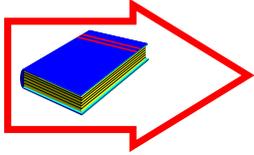
Il connaîtra les différentes causes d'erreur d'évaluation.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1 et 2 validées.
- Étape 3 : E3a, E3b, E3c, E3e validés.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

On recherchera des endroits où il y a peu de circulation. Les exercices seront faits sur route relativement étroite, sur route large, en agglomération.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Quels sont les indices qui permettent au conducteur d'évaluer sa propre vitesse ?

Indicateur de vitesse, vitesse de défilement du paysage, bruit du moteur, de l'air.

2) Quelles sont les causes d'erreur dans l'évaluation de sa propre vitesse ?

- On a tendance à sous-estimer sa vitesse quand la chaussée est large, quand le paysage est plat et nu, quand la moto est puissante (bruit du moteur à allure normale), et particulièrement quand on a bu de l'alcool.
- On a tendance à sous-estimer sa vitesse et à ne pas ralentir suffisamment quand on a roulé longtemps à allure soutenue (après la sortie de l'autoroute notamment).

3) Quels sont les indices qui permettent d'évaluer la vitesse des autres véhicules ?

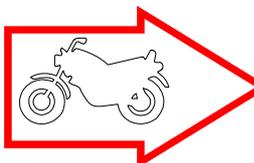
- Le type du véhicule.
- La vitesse de rapprochement (s'il arrive à l'arrière, regarder deux fois les rétroviseurs).

4) Quelles sont les causes d'erreur dans l'évaluation de la vitesse des autres ?

- Une allure qui ne correspond pas au type du véhicule.
- La position sur une chaussée ne faisant pas un angle droit avec celle sur laquelle on roule.
- La visibilité réduite : brouillard léger, crépuscule, pluie.

5) A quelle vitesse en mètres par seconde correspondent approximativement les vitesses de :

- ◆ 50 kilomètres à l'heure ? 14 mètres par seconde (environ 15 mètres).
- ◆ 90 kilomètres à l'heure ? 25 mètres par seconde.
- ◆ 100 kilomètres à l'heure ? 28 mètres par seconde (environ 30 mètres).
- ◆ 130 kilomètres à l'heure ? 36 mètres par seconde (environ 40 mètres).



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

- L'élève indiquera (par un signe convenu d'avance) à quel moment il estime être à l'allure demandée par l'enseignant (50 à l'heure en agglomération, 80 à l'heure sur route). L'enseignant se servira du tachymètre du véhicule suiveur, et il aura pris soin de masquer le compteur de la moto.
- Sur route peu fréquentée, en roulant à environ 80 ou 90 km/h l'élève fera signe lorsqu'il estimera être à 500 m, puis à 200 m d'un repère convenu. Étant donné la faible précision

de ce type de mesure, on tolérera une erreur de plus ou moins 10%. L'enseignant aura pris soin de prendre ses repères au préalable.

Pour chacun de ces exercices, dans les conditions préalablement décrites, l'élève aura réussi 3 essais.



E4b

ÉVALUER LES DISTANCES D'ARRÊT

COMMENTAIRES :

L'élève a déjà effectué un travail sur le freinage dans des conditions difficiles (étape 2). On va maintenant lui expliquer plus en détail la relation entre vitesse et distance d'arrêt. On développera les savoirs relatifs au temps de réaction, et on le mettra en évidence. De plus, on fera réaliser des exercices à différentes allures. On pourra reprendre les explications sur la surface des contraintes subies par le conducteur. De plus l'élève intégrera l'idée selon laquelle il impose aux autres sur la route la place physiquement occupée par sa moto, plus celle liée au gabarit cinétique. Conduire vite, c'est augmenter sa distance d'arrêt dans des proportions importantes, c'est « contraindre » les autres à s'adapter à soi avec d'autant plus de difficultés.

Durant la réalisation des exercices, on insistera sur le fait que le regard doit être porté vers l'avant à une distance d'autant plus grande qu'on roule plus vite (faire tenir le gabarit cinétique dans la zone de visibilité). Inclure dans cet objectif un « fondamental » de la sécurité : main et pied droits prêts à agir sur les freins dans les zones de conflit potentiel.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève connaîtra les deux composantes de la distance d'arrêt de son véhicule :

- distance de réaction ;
- distance de freinage.

Il connaîtra les différentes caractéristiques du temps de réaction, ainsi que les facteurs qui influencent sa durée.

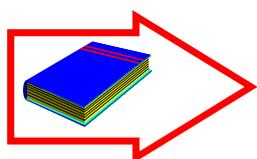
Il aura fait l'expérience d'une mesure de distance d'arrêt effective

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1 et 2 validées.
- Étape 3 : E3a, E3b, E3c, E3d, E3e, E3g validés.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Sur route à différentes allures, sans autre circulation au moment des essais. Pour des raisons évidentes de sécurité, l'enseignant privilégiera ce travail sur une piste, s'il en a une à disposition permettant d'atteindre la vitesse de 80 Km/h.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Quelles sont les deux distances dont la somme constitue la distance d'arrêt ?

Distance d'arrêt = distance parcourue pendant le temps de réaction + distance de freinage.

2) Qu'est-ce que le temps de réaction ?

Temps qui s'écoule entre l'apparition d'un obstacle et le début du freinage.

3) Quelle est environ la durée de ce « temps de réaction » ? dans quels cas est-elle allongée ?

- De $\frac{3}{4}$ de seconde à une seconde lorsque le conducteur est attentif, sinon plutôt 2 secondes.
- La fatigue, l'alcool, l'inattention, le froid.

4) Si un obstacle apparaît, que fait la moto pendant le temps de réaction ?

La moto continue à rouler à la même vitesse pendant le temps de réaction.

5) Quels sont les deux facteurs qui déterminent la longueur de la distance de freinage ?

Le carré de la vitesse et l'adhérence des pneus sur la chaussée.

6) Quel est le plus important de ces facteurs ?

Le carré de la vitesse.

7) Comment peut-on calculer approximativement la distance d'arrêt ?

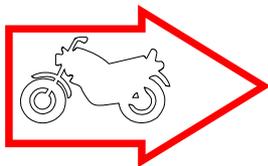
En multipliant par lui-même le chiffre des dizaines de la vitesse. 60 à l'heure : $6 \times 6 = 36$ mètres.

8) Quelle peut être l'augmentation de la distance de freinage lorsque la chaussée est mouillée ?

Elle peut être doublée.

9) Quand la vitesse double, comment augmente la distance de freinage ?

Elle est multipliée par quatre.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

Sur une route à faible trafic, hors agglomération, s'arrêter à un endroit précis énoncé par le formateur.

**3 arrêts réussis, sans risque pour la sécurité du conducteur ni celle des autres.
Aucune relâche du frein tolérée**

E4c

S'ARRÊTER, STATIONNER

COMMENTAIRES :

Une motocyclette arrêtée ou en stationnement peut être gênante ou dangereuse. C'est pourquoi des précautions doivent être prises avant de s'arrêter, c'est aussi la raison des prescriptions qui réglementent le stationnement (principe : NE PAS GÊNER). Pour le choix du terrain, le formateur prendra soin de rappeler ce qui a été vu dans l'objectif E1c.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève comprendra la réglementation de l'arrêt et du stationnement sur route et en agglomération, et pourra l'énoncer.

Il saura tenir compte de la configuration et de la nature du sol.

Il saura utiliser les feux de détresse (quand la moto en est pourvue), ou indiquer qu'il s'arrête par signe, lorsque la moto subit une panne électrique.

Il sera capable de déterminer, en conduisant, un endroit approprié pour arrêter la moto, et il s'arrêtera sans gêner, ni surprendre.

Il connaîtra les précautions nécessaires à prendre en quittant le véhicule.

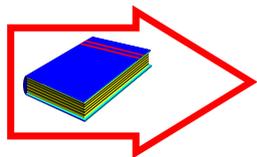
Il saura reprendre sa place dans la circulation.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1, 2 et 3 validées.
- Objectifs spécifiques E4a, E4b validés.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Sur route et en agglomération. Circulation normale.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Quelle est la différence entre l'arrêt et le stationnement ?

Arrêt : immobilisation momentanée du véhicule, le conducteur restant au guidon ou à proximité (montée, descente d'un passager, chargement, déchargement).

Stationnement ; immobilisation durable. Le conducteur ne reste pas sur son véhicule ou à proximité.

2) Quelles sont les règles concernant le stationnement sur route ?

Stationnement sur route :

- chaque fois que cela est possible hors de la chaussée, sur l'accotement ;
- si impossible hors de la chaussée : à droite (à droite ou à gauche si la chaussée est à sens unique) ;
- sans encombrer une voie réservée à une catégorie particulière d'usagers ;
- si la visibilité est insuffisante, le stationnement à proximité d'une intersection, d'un passage à niveau ou d'un sommet de côte est considéré comme dangereux ;
- préciser les règles concernant le stationnement abusif, bien qu'il soit rare en moto, à cause du risque de vol.

3) Quelle est la signalisation relative à ces règles ?

Reconnaître panneaux et marquages.

4) Quelles sont les règles concernant le stationnement en agglomération ?

Stationnement en agglomération ; donner au moins cinq exemples de stationnement gênant (article R 37-1).

5) Quelle est la signalisation relative à ces règles ?

Reconnaître marquages et panneaux.

6) Quelles sont les raisons de ces règles ?

Fluidité, sécurité.

7) Citez des exemples de stationnement dangereux ?

Donner les trois exemples : proximité des intersections, des passages à niveau, des sommets de côte.

8) A quoi sert le signal de détresse ? Quand s'en sert-on ?

Lorsque la moto en est équipée, le signal de détresse sert à avertir les autres de l'immobilisation ou de l'allure anormalement lente du véhicule ou de la nécessité d'un arrêt imprévu (panne - crevaison).

9) Le triangle de présignalisation est-il utile même si on a des feux de détresse ? Où doit-on le placer ?

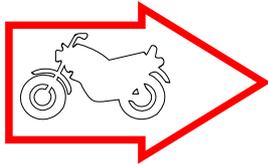
Il peut toujours être utile d'avoir un triangle de présignalisation avec soi, notamment lorsque la moto est équipée d'un « side-car », et/ou d'une remorque, car le véhicule est plus large et plus difficile à manœuvrer lorsqu'il est en panne pour le dégager de la chaussée. Pour les motos équipées de signal de détresse, indiquer des cas où il risque de ne pas être vu : virage masqué, haut de côte. Placer le triangle à une trentaine de mètres, ou avant ce qui masque le véhicule immobilisé.

10) Dans quels cas risque-t-on de surprendre les autres conducteurs en arrêtant ou en immobilisant son véhicule dans la circulation ? Comment éviter de les surprendre ?

Arrêt dû à une panne, à une crevaison : mettre immédiatement l'indicateur de changement de direction pour signaler que l'on va s'arrêter, ou si la moto en est équipée, mettre immédiatement le signal de détresse ; s'il s'agit d'une panne électrique, ou si la moto n'est

pas équipée de clignotant - modèle avant 1985 -, balancer le bras droit de haut en bas pour s'arrêter).

- Arrêt du conducteur qui vient d'apercevoir une place libre pour stationner et qui freine sans se soucier des autres.
- Toujours regarder les rétroviseurs avant de s'arrêter.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

- Le formateur demandera à l'élève de s'arrêter en bordure du trottoir, devant un magasin par exemple, et vérifiera que l'élève prend les précautions nécessaires.
- En agglomération, alors que les emplacements libres ne sont pas nombreux, on demandera à l'élève de s'arrêter pour stationner « dès lors que ce sera possible ». On jugera comment il cherche un emplacement libre (si possible en tenant compte de la place du véhicule suiveur).

L'élève devra :

- Estimer s'il dispose de la longueur ou de la largeur suffisante,
- Se placer d'une façon qui ne gênera pas, et n'empêchera pas le départ des autres véhicules.

Il prendra les précautions nécessaires pour que sa manœuvre ne soit ni gênante, ni dangereuse.

- L'élève réalisera également un arrêt de la moto, sur l'ordre du formateur (qui aura repéré un endroit approprié), en utilisant la procédure de signe appropriée, pour simuler une panne, avec impossibilité d'utiliser le clignotant.

E4d

CROISER, DÉPASSER, ÊTRE DÉPASSÉ

COMMENTAIRES :

Le croisement d'un autre véhicule est parfois dangereux, en particulier sur les chaussées étroites ou encombrées. Il faut donc en connaître les risques, et savoir prévoir le point où se fera le croisement. Le dépassement présente des dangers graves. La décision de dépasser implique la prise en compte de nombreux éléments d'une situation en évolution rapide. Cette décision suppose en particulier une appréciation exacte des distances et des vitesses. Une collision est souvent à craindre avec le véhicule dépassé, avec un véhicule arrivant par l'arrière ou avec un véhicule arrivant en face, et aussi avec un véhicule débouchant d'une intersection.

De plus, l'élève doit savoir se laisser dépasser et aussi, savoir renoncer à dépasser.

Cet objectif marque une différence nette entre la formation à la conduite des motocyclettes et celle des « motocyclettes légères », puisque les capacités d'accélération ne sont pas les mêmes. Notamment, il faudra être plus attentif à la distance de visibilité, et de dépassement lorsque le conducteur d'une « 125 CC » prendra la décision de dépasser.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève comprendra la réglementation concernant le croisement et le dépassement.

Pour dépasser :

Il saura choisir le moment et l'endroit pour dépasser et se rabattre, et saura renoncer à dépasser quand c'est nécessaire.

Il sera capable d'effectuer un dépassement en appliquant les procédures de sécurité.

Il saura reprendre sa place dans la circulation, sans gêner ni surprendre.

Pour être dépassé :

Il saura prévoir, et faciliter le dépassement.

Pour croiser dans les passages étroits :

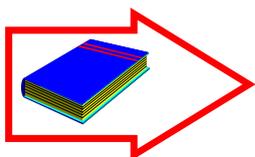
Il saura détecter le passage étroit, et s'arrêter le premier quand c'est nécessaire.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1, 2 et 3 validées.
- Objectifs spécifiques E4a, E4b validés.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Sur route et en agglomération. Circulation normale.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Dans quels cas peut-il être dangereux de croiser un véhicule ?

Chaussée étroite, encombrée, mauvaise visibilité, chaussée en pente, virage.

2) Dans quels cas risque-t-on de ne pas pouvoir reprendre assez vite sa place à droite après avoir dépassé ?

Capacité d'accélération insuffisante.

Dépassement d'une file de voitures.

3) Que se passe-t-il si la vitesse qu'on peut atteindre en dépassant est à peine supérieure à celle du véhicule dépassé ?

Le dépassement durera très longtemps.

4) Quand doit-on avertir le conducteur qu'on a l'intention de dépasser ?

Route étroite, véhicule dépassé qui ne roule pas à droite. Pendant la nuit sur chaussée étroite.

5) Peut-on dépasser un tramway à l'arrêt ? dans quelles conditions ?

Oui, mais pas du côté où les voyageurs montent ou descendent du tramway.

6) Dans quels cas est-il possible de dépasser dans un virage ou au sommet d'une côte ?

Si on est protégé par une ligne continue.

Si on peut dépasser un « deux-roues » sans empiéter sur la moitié gauche de la chaussée.

7) Dans quels cas est-il interdit de dépasser à une intersection ?

Lorsqu'on doit céder le passage à l'intersection, il est interdit de dépasser un véhicule à quatre roues.

8) Quand se rabattre à droite après un dépassement ?

Quand on voit le véhicule dépassé dans le rétroviseur de droite, et après un contrôle latéral en vision directe.

9) Que doit-on faire lorsqu'on va être dépassé ?

Serrer à droite sans modifier l'allure.

10) Quelle est approximativement la durée du dépassement d'une voiture qui roule à 70 à l'heure si on roule soi-même à 90 ?

Combien de mètres parcourt-on pendant un tel dépassement ?

- A 90 km/h, pour dépasser un véhicule qui roule à 70 km/h (20km/h de moins), on parcourt environ 250 mètres. On entame le dépassement en laissant une distance de sécurité minimale avec le véhicule devant d'environ 30 m, on compte la longueur du véhicule à

dépasser et la distance de sécurité qu'on lui laisse avant de se rabattre. En théorie on totalise donc 50 m environ.

Comme les deux véhicules sont en mouvement on tient compte de la différence d'allure : 20km/h = environ 5 m/s, et donc 50 mètres en 10 secondes. En réalité à 90 km/h, c'est-à-dire 25 m/s environ, un dépassement de 10 secondes s'effectue sur une distance de 25 m/s x 10 s = 250 m environ.

- Il faut une visibilité du double de la distance parcourue pendant le dépassement puisqu'un véhicule risque d'arriver en face et de parcourir à vitesse égale à la nôtre, la même distance en sens inverse (exemple : à 90 km/h, 250 m de dépassement = 500 m de visibilité nécessaire).

11) Citez quelques cas où il est préférable de renoncer à dépasser ?

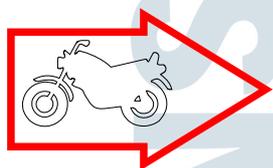
Lorsqu'il y a le moindre doute, s'abstenir de dépasser : capacité d'accélération insuffisante, difficulté de se rabattre à droite, courbe, faux-plat, un conducteur qui ne surveille pas son rétroviseur, etc.

12) Dans quels cas peut-on dépasser par la droite ?

- Lorsque le véhicule dépassé a clairement manifesté son intention de tourner à gauche ;
- Lorsqu'on circule en file.

13) A quel risques particuliers le conducteur d'une motocyclette est-il exposé lorsqu'il dépasse un poids lourd ?

Des turbulences aérodynamiques qui en fonction du poids et de la vitesse de la moto perturbent la conduite et la trajectoire initiale de celle-ci.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

On vérifiera que l'élève adapte son allure et respecte les distances de sécurité lors d'un croisement présentant quelques risques.

On vérifiera que l'élève prend les précautions nécessaires, avant, pendant et après un dépassement en s'assurant :

- qu'il peut le faire réglementairement
- que les conditions de sécurité sont présentes (visibilité, place pour dépasser et se rabattre)
- qu'il utilise convenablement les possibilités d'accélération de son véhicule ainsi que les divers rapports de la boîte de vitesses.

E4e

NÉGOCIER UN VIRAGE

COMMENTAIRES :

Voici un objectif qui prend une dimension toute particulière en « deux-roues ». On notera que la formulation n'est pas la même selon que l'on est en formation à la conduite des voitures particulières (« passer un virage »), ou en formation moto.

On pourrait dire que cette différence tient au fait qu'un virage nécessite un travail de préparation et de réalisation beaucoup plus élaboré en moto. De plus, la moindre erreur d'évaluation ou de manipulation peut entraîner une perte de contrôle, très souvent lourde de conséquences.

On attachera donc de l'importance au respect d'un équilibre entre savoir et savoir faire.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES :

L'élève comprendra la signalisation des virages.

Il saura :

- Évaluer les difficultés d'un virage ;
- Adapter l'allure à la trajectoire et à ses difficultés ;
- Diriger le regard.

Il aura des notions concernant le freinage en virage.

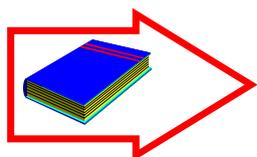
Il connaîtra les risques liés au transfert des charges.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1, 2 et 3 validées.
- Étape 4 : E4a, E4b, E4d validés.

CONDITIONS DE REALISATION :

Sur route sinueuse, si possible avec de bonnes conditions de visibilité pendant les premiers exercices.



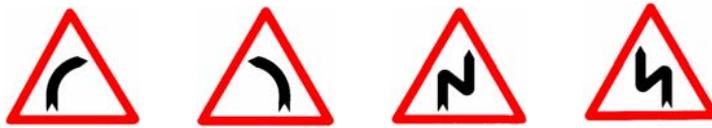
ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Quelle est la signalisation relative aux virages ?

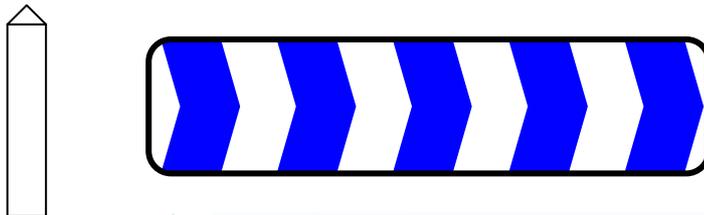
Les virages peuvent être signalés soit par une signalisation avancée, soit par une signalisation de position soit par les deux à la fois. La signalisation n'est mise en place que lorsque certaines conditions provoquent un réel danger : faible rayon du virage, variation de

la courbe, dévers négatif, visibilité insuffisante, ou présence d'un virage sur une route globalement rectiligne.

- Signalisation avancée (~150m avant hors agglomération) :



- Signalisation de position (balises) :



2) Quelle est la relation entre la vitesse et la force centrifuge ?

La force centrifuge augmente comme le carré de la vitesse.

3) Quelle est la relation entre le rayon du virage et la force centrifuge ?

La force centrifuge est inversement proportionnelle au rayon du virage (plus il est grand, plus elle est petite...).

4) Quels sont les risques des virages ?

- Dérapage, écart ou sortie de route si la vitesse est excessive ;
- Vitesse inadaptée si la visibilité est insuffisante.

5) Dans quels cas doit-on ralentir avant le virage ?

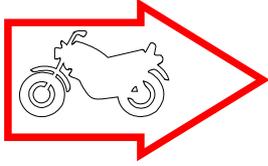
Virage masqué, virage non relevé, chaussée bombée (virage à gauche), présence de gravillons, de feuilles mortes.

De plus, d'une façon générale, quand on roule à une allure qui ne permet pas de passer le virage en toute sécurité à cause de la force centrifuge.

6) Quelles sont les trois tâches appropriées à la « négociation » d'un virage ?

- Une tâche de détermination d'une trajectoire adaptée à la situation ;
- Des manœuvres pour la suivre c'est-à-dire tenant compte :
 - de l'environnement (obstacle à éviter par exemple)
 - de la situation initiale
 - de la connaissance qu'a le pilote des réactions de son véhicule (technique d'inclinaison, redressement, accélération) ;

Une tâche de stabilisation du véhicule (insuffisamment stable seul) sur la trajectoire désirée.



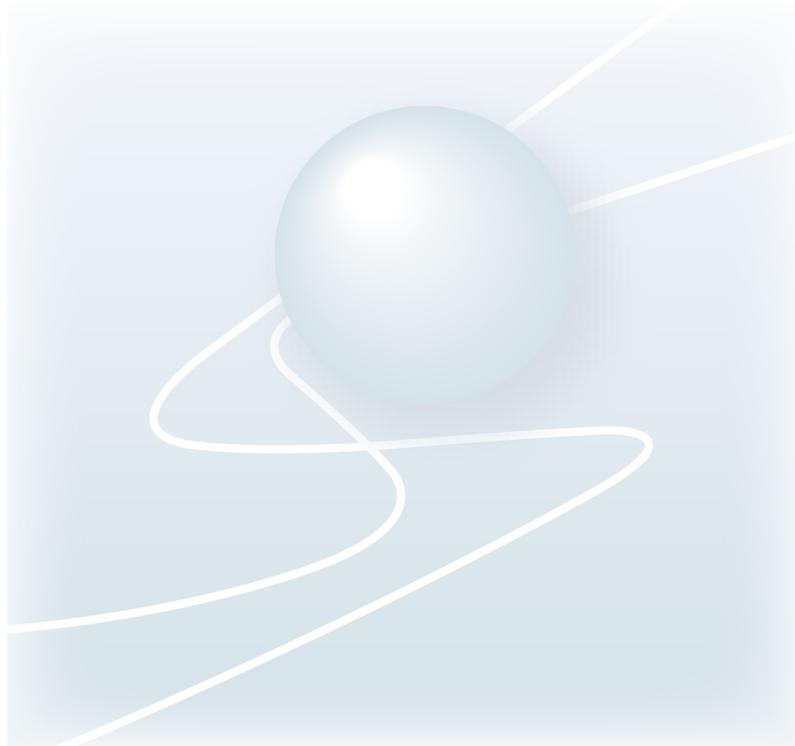
ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

A l'occasion du franchissement de plusieurs virages à droite, plusieurs virages à gauche et au moins une succession de virages et où la visibilité est plus ou moins bonne, on vérifiera :

- l'adaptation de la vitesse aux caractéristiques du virage,
- la position sur la chaussée (trajectoire),
- la stabilité et la mise en oeuvre des techniques d'inclinaison.

La direction du regard sera évaluée en observant la position du casque dans les différentes phases.

INSERR



E4f

SAVOIR SE COMPORTER À L'ÉGARD DES DIVERSES CATÉGORIES D'USAGERS

COMMENTAIRES :

Pour prévoir ce que vont faire les autres usagers, il faut les connaître.

Les piétons, ou les cyclistes, ou les conducteurs de véhicules lourds, par exemple, ont des comportements caractéristiques.

Le conducteur d'un autocar ou d'un camion ne voit pas la route comme la voit celui qui est au guidon d'une moto. Un piéton âgé peut être sourd, les enfants ont souvent des comportements imprévisibles, etc.

Une voiture qui roule lentement risque de faire une manœuvre (demi-tour, changement de direction,...) ou un écart qu'elle ne ferait pas si elle allait plus vite. Le trafic local a quelquefois des particularités surprenantes.

En visant cet objectif, on aura l'occasion de souligner le caractère social de la conduite et de mettre l'accent sur des valeurs telles que la compréhension d'autrui et la tolérance, ainsi que sur l'importance de la communication entre les usagers (principe : CONNAITRE LES AUTRES POUR NE PAS GENER, NE PAS SURPRENDRE, et aussi : NE PAS ÊTRE SURPRIS).

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève connaîtra les particularités des diverses catégories d'usagers.

Il saura en tenir compte.

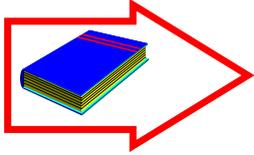
Il saura utiliser et comprendre les moyens de communiquer.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1, 2 et 3 validées.
- Objectifs spécifiques E4a, E4b, E4d validés, E4c complètement traités.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Sur route et en agglomération. Circulation normale.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Quelles précautions faut-il prendre en présence des piétons ?

Les observer : qui sont-ils ? que font-ils ? regardent-ils ma moto ?

- Ralentir (zone d'incertitude *).

2) Pourquoi les enfants sont-ils souvent accidentés ?

Leurs comportements sont difficiles à prévoir (impulsivité - jeu).

3) Pourquoi les piétons âgés sont-ils souvent accidentés ?

Voient et entendent mal, se déplacent difficilement.

4) Quelles particularités présentent les conducteurs de voitures particulières, vis-à-vis des motocyclistes ?

- Ils sont souvent surpris par les capacités d'accélération des motos.
- Ils ont du mal à évaluer correctement leur vitesse d'approche.
- Il y a un parc de 27 M de voitures particulières pour ~1,2 M de motos : ils peuvent être surpris par la présence d'une moto sur leur trajet.

5) Quelles particularités présentent les poids lourds ? les véhicules encombrants ?

Ils masquent la visibilité, ils sont fréquemment dépassés, leurs capacités d'accélération et de freinage sont différentes de celles des voitures légères, et des motocyclettes.

- Quelquefois obligés de se déporter à gauche avant de tourner à droite.
- En cas d'accident, leur masse augmente la gravité de l'accident.

6) Quelles particularités présentent les comportements des cyclistes ? des cyclomotoristes ?

Autres types de « deux roues » : ils se fauillent et sont difficiles à voir dans les rétroviseurs. Leurs capacités d'accélération et de freinage sont inférieures à celles des motocyclettes. Comme pour les motocyclettes, leur trajectoire est souvent incertaine.

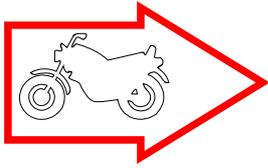
7) Comment reconnaît-on un véhicule de transport d'enfants ? comment se comporter en sa présence ?

Il est signalé par un panonceau ; à l'arrêt, il allume ses feux de détresse. Être très attentif et ralentir pour le dépasser lorsqu'il est à l'arrêt.

8) Quels sont les véhicules dits « d'intervention urgente » ? comment se comporter en leur présence ?

Gendarmerie, police, lutte contre l'incendie, ambulance, SAMU, SMUR, divers véhicules de secours.

Dès que l'avertisseur spécial (sonore ou lumineux) est perçu, localiser le véhicule d'intervention urgente, repérer sa direction, imaginer ce que son conducteur va faire pour aller plus vite et agir en conséquence pour gêner son passage le moins possible.

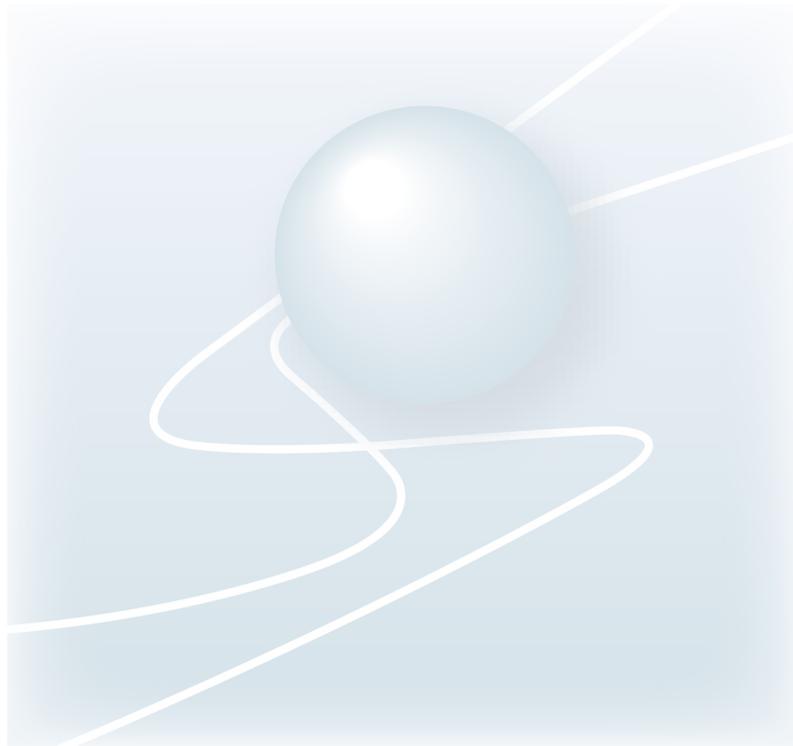


ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

Au cours des leçons de circulation, on vérifiera, que l'élève :

- connaît les particularités des autres usagers et prend en compte les zones d'incertitude (il ralentit, au besoin s'arrête, ou se déporte en sécurité pour faire en sorte que son gabarit cinétique* ne soit pas en interaction avec les zones d'incertitude).
- communique lorsque cela est utile,
- sait reconnaître qu'un autre usager a perçu ou n'a pas perçu sa présence

INSERR



E4g

SUIVRE UN ITINÉRAIRE

COMMENTAIRES :

Avec cet objectif, il ne s'agit plus seulement de conduire et de circuler, mais de préparer et d'organiser un parcours.

Savoir préparer un voyage, choisir et suivre un itinéraire, c'est éviter des difficultés et des retards qui entraînent fatigue et énervement et risquent de provoquer l'accident.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève saura s'informer sur les conditions d'un parcours, préparer un itinéraire avec une carte, prévoir les pauses et les étapes, lire la signalisation de direction (itinéraires bis et de délestage), préparer un voyage suivant les conditions météorologiques.

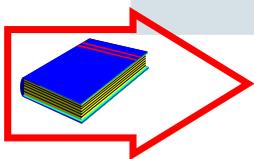
Il aura des notions sur les voyages en groupe.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1, 2 et 3 validées.
- Objectifs spécifiques E4a, E4b, E4c, E4d, E4e validés, E4f complètement traité.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Sur route et en agglomération. Circulation normale.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Comment peut-on s'informer avant d'entreprendre un voyage ?

Cartes routières, guides ; minitel, téléphone : itinéraires, météo, circulation, CRICR.

2) Qu'est-ce que la légende d'une carte ? qu'y trouve-t-on ?

L'explication des symboles permettant de lire une carte.

- Distances, localités, relief, indications touristiques, numéros des routes, etc.

3) Pourquoi faut-il prévoir des pauses si on fait un long parcours ?

Éviter les chutes de la vigilance et la fatigue.

Vérifier l'état du véhicule et de son chargement.

4) Quelle est la différence entre un « itinéraire bis » et un itinéraire de délestage » ?

Itinéraire bis : en période de circulation dense, permet de circuler sur des routes moins chargées.

Itinéraire de délestage : permet d'éviter un bouchon, des travaux, etc.

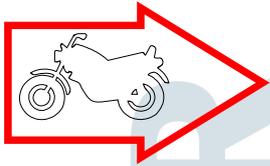
5) Quels sont les différents types de panneaux de direction ? Que signifie leur couleur ?

Fond blanc : généralement, localités proches

Fond vert : localités importantes

Fond bleu : concerne l'autoroute

Fond jaune : panneau temporaire (par ex. : déviation).



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

On demandera à l'élève d'établir un itinéraire reliant deux villes en se servant d'une carte routière au 1/250 000^e ou 1/200 000^e.

Au cours des leçons en circulation, on interrogera l'élève sur la signification des différents panneaux de direction.

N.B. : suivant le cas, on s'efforcera de choisir un itinéraire comportant des routes à forte déclivité, afin de travailler à cette occasion la partie pratique de l'objectif E5f (Cf. le voyage école dans le commentaire introductif de l'étape).

LA QUATRIÈME ÉTAPE

ÉVALUATION DE SYNTHÈSE

COMMENTAIRE :

Un entraînement préalable aura permis à l'élève de se préparer pour son évaluation.

L'élève conduira pendant environ 15 minutes au moins sur un parcours comportant autant que possible divers types de route, la traversée d'agglomérations, des intersections et des virages.

Il aura, avant le départ, choisi son itinéraire au moyen d'une carte. Le formateur interviendra seulement si une situation difficile risque de devenir dangereuse.

L'évaluation de synthèse sera considérée satisfaisante si l'élève :

- roule à la vitesse convenable et ralentit quand il faut, autant qu'il faut,*
- maintient des distances de sécurité suffisantes,*
- apprécie les difficultés des virages et y adapte son allure,*
- dépasse correctement un véhicule,*
- sait choisir un lieu approprié pour le stationnement, et s'arrête en toute sécurité.*

TABLE SYNOPTIQUE DE L'ÉVALUATION DE SYNTHÈSE DE LA QUATRIÈME ÉTAPE

Circuler dans des conditions normales sur route et en agglomération

1^{ère} Phase

Réalisation d'une évaluation théorique permettant d'évaluer les points suivants :

- **Connaissance de la réglementation sur le stationnement**
- **Préparation d'un parcours au moyen d'une carte**

2^{ème} Phase

Réalisation d'un parcours permettant d'évaluer les points suivants :

- **Allure adaptée**
- **Qualité des croisements et dépassements**
- **Négociation des virages**
- **Choix du lieu de stationnement**
- **Relations avec les autres usagers**
- **Suivi d'un itinéraire**

LA CINQUIÈME ÉTAPE

CONNAÎTRE LES SITUATIONS PRÉSENTANT DES DIFFICULTÉS PARTICULIÈRES

COMMENTAIRE :

Certains objectifs de la cinquième étape concernent des comportements dans des situations qu'il est possible de rencontrer au cours de l'apprentissage : circulation rapide, circulation dense, en file. Ces comportements seront enseignés en conduite, et peuvent être inclus dans le **voyage école** prévu dans le commentaire introductif de la quatrième étape.

En revanche, d'autres comportements ne pourront que difficilement être enseignés « en situation » : nuit, intempéries, montagne, par exemple. S'il n'est pas possible de conduire dans ces situations, on complètera donc les enseignements qu'elles exigent par des exposés et, éventuellement, en faisant appel à des aides audiovisuelles.

Au cours de cette étape, l'élève devra comprendre que savoir conduire « quand tout va bien » n'est pas encore savoir vraiment conduire.

De plus, il devra acquérir les connaissances grâce auxquelles il pourra affronter, sans être surpris, des situations difficiles et apprendre, sans risque, à y faire face.

E5a

S'INSÉRER DANS UNE CIRCULATION RAPIDE

COMMENTAIRES :

Pour une large part, il s'agit de porter à un niveau supérieur des capacités perceptives et motrices¹ acquises au cours des étapes précédentes :

- évaluer les distances et les vitesses,
- utiliser les possibilités techniques du véhicule,
- observer les autres usagers et les avertir.

L'élève doit apprendre à :

- 1 - voir vite,
- 2 - analyser vite,
- 3 - se décider vite
- 4 - agir sans retard ni hésitation.

D'une façon générale, l'élève doit savoir que s'abstenir est préférable s'il y a un doute avant d'entreprendre une action telle que le dépassement ou l'insertion dans la circulation.

Cet objectif donne l'occasion de parler de la conduite sur autoroute, dans le cas où il n'est pas possible d'y circuler pendant la formation.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève saura s'insérer dans une circulation rapide.

Dans ce contexte, il sera capable d'évaluer les distances et les vitesses des autres, et la longueur d'un intervalle entre les véhicules.

Il saura utiliser les moyens de communication, contrôler la vitesse de sa moto, utiliser les rétroviseurs et contrôler latéralement (vision directe).

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

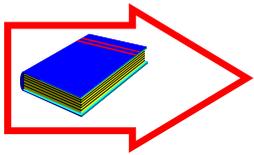
- Étapes 1, 2 et 3 validées.
- Étape 4 : E4a, E4b, E4c, E4d, E4e, E4f validés.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

On circulera en agglomération, et hors agglomération sur des axes où la vitesse et la densité de la circulation sont suffisantes pour créer une insertion délicate, et contraindre l'élève à démarrer franchement.

¹ Capacités perceptives : celles qui permettent de voir vite et exactement tout ce qui aide à prévoir, à anticiper.

Capacités motrices : automatisation, coordination et synchronisation des gestes permettant des réactions promptes et adaptées à la situation.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Quelles sont les précautions à prendre quand on sort d'un immeuble ou d'une aire de stationnement ?

Rouler au pas, regarder à gauche et à droite, céder le passage aux piétons, aux « deux-roues », aux voitures.

2) Quelles sont les précautions à prendre avant de démarrer en quittant le bord d'un trottoir ?

Regarder si on peut démarrer sans gêner ou surprendre. Mettre le clignotant.

3) Comment démarrer après l'arrêt au STOP ?

Démarrer franchement après s'être assuré que la première vitesse est engagée. Être certain qu'on ne gêne aucun véhicule. (Si on tourne à droite, ou à gauche, on encombre la chaussée plus longtemps que si on la franchit).

4) Comment entrer dans la circulation en utilisant une voie d'insertion ?

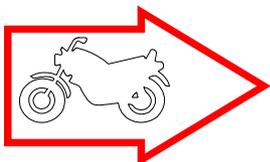
S'efforcer de s'insérer dans un « créneau » suffisant, et à une vitesse aussi proche que possible de celle du véhicule circulant sur la voie qu'on va emprunter. Mettre le clignotant au moment où l'on va s'engager.

5) Pendant la nuit, comment faire un avertissement lumineux en abordant une intersection ?

Faire clignoter les feux avant de s'engager, mais sans risquer de surprendre un autre conducteur.

6) Pourquoi le rôle des rétroviseurs est-il particulièrement important sur autoroute ?

Le risque le plus grave est créé par des véhicules qui arrivent de l'arrière et dépassent.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

On vérifiera que l'élève est capable de s'insérer dans une circulation rapide sans commettre d'erreur grave en incluant dans la mesure du possible les situations suivantes :

- en sortant d'un immeuble,
- en sortant d'une station-service ou d'une aire de stationnement, si possible en traversant une piste cyclable,

- en partant de la bordure du trottoir, si possible alors que la moto est dans une file de véhicules en stationnement,
- en utilisant une voie d'insertion et en devant céder le passage.

On notera :

- **l'évaluation des vitesses et des distances,**
- **le choix du moment de la décision, et la capacité à renoncer,**
- **l'utilisation des capacités d'accélération de la moto,**
- **une intervention de l'enseignant par radio sur la sécurité invalide l'évaluation.**



E5b

CONDUIRE EN AGGLOMÉRATION DANS UNE CIRCULATION DENSE

COMMENTAIRES :

Les capacités qui devront être développées pour atteindre cet objectif sont d'abord perceptives : l'élève apprend à détecter rapidement dans chaque situation les indices qui lui permettent de prévoir, donc d'adapter sa vitesse et de choisir sa direction. Il s'entraîne à sélectionner les indices utiles parmi une quantité d'informations non pertinentes.

L'attention de l'élève sera attirée sur certaines difficultés fréquentes en agglomération : sens uniques, carrefours complexes, passage de piétons, rues étroites ou encombrées, véhicules de transport en commun, etc...

Il apprendra aussi à établir et à suivre un itinéraire en ville.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève saura lire un plan de ville.

Il saura choisir un itinéraire en ville, et le suivre.

Il saura faire face aux situations caractéristiques de la circulation dense.

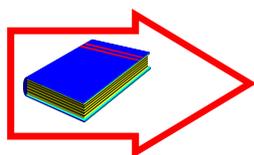
Il connaîtra les risques particuliers aux petites agglomérations.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1, 2, 3 et 4 validées.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

On recherchera des situations proches d'un centre de ville, et dans des lieux de circulation dense, fréquentés si possible par une grande diversité de catégories d'usagers.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Pourquoi est-il utile de consulter un plan à l'avance quand on ne connaît pas une ville ?

Pour se diriger plus facilement et choisir son itinéraire.

2) Comment se comporter en présence d'un autobus ? D'un tramway ?

Un autobus : quand il démarre lui céder le passage,
quand il est arrêté, faire attention aux voyageurs qui montent ou descendent
et sont cachés par l'autobus.

Un tramway : s'il est à l'arrêt, ne pas le dépasser du côté où les voyageurs montent ou
descendent.

3) Que faut-il faire quand on aborde une intersection encombrée ?

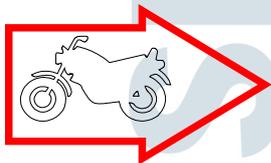
Ne pas s'engager, même si on a le feu vert. Sinon, on crée un embouteillage.

4) Comment se placer lorsqu'on doit s'arrêter avant de tourner à gauche à une intersection ?

Le plus à gauche possible, sans tourner le guidon à l'avance (risque, en cas de collision par l'arrière, d'être projeté sur les voitures qui arrivent en face). S'il existe une «voie de stockage» : se placer aussi en avant que possible, mais pas trop près de la limite de la voie que l'on va traverser.

5) Quels sont les risques particuliers dans les zones suburbaines ? dans la traversée des petites agglomérations ?

- Zone suburbaines : chaussées larges qui incitent à rouler vite malgré la fréquence des piétons et « deux roues ».
- Petites agglomérations : illusion d'avoir ralenti suffisamment alors qu'on va encore trop vite.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

On observera spécialement :

- l'ajustement de la vitesse aux situations,
- la position sur la chaussée,
- le respect des distances de sécurité (en roulant, mais aussi lorsque l'élève est arrêté derrière un autre véhicule - s'est-il laissé un espace suffisant pour dégager le cas échéant ?),
- le comportement à l'égard des piétons et « deux-roues »,
- le comportement en présence de feux tricolores.

E5c

CONDUIRE DANS UNE FILE DE VÉHICULES

COMMENTAIRES :

Il est de plus en plus fréquent de conduire dans une file de véhicules, quelquefois à allure rapide. Les télescopages et les collisions en chaîne ne sont pas rares. Le changement de file peut surprendre et entraîner une collision latérale. L'élève apprend quelles précautions réduisent ces risques.

Le motocycliste se doit d'être particulièrement vigilant, car souvent, parce qu'il occupe peu de place, les automobilistes ne détectent pas sa présence, et changent de file.

Cet objectif donne l'occasion de parler de la conduite sur autoroute, dans les cas où il y a impossibilité d'y circuler pendant la formation.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève saura choisir sa file, rester à sa place, et maintenir les distances de sécurité devant et derrière lui.

Il saura, alors qu'il circule en file, préparer un changement de direction vers la droite ou vers la gauche.

Il saura choisir le moment pour dépasser un véhicule lent.

Il saura regarder à travers la voiture suivie.

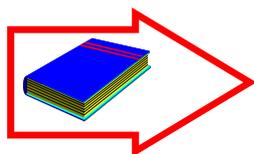
Il saura anticiper pour éviter les changements d'allure ou de file soudains.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1, 2, 3 et 4 validées.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

On recherchera des axes où la densité de la circulation est suffisante pour travailler l'objectif.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Quand peut-on dire que la circulation s'établit en file ?

Lorsque chaque conducteur maintient la même vitesse que celui qui le précède (une file peut rouler rapidement).

2) Pourquoi la distance de sécurité séparant des véhicules qui se suivent doit-elle augmenter si la vitesse des véhicules augmente ?

La distance de sécurité doit être égale à deux fois la distance parcourue pendant le temps de réaction. Plus on va vite, plus cette distance est importante. (Distance parcourue en deux secondes.)

3) Peut-on changer de file pour essayer de gagner du temps ?

Non, d'ailleurs on ne gagne pas de temps, tantôt c'est une file qui va plus vite, tantôt c'est une autre.

4) Dans quels cas peut-on changer de file ?

- Dépassement d'un obstacle ou d'un véhicule très lent
- Pour préparer un changement de direction.

5) Quelles précautions faut-il prendre avant de changer de file ?

Mettre le clignotant, s'assurer qu'on dispose d'un espace suffisant.

6) Comment éviter d'être surpris par un ralentissement brusque ou un arrêt de la file dans laquelle on roule ?

Regarder loin, regarder à distance la voiture qui précède, surveiller les feux « stop », conserver la distance de sécurité.

7) Pourquoi faut-il rouler au centre de la voie ?

Pour conserver le « coussin d'espace » maximum.

8) Lorsque la circulation s'effectue en file sur plusieurs voies, à quoi peut s'attendre le conducteur d'une moto ?

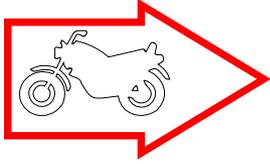
Au changement de file soudain, par le conducteur d'une voiture qui n'a pas vu le motard (le feu de croisement allumé diminue notamment ce risque).

9) Comment peut-on faciliter le changement de file que souhaite faire un autre conducteur ?

En accélérant ou en ralentissant pour lui faire de la place, en lui faisant signe qu'on a compris son intention.

10) Sur une voie rapide ou un autoroute, que faut-il faire si on est le dernier d'une file arrêtée ou très ralentie ?

Si la moto en est pourvue, mettre en marche le signal de détresse, sinon faire des appels répétés avec le feu stop. Augmenter la distance de sécurité.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

Alors que l'élève conduit dans une file, de préférence relativement rapide, on vérifiera :

- le choix de la file en fonction de l'itinéraire,
- le maintien de la moto au centre de la voie,
- le respect des distances de sécurité,
- l'observation des conducteurs circulant sur les autres files, le cas échéant.

Lors d'un changement de file on vérifiera :

- respect des prescriptions,
- choix du moment,
- observation des autres véhicules, notamment par contrôle latéral direct,
- modification de la position sur la chaussée,
- avertissements,
- exécution du changement de file.

INSERR



E5d

ADAPTER LA CONDUITE AUX CONDITIONS OÙ LA VISIBILITÉ EST RÉDUITE, NOTAMMENT LA NUIT

COMMENTAIRES :

Si un conducteur ne voit pas clairement la route devant lui à une distance supérieure à sa distance d'arrêt (voir étape n° IV, point b : évaluer les distances d'arrêt), les risques de collision deviennent importants. Par conséquent, le conducteur doit ajuster sa vitesse, donc sa distance d'arrêt, en fonction de la visibilité pour être certain que la route est et restera libre devant lui (voir « Code de la Conduite », page 243).

La visibilité peut être réduite par la configuration des lieux (virage, sommet de côte) ; elle peut l'être aussi par les intempéries et par l'obscurité pendant la nuit.

Elle est améliorée si les feux sont propres et bien réglés.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier la spécificité de l'éclairage moto : bien souvent un seul feu, changement d'assiette important à l'accélération et au freinage, roulis dans les virages à droite ou à gauche.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève connaîtra les particularités de la conduite nocturne. Le cas échéant, il saura :

- Adapter la vitesse à la distance de visibilité, en tenant compte des spécificités de l'éclairage moto ;
- Utiliser les feux ;
- Détecter la présence de piétons ou de cyclistes ;
- Éviter d'être ébloui ;
- S'arrêter et stationner de nuit.

Il connaîtra les difficultés de la vision en crépuscule.

Il connaîtra les risques relatifs aux intempéries. Le cas échéant, il saura :

- Évaluer la diminution de la visibilité ;
- Adapter sa vitesse aux conditions d'adhérence et de visibilité ;
- Utiliser les feux.

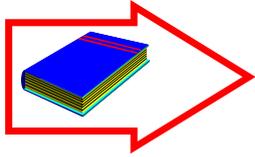
Il saura, en toutes circonstances, reconnaître les situations où la visibilité est diminuée.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1 et 2 validées.
- De préférence, étapes 3 et 4 validées, mais on pourra aborder l'objectif si les conditions sont réunies au moment du travail d'un objectif de ces étapes.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

On donnera les principales explications sur le contenu. Lorsque les conditions de réalisations seront présentes (crépuscule, nuit, intempéries), on pourra travailler le savoir-faire.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Citez des cas où la visibilité est diminuée par la configuration des lieux.

Virages et intersections masqués par la végétation, des bâtiments, des talus ; sommet de côte.

2) Quels sont les risques entraînés par la diminution de la visibilité en cas de pluie ? De neige ? De brouillard ?

- Difficulté d'apercevoir les autres usagers, les obstacles.
- Difficulté d'évaluer les vitesses - les autres usagers voient mal eux aussi.
- Fatigue.

3) Comment éviter la buée sur la visière du casque ?

En entrouvrant la visière, ou en la traitant avec un produit spécifique.

4) Quelles précautions faut-il prendre pour que la visibilité soit meilleure ?

Ecran non fumé, propre à l'extérieur et à l'intérieur.

5) Quelle est la portée du faisceau de croisement ? et pourquoi ?

Environ 50 mètres. Pour éclairer le plus loin possible sans éblouir les conducteurs arrivant en face.

6) Quels sont les risques particuliers de l'arrêt et du stationnement de nuit ? Comment les éviter ?

- Un conducteur peut apercevoir trop tard le véhicule arrêté.
- Dégager complètement la chaussée. Choisir un endroit éclairé
- allumer les feux du véhicule.

7) Quels sont les risques de l'éblouissement ? Comment les diminuer ?

- Vision supprimée pendant l'éblouissement et ensuite (trou noir). Fatigue visuelle.
- Regarder le bord droit de la chaussée. Ralentir si on craint d'être ébloui. Les lunettes et écrans anti-éblouissants sont inefficaces et même dangereux en conduite de nuit.

8) Quels sont les risques particuliers au crépuscule ?

On ne perçoit plus les couleurs. On perçoit mal les distances. On risque de ne pas voir une voiture qui n'est pas encore éclairée, ou a fortiori un deux roues non éclairé.

9) Pourquoi doit-on circuler, de jour, avec le feu de croisement allumé ?

La moto est difficile à percevoir pour les autres usagers (la vitesse aggrave considérablement ce risque) : avec le feu de croisement allumé, on améliore nettement sa perception, et donc la sécurité du motocycliste.

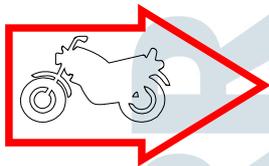
10) Quelle est la relation entre la visibilité et la distance d'arrêt ?

La distance d'arrêt ne doit jamais être plus longue que l'espace visible devant la moto.

11) Quels sont les problèmes engendrés par l'éclairage d'une moto la nuit ?

Problèmes liés :

- aux changements d'assiette : éclairage trop bas au freinage, trop haut à l'accélération,
- au roulis : l'éclairage ne suit pas le profil du virage.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

On demandera à l'élève qui conduit d'adapter son allure à toutes les situations rencontrées en tenant compte de la visibilité.

On observera si cette adaptation correspond aux risques éventuels.

On vérifiera également s'il utilise correctement les feux (croisement/route) en fonction des circonstances.

N.B. : étant donné les spécificités de la conduite nocturne en moto, il est recommandé de mettre en œuvre un atelier « conduite de nuit ».

E5e

ADAPTER LA CONDUITE AUX CONDITIONS OÙ L'ADHÉRENCE EST RÉDUITE

COMMENTAIRES :

Si les pneumatiques n'adhèrent plus suffisamment à la route, il devient difficile de diriger et de freiner la moto : la distance de freinage est allongée, le risque de dérapage grandit. Il faut donc savoir quand et où l'adhérence de la chaussée diminue, et aussi quelle est l'influence de l'état des pneus sur l'adhérence.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'enseignement permettra à l'élève de prévoir l'éventualité du verglas, et d'en détecter la présence.

Il permettra également de connaître les effets de la force centrifuge et du vent.

L'élève saura adapter sa conduite suivant l'état et la nature du revêtement, la pluie, la neige...

Il connaîtra l'importance du bon état des pneus.

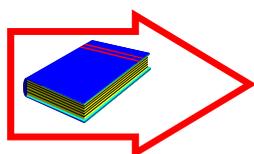
Il aura des notions sur la conduite lorsque la chaussée est glissante, ainsi que sur le dérapage.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1 et 2 validées.
- De préférence, étapes 3 et 4 validées, mais on pourra aborder l'objectif si les conditions sont réunies au moment du travail d'un objectif de ces étapes.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

L'ensemble des contenus seront abordés de manière théorique, et chaque fois que les conditions le permettront (pluie, neige, vent, ...), on devra travailler le savoir-faire.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Dans quels cas une chaussée devient-elle glissante ?

- Verglas, pluie, neige, brouillard.
- Gravillons, sable, boue (betteraves, chantiers), feuilles mortes
- Dépôt de carburant dans les carrefours à sens giratoire.

2) Quelles sont les prescriptions réglementaires relatives à la vitesse par temps de pluie ?

Vitesses maximales par temps de pluie : 110 au lieu de 130 ; 100 au lieu de 110 ; 80 au lieu de 90.

3) Dans quelle proportion la distance de freinage peut-elle être augmentée par temps de pluie ?

Elle peut être doublée, elle est toujours allongée.

4) Qu'est-ce que l'aquaplaning (on dit aussi quelquefois : aquaplanage ou hydroplanage) ?

Aquaplaning (aquaplanage - hydroplanage). Les pneus, particulièrement si les sculptures sont usées, ne peuvent pas évacuer l'eau à cause de la vitesse. Il se forme un « coin d'eau » sous le pneu qui glisse alors comme fait un ski nautique - Ralentir.

5) Quel est le danger des flaques d'eau ?

Entrer dans une flaque d'eau à vive allure risque de déséquilibrer la moto. Les freins peuvent ensuite être mouillés, donc peu efficaces.

6) Quand et où se forme le verglas ?

- Température proche de zéro degré, souvent le matin ou le soir
- Traversée d'un bois, route bordée d'arbres.
- Sur et sous les ponts.
- Au fond des vallées, au bord des rivières ou des étangs.
- À l'entrée ou à la sortie d'un virage.

7) Comment réduire les risques de la conduite dus au verglas ?

Sur le verglas : rouler lentement, éviter les à-coups (freinage accélération), rester loin des autres, anticiper longtemps à l'avance.

De préférence, ne pas utiliser la moto lorsqu'il y a un fort risque de verglas.

8) Comment les réduire par temps de neige ?

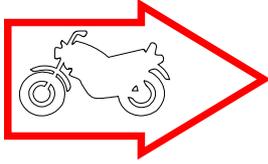
- Si les roues de la moto restent en contact avec le bitume : rouler lentement, prévoir, éviter les à-coups. Faire attention aux ornières, particulièrement en cas de croisement ou de dépassement.
- Si les roues ne peuvent plus être en contact avec le bitume, ne plus conduire : trop de risque.

9) Q'entraîne le rainurage ?

Du guidonnage.

10) Quelles sont les principales caractéristiques du pneumatique qui déterminent l'adhérence ?

Pression, sculptures, qualité de la gomme.

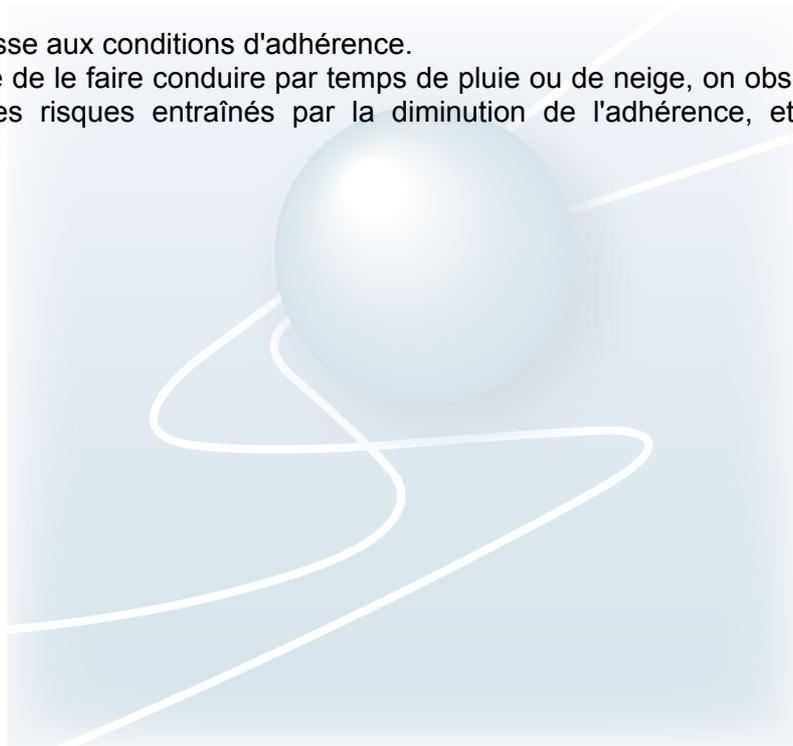


ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

L'élève doit savoir :

- contrôler l'état des pneumatiques,
- freiner sur sol mouillé en évitant de bloquer les roues (excepté si la moto est équipée d'ABS),
- adapter sa vitesse aux conditions d'adhérence.
- S'il est possible de le faire conduire par temps de pluie ou de neige, on observera s'il sait détecter les risques entraînés par la diminution de l'adhérence, et en tenir compte.

INSERR



E5f

CONDUIRE EN MONTÉE ET EN DESCENTE

COMMENTAIRES :

Si cela est possible, l'élève apprendra à conduire en montagne, ou sur des tronçons de route présentant des déclivités importantes. Dans le cas contraire, il doit apprendre ce qui lui permettra, par la suite, de circuler en montagne sans trop de risques ; des aides audiovisuelles pourront faciliter cet enseignement.

La formulation de cet objectif et de celui qui lui correspond pour l'apprentissage de la conduite des automobiles ne sont pas identiques. Cette distinction n'est pas anodine, car outre les principes de la conduite en montagne, valables pour tous les véhicules à moteur, il est nécessaire dans une formation à la conduite des motocyclettes d'expliquer et de montrer à l'élève que le comportement dynamique du véhicule varie considérablement selon que l'on conduit sur le plat, en descente, ou en montée.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

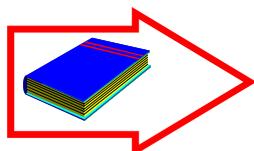
L'élève saura quel comportement adopter en fonction de la situation.
Il saura doser l'accélération et le freinage.
Il connaîtra les particularités de la conduite en montagne.
Il connaîtra les règles spécifiques au croisement.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1, 2 et 3 validées.
- Étape 4 : E4a, E4b, E4c, E4d, E4e validés.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

S'il n'est pas possible de conduire en montagne, on recherchera des routes ou des rues d'agglomération à forte déclivité. Dans l'impossibilité de travailler en pratique cet objectif, on insistera sur les problèmes dynamiques liés à la conduite sur les routes à forte déclivité.



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Quelles sont les particularités du croisement et du dépassement sur les routes de montagne ? Quelles sont les prescriptions réglementaires relatives aux croisements ?

Croisement : en cas de difficulté, celui qui descend s'arrête, recule si nécessaire, se gare, laisse le passage à celui qui monte.

Exceptions : celui qui monte s'arrête et se gare s'il est très proche d'une place d'évitement.

Celui qui conduit une voiture légère s'arrête toujours pour laisser le passage à un véhicule lourd.

Celui qui conduit un véhicule qui ne tracte pas de remorque s'arrête pour laisser le passage à un véhicule tractant une remorque

Dépassement : faciliter le dépassement des véhicules plus rapides.

2) Comment réagit la moto lors d'un freinage dans une forte descente ? Comment y remédier ?

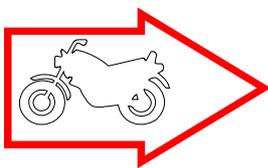
Freiner une moto dans une forte descente impose un report de charge sur la roue avant plus important. Si l'on freine pour négocier un virage, il faut commencer plus tôt que sur le plat, afin d'avoir suffisamment ralenti avant le virage, car dans le cas contraire, la moto devient très difficile à diriger. Par ailleurs, la rétrogradation des vitesses est nécessaire, afin de bénéficier d'un frein moteur suffisant pour retenir la moto, et pouvoir négocier le virage sans solliciter uniquement les freins. En sortant du virage, observer la route : une trop forte accélération alors qu'un autre virage est très proche pourrait provoquer une sortie de route.

3) Comment réagit la moto lors d'une accélération dans une forte montée ? Comment y remédier ?

Dans ce cas, le report de charge sur la roue arrière est plus important que sur le plat. Il en résulte que la roue avant perd de l'adhérence : si l'on veut négocier un virage dans cette situation, la moto devient sous-vireuse, et le conducteur peut se trouver exclu de la trajectoire qu'il voulait suivre. Pour éviter cette situation, il faut être délicat sur l'accélération en sortie de virage.

4) Quels sont les risques de l'arrêt et du stationnement sur les routes de montagne ?

- Un véhicule immobilisé sur la chaussée est dangereux
- Utiliser les emplacements aménagés pour le stationnement.
- En général, éviter de mettre la moto en stationnement sur un terrain incliné. Si l'on ne peut pas faire autrement, s'assurer que le sol est suffisamment stable, orienter la moto dans le sens de la montée (ce qui permet de verrouiller la béquille).



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

L'élève devra conduire sur une route à forte déclivité, en montée et en descente. Une intervention sur la sécurité concernant cet objectif invalidera l'évaluation.

N.B. :

Cet objectif peut être travaillé en même temps que l'objectif E4g (suivre un itinéraire).

RAPPEL :

Si l'enseignement du démarrage en montée et en descente de l'objectif E1e n'a pas encore été vu, on le rajoutera en début de travail de l'objectif.

E5g

AVOIR DES NOTIONS SUR LES EFFETS DE LA FATIGUE

COMMENTAIRES :

Le thème de la fatigue n'est pas à prendre à la légère en « deux-roues ». Une perte de contrôle liée à la fatigue (manque de concentration, endormissement...), aura très souvent pour conséquence des dommages corporels. Par ailleurs, le motard pense souvent échapper à l'endormissement parce qu'il se sent plus stimulé qu'en voiture (être à l'air libre, « bouger » plus souvent). Enfin, le motard débutant devra prendre conscience qu'il est plus exposé à la fatigue, et devra comprendre comment s'organiser pour en limiter l'apparition.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève connaîtra :

- les signes de la fatigue ;
- les risques de chutes de vigilance ;
- les risques de l'endormissement ;
- les signes précurseurs du sommeil.

Il saura que la fatigue influence particulièrement les conducteurs débutants.

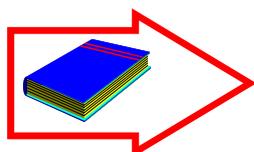
Il saura comment s'organiser pour éviter d'être exposé aux risques : se reposer avant d'effectuer un long trajet, organiser le voyage (étapes, aires de repos), s'alimenter.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Évaluation de départ effectuée.
- Étape 1 : E1a abordé (forme physique du motard et conduite).

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Les connaissances seront développées de façon théorique (de préférence lors d'un cours en salle).



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Pourquoi la fatigue apparaît plus rapidement en moto ?

La conduite d'une moto est plus physique que celle d'une voiture : position de conduite, plus d'exposition au vent, au bruit, aux intempéries, aux vibrations...

2) Quels sont les effets de la fatigue sur les comportements du conducteur ?

Le conducteur fatigué devient nerveux, anxieux. Ses gestes sont moins prompts et moins précis. Il est moins capable de prévoir. Il a tendance à rouler trop vite. Il risque de s'endormir.

3) Quelles sont les conditions qui augmentent la fatigue ?

Mauvais état général du conducteur, circulation dense, mauvaises conditions atmosphériques, nuit, parcours inconnu. Départ alors qu'on est déjà fatigué.

4) Quelle est l'influence de la monotonie de la conduite ?

La monotonie de la conduite entraîne une baisse de vigilance. Le conducteur somnole, ses réactions sont retardées et mal adaptées.

5) Comment s'aperçoit-on qu'on est fatigué ?

- Crispation du cou et des épaules.
- Picotements des yeux.
- Énervement.

6) Que faut-il faire si on se sent fatigué ?

Faire une pause. Quand c'est possible, laisser conduire le passager. Rouler plus lentement.

7) Peut-on retarder l'apparition de la fatigue ?

Partir reposé. Bien préparer l'horaire et l'itinéraire. Manger légèrement.

8) Que faire avant et pendant un long parcours pour diminuer les risques causés par la fatigue ?

Avant le départ : partir reposé, préparer l'itinéraire et l'horaire de voyage, avoir une moto en bon état et correctement chargée.

Pendant le voyage : manger légèrement, boire abondamment des boissons sans alcool, faire des pauses fréquentes, pour se « décontracter » : marcher, faire quelques mouvements.

9) Pourquoi un conducteur débutant se fatigue-t-il plus rapidement que les autres ?

Ses automatismes, ses habitudes ne sont pas encore renforcés par l'expérience. Il doit faire plus d'efforts qu'un conducteur expérimenté.

E5h

AVOIR DES NOTIONS SUR LES EFFETS DE L'ALCOOL

COMMENTAIRES :

Il importe que, dès le début de l'apprentissage, l'attention de l'élève soit attirée sur la gravité des conséquences de l'absorption de boissons contenant de l'alcool par les conducteurs : le facteur « alcool » intervient dans environ 40 pour cent des accidents graves. A ce stade, on donnera quelques informations objectives concernant l'alcoolémie et ses effets sur les comportements des conducteurs.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève connaîtra :

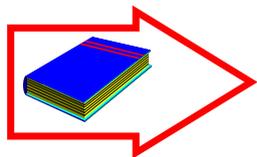
- les risques liés à l'association entre la conduite et la consommation d'alcool et/ou de médicaments ;
- les caractéristiques de la consommation d'alcool :
 - qu'est-ce que l'alcoolémie et comment on la mesure,
 - les effets de l'alcool.
- les sanctions relatives à l'alcool.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Évaluation de départ effectuée.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Les connaissances seront développées de façon théorique (de préférence lors d'un cours en salle).



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Qu'appelle t'on « alcoolémie » ?

L'alcoolémie est la présence d'alcool dans le sang.

Le taux d'alcoolémie correspond au nombre de grammes d'alcool pur par litre de sang.

2) Comment mesure t'on l'alcoolémie ?

Analyse de sang par un laboratoire.

Éthylomètre (la quantité de vapeur d'alcool dans l'air expiré indique la quantité d'alcool par litre de sang).

3) A partir de quel taux est-il interdit de conduire ?

0,5g/l de sang, équivalent de 0,25mg/l d'air expiré.

4) Quel est le taux d'alcoolémie qui entraîne des sanctions graves s'il est atteint ou dépassé ?

Taux d'alcoolémie 0,8g/l de sang - ce qui correspond à 0,40 milligramme par litre d'air expiré.

5) Quelle est l'influence de l'alcoolémie sur :

- **la perception,**
- **les gestes,**
- **les attitudes (prise de risque).**

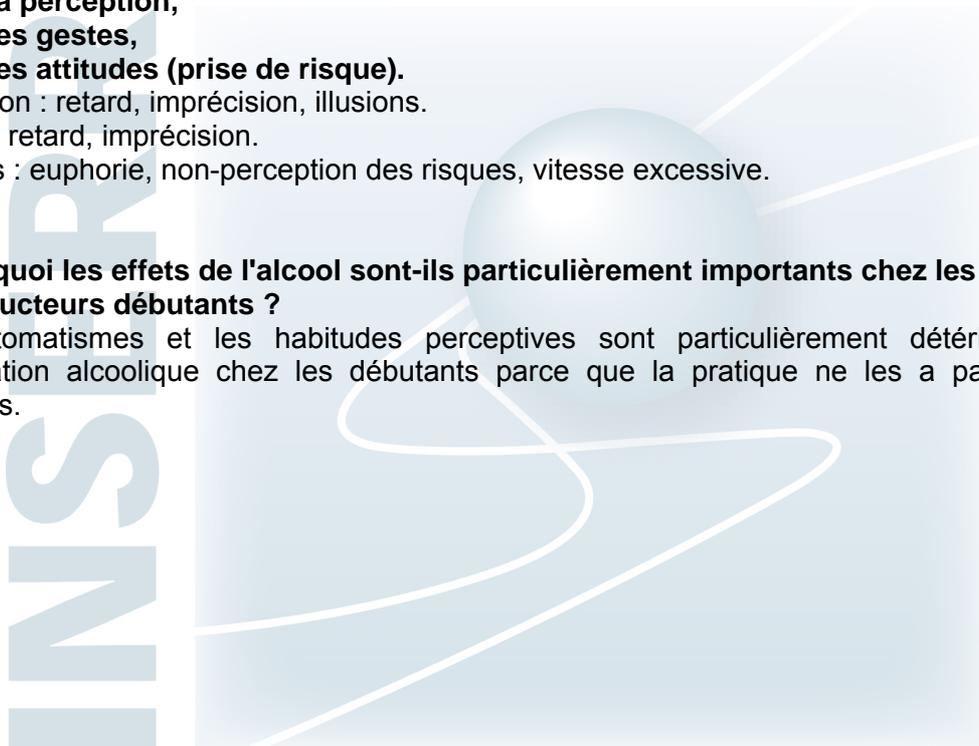
Perception : retard, imprécision, illusions.

Gestes : retard, imprécision.

Attitudes : euphorie, non-perception des risques, vitesse excessive.

6) Pourquoi les effets de l'alcool sont-ils particulièrement importants chez les conducteurs débutants ?

Les automatismes et les habitudes perceptives sont particulièrement détériorés par l'intoxication alcoolique chez les débutants parce que la pratique ne les a pas encore renforcés.



E5i

AVOIR DES NOTIONS SUR LE COMPORTEMENT À TENIR EN CAS D'ACCIDENT

COMMENTAIRES :

On insistera sur l'alerte et sur le balisage du lieu de l'accident : qui alerter ? Comment le faire ? Comment baliser de jour et de nuit ? Que faut-il faire d'abord suivant les circonstances ?

En ce qui concerne le secourisme, quelques notions très simples suffisent à condition qu'elles soient bien assimilées.

Le thème « Assurances » a été vu pendant l'étape 1 (E1a).

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

L'élève connaîtra la réglementation relative au délit de fuite et à la non-assistance à personne en danger.

Il saura remplir un constat amiable.

Il saura protéger, alerter.

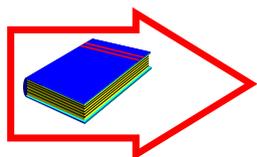
Il aura des notions concernant le secourisme routier et l'assurance.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Évaluation de départ effectuée.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

Les connaissances seront développées de façon théorique (de préférence lors d'un cours en salle).



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Que signifient les termes : « délit de fuite » (expliquer la différence entre « délit de fuite » et « refus d'obtempérer », la confusion est fréquente), et « non-assistance à personne en danger » ?

Délit de fuite : ne pas s'arrêter, ne pas donner son identité si on est impliqué dans un accident, même matériel.

Non-assistance à personne en danger : ne pas apporter à un blessé l'aide qu'il aurait été possible de lui fournir.

2) Quand et comment s'arrêter en présence d'un accident ?

- S'arrêter si les secours ne sont pas encore arrivés.
- S'arrêter sans gêner la circulation, en particulier l'arrivée des véhicules de secours.

3) Comment baliser le lieu de l'accident ?

- Présignaler l'accident, dans les deux directions (personne faisant des gestes, triangle, branchages, objet visible posé à terre, etc.).
- De nuit :
 - éclairer l'accident avec les projecteurs d'un véhicule,
 - si une voiture est présente sur les lieux, allumer les feux de détresse, l'éclairage intérieur,
 - faire signe avec une lampe de poche.

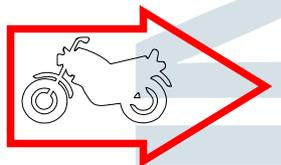
4) Comment et qui alerter ?

Alerter par téléphone : borne d'appel spéciale, cabine, riverain. Appeler le 15, le 17 ou le 18 (appel gratuit).

-5) En présence d'un blessé, que peut-on faire ? que doit-on ne pas faire ?

Couvrir, rassurer, mettre en position latérale de sécurité. Si hémorragie importante : comprimer la plaie.

A ne pas faire : déplacer le blessé (sauf urgence), donner à boire, enlever le casque d'un motocycliste.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

Remplir un constat amiable.

A partir d'une simulation d'accident, en salle ou sur le terrain, savoir alerter les secours (connaître les numéros d'appel d'urgence, 15 - 17 – 18, et pour les téléphones mobiles 112), savoir situer l'endroit, indiquer la gravité de l'accident et baliser les lieux.

E5j

SAVOIR ENTREtenir LE VÉHICULE, DIAGNOSTIQUER UNE PANNE ET ÉVENTUELLEMENT RÉPARER

COMMENTAIRES :

Cet objectif attire l'attention sur l'importance des facteurs d'accidents liés à l'état de la moto, donc sur la nécessité d'un entretien régulier.

Il donne à l'élève l'occasion de réviser quelques notions indispensables pour surveiller l'état de la moto et, éventuellement, pour l'entretien et le dépannage. Les principes généraux de l'entretien ont été vus dès la première étape, il s'agit donc ici de rappeler l'importance pour un motard d'avoir un véhicule « surveillé ». Si l'élève a déjà fait l'acquisition de sa moto, on lui demandera d'amener la notice du constructeur pour la détailler avec lui.

MISE EN OEUVRE DES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES

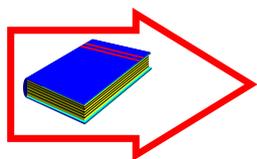
L'élève saura lire la notice du constructeur pour organiser le suivi de sa moto. Il saura vérifier l'état de sa moto, et effectuer l'entretien courant.

CONDITIONS MINIMALES OPTIMALES POUR ABORDER L'OBJECTIF :

- Étapes 1,2, 3 et 4 validées.

CONDITIONS DE RÉALISATION :

On s'efforcera de faire participer l'élève au suivi et à l'entretien courant de la (ou des) moto(s). L'enseignant pourra proposer à l'élève de venir à l'occasion d'une opération particulière (changement de plaquettes, vidange...).



ÉVALUATION DE SAVOIR

1) Comment vérifier l'usure et le gonflage des pneus ?

Usure : contrôle visuel, témoins d'usure. Gonflage : regarder fréquemment si un pneu ne semble pas dégonflé. Vérifier les pressions au moyen d'un manomètre, de préférence dans une station-service (au moins une fois par mois).

2) Quel est le rôle des amortisseurs ?

Améliorer la tenue de route en maintenant les pneus en contact avec la route.
Améliorer le confort.

3) Comment s'aperçoit-on que les freins ne sont pas en bon état de fonctionnement ?

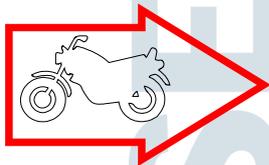
Niveau du liquide dans le réservoir. Usure des plaquettes. Témoin d'usure extérieur pour les freins à tambour. Bruit anormal au freinage.

4) Où trouve-t-on les indications concernant l'entretien de la moto ?

Dans la notice du constructeur.

5) Quels sont les outils et accessoires qu'il est utile d'avoir en permanence ?

Boîte complète d'ampoules et de fusibles de rechange, lampe de poche, tournevis pour changer une ampoule, chiffons, carnet de constats amiables. Pour téléphoner : pièces de monnaie et carte magnétique. Imprimés de constat amiable, notice du constructeur. En règle générale, les motos sont vendues avec des trousse à outils. Ces outils ne sont pas toujours de bonne qualité, et il pourra être utile de les remplacer par des outils de marque. Cela évitera d'avoir un outil qui casse au mauvais moment, ou de détériorer des pièces de la moto.



ÉVALUATION DE SAVOIR-FAIRE

- trouver une information dans la notice du constructeur,
- réparer une roue,
- changer une ampoule électrique,
- contrôler l'usure et le gonflage des pneus.

LA CINQUIÈME ÉTAPE

ÉVALUATION DE SYNTHÈSE

COMMENTAIRE :

Au minimum, on observera le comportement :

- 1) au moment de l'insertion dans une circulation dense (voir les savoir-faire du sous-objectif : a, de la cinquième étape) ;*
- 2) en conduisant en ville, dans une circulation dense (voir les savoir-faire du sous-objectif : b, de la cinquième étape) ;*
- 3) en conduisant dans une file, de préférence assez rapide (voir les savoir-faire du sous-objectif : c, de la cinquième étape).*

On posera des questions relatives aux objectifs :

- d : visibilité réduite et nuit,*
- e : adhérence réduite,*
- f : conduite en montée et en descente,*
- g : effets de la fatigue,*
- h : effets de l'alcool,*
- i : comportement en cas d'accident,*
- j : entretien, dépannage.*

TABLE SYNOPTIQUE DE L'ÉVALUATION DE SYNTHÈSE DE LA CINQUIÈME ÉTAPE

Connaître les situations présentant des difficultés particulières

1^{ère} Phase

Réalisation d'un parcours permettant d'évaluer les points suivants :

- **Insertion dans une circulation rapide ;**
- **Conduite en agglomération dans une circulation dense ;**
- **Conduite dans une file de véhicules.**

2^{ème} Phase

Réalisation d'une évaluation théorique permettant d'évaluer les points suivants :

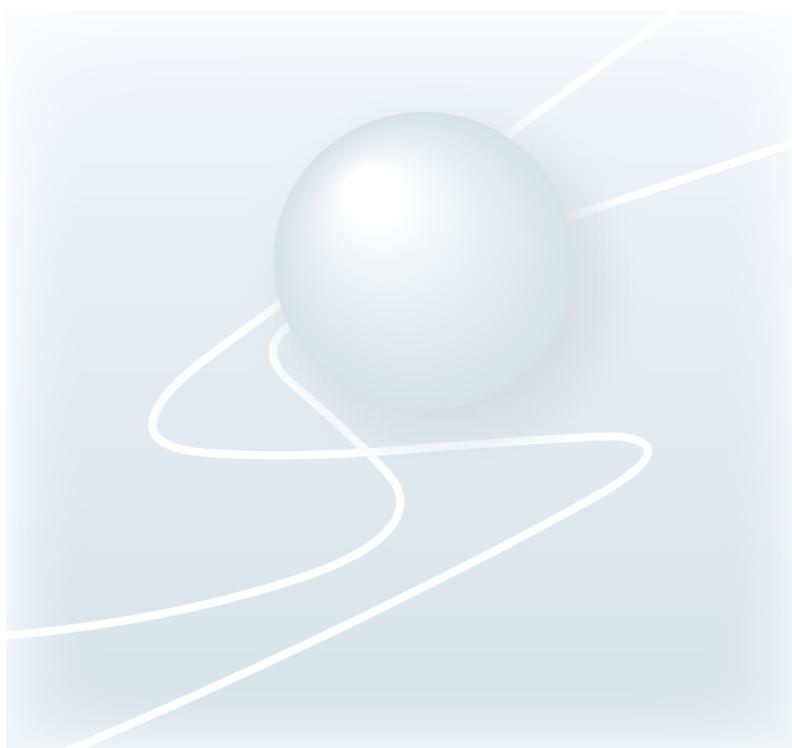
Connaissances sur :

- **Conduite et visibilité réduite;**
- **Conduite et adhérence réduite;**
- **Conduite en montée et en descente;**

Notions sur :

- **Effets de la fatigue ;**
- **Effets de l'alcool ;**
- **Comportement en cas d'accident ;**
- **Entretien et dépannage de la moto.**

INSERR



ÉVALUATION DE FIN DE FORMATION ET AUDIT DE CONDUITE

ÉVALUATION SOMMATIVE

COMMENTAIRE :

Les lignes qui suivent sont destinées aux enseignants qui souhaitent parfaire la qualité de leur formation.

L'évaluation de la cinquième étape a été réalisée, mais est-ce que la validation de l'objectif général de cette étape signifie que la formation est terminée ? En d'autres termes, si l'on « connaît les situations présentant des difficultés particulières », cela signifie-t-il que l'on est « capable de conduire une motocyclette sans mettre en danger sa sécurité ou celle des autres » ?

L'intérêt de l'évaluation sommative est de réfléchir au problème suivant : le but de la formation est-il atteint ?

*Cette réflexion renvoie à la définition apportée par les rédacteurs du P.N.F. : « **pour une approche plus globale, avec une dimension d'évolution, d'ajustement continu qui intègre plus spécifiquement l'expérience, on a retenu le terme : être capable de** ».*

En toute logique, il paraît difficile de « boucler » un objectif de ce type. Evaluer si le but est atteint, revient à considérer que la partie « formation » de cet objectif très général est terminée, et que maintenant pourra débuter « l'ajustement continu » généré par l'expérience.

Apparaît ainsi l'idée d'une possible formation continue du conducteur.

L'évaluation sommative présentée ci-après pourrait s'inscrire dans ce processus : évaluation de fin de formation initiale, reprise sous forme d'« audit de conduite » par la suite.

C'est dans cette optique que les procédures d'évaluation ont été définies. Il sera donc possible d'utiliser cette fiche en fin de formation (afin de mettre en évidence d'éventuels « points faibles », et de proposer des actions correctives), mais aussi par la suite pour faire un bilan de conduite (et proposer également d'éventuelles actions correctives).

GUIDE D'UTILISATION DES FICHES

Ces fiches ont été réalisées dans un souci d'efficacité, mais aussi de simplicité d'utilisation.

L'évaluation durera en moyenne une demi-heure.

L'évaluateur observera pour les différents postes la cohérence avec les items.

Toutes les situations proposées ne seront pas toujours rencontrées au cours de l'évaluation. Dans ce cas, il suffira d'inscrire dans les cases correspondant à ces situations les lettres *NV* (Non Vu).

Pour les autres types d'observation, le code suivant est proposé :

Un « O » chaque fois qu'une situation rencontrée a été correctement gérée.
Une « x » chaque fois qu'une situation rencontrée n'a pas été prise en compte.
Un « ~ » chaque fois qu'une situation rencontrée a été maladroitement gérée.

Exemple :

- Prise en compte des zones d'incertitude :

PIETON O O O	CYCLISTE O	CYCLOMOTORISTE NV	MOTOCYCLISTE NV
AUTOMOBILISTE O ~ X X	ROUTIER/BUS NV		CONDUCTEUR VOITURETTE NV

Ceci montre que le conducteur observé a rencontré 3 situations où il a laissé un espace suffisant avec les piétons, 1 situation où il a laissé un espace suffisant avec un cycliste, et 4 situations avec des automobilistes pour lesquelles il a laissé un espace suffisant une fois, deux fois il est passé trop près, une fois il était à la limite de la zone d'incertitude. Enfin, on voit que pendant l'évaluation, il n'y a pas eu de cyclomoteur, moto, P.L., bus, et voiturette sur le parcours.

A la fin de l'évaluation, l'observateur fera le bilan avec le conducteur, et proposera d'éventuelles actions de formation.

FICHE D'ÉVALUATION DE FIN DE FORMATION

Nom :

Prénom :

Profession :

Date :

Avis de l'évaluateur :

POSTE D'OBSERVATION N°1 : « maîtrise de l'outil »

- Installation de soi :

ÉQUIPEMENT

POSITION DE
CONDUITE

CASQUE
ATTACHÉ

RÉTROVISEUR
GAUCHE

RÉTROVISEUR
DROIT

- Installation des passagers :

CASQUE

CONSIGNES

- Départ / arrêt :

CONTRÔLE
DE LA
SITUATION

- Manipulation :

SECURITE

TECHNIQUE

- Conduite économique :

UTILISATION DES
« PLAGES » DE VITESSES
ECONOMIQUES

POSTE D'OBSERVATION N°2 : « relation avec l'infrastructure »

- Vitesse :

LIMITATION (R 10)

ADAPTATION (R11-1)

- Signalisation prise en compte :

DANGER

PRESCRIPTION

- Voie de circulation

FLECHES DIRECTIONNELLES

INDICATION

FEUX

- Franchissement d'intersection :

CONTRÔLE CONTINU

CLIGNOTANT

POSITION

SECURITE

PRIORITE

- Giratoire :

APPROCHE

PRISE EN COMPTE DES
AUTRES

POSITION

- Virage :

ADAPTATION DE L'ALLURE

CHOIX DE LA TRAJECTOIRE

STABILITÉ

POSTE D'OBSERVATION N°3 : « relation avec les autres usagers »

- Prise en compte des zones d'incertitude :

PIETON

CYCLISTE

CYCLOMOTORISTE

MOTOCYCLISTE

AUTOMOBILISTE

ROUTIER/BUS

CONDUCTEUR VOITURETTE

- Croiser :

ZONE ETROITE

FORTE DECLIVITE

- Distances de sécurité :

UTILISATION D'UN « COUSSIN D'ESPACE »

- Dépasser :

AVANT

PENDANT

APRES

- Etre dépassé :

AVANT

PENDANT

APRES

- Appréciation de la vitesse des autres véhicules :

EN ROULANT

EN INTERSECTION

POSTE D'OBSERVATION N°4 : « situations difficiles »

- Insertion dans une circulation rapide :

DEMARRER / RENONCER

AIDER LES AUTRES

- Circulation dense en agglomération :

ANTICIPATION

**ARRÊT AVANT UN CARREFOUR
ENCOMBRÉ**

**AIDER LES
AUTRES**

- Circulation en file :

**DISTANCE DE SECURITE
VERS L'AVANT**

**DISTANCE DE SECURITE
VERS L'ARRIERE**

**RESPECT DES
REGLES**

Signatures :

LE FORMATEUR

L'ÉLÈVE

FICHE D'AUDIT DE CONDUITE

Nom :

Prénom :

Profession :

Kilométrage annuel :

POSTE D'OBSERVATION N°1 : « maîtrise de l'outil »

- Installation de soi :

ÉQUIPEMENT

POSITION DE
CONDUITE

CASQUE
ATTACHÉ

RÉTROVISEUR
GAUCHE

RÉTROVISEUR
DROIT

- Installation des passagers :

CASQUE

CONSIGNES

- Départ / arrêt :

CONTRÔLE
DE LA
SITUATION

- Manipulation :

SECURITE

TECHNIQUE

- Conduite économique :

UTILISATION DES
« PLAGES » DE VITESSES
ECONOMIQUES

POSTE D'OBSERVATION N°2 : « relation avec l'infrastructure »

- Vitesse :

LIMITATION (R 10)

ADAPTATION (R11-1)

- Signalisation prise en compte :

DANGER

PRESCRIPTION

- Voie de circulation

FLECHES DIRECTIONNELLES

INDICATION

FEUX

- Franchissement d'intersection :

CONTRÔLE CONTINU

CLIGNOTANT

POSITION

SECURITE

PRIORITE

- Giratoire :

APPROCHE

PRISE EN COMPTE DES
AUTRES

POSITION

- Virage :

ADAPTATION DE L'ALLURE

CHOIX DE LA TRAJECTOIRE

STABILITÉ

POSTE D'OBSERVATION N°3 : « relation avec les autres usagers »

- Prise en compte des zones d'incertitude :

PIETON

CYCLISTE

CYCLOMOTORISTE

MOTOCYCLISTE

AUTOMOBILISTE

ROUTIER/BUS

CONDUCTEUR VOITURETTE

- Croiser :

ZONE ETROITE

FORTE DECLIVITE

- Distances de sécurité :

UTILISATION D'UN « COUSSIN D'ESPACE »

- Dépasser :

AVANT

PENDANT

APRES

- Etre dépassé :

AVANT

PENDANT

APRES

- Appréciation de la vitesse des autres véhicules :

EN ROULANT

EN INTERSECTION

POSTE D'OBSERVATION N°4 : « situations difficiles »

- Insertion dans une circulation rapide :

DEMARRER / RENONCER

AIDER LES AUTRES

- Circulation dense en agglomération :

ANTICIPATION

**ARRÊT AVANT UN CARREFOUR
ENCOMBRÉ**

**AIDER LES
AUTRES**

- Circulation en file :

**DISTANCE DE SECURITE
VERS L'AVANT**

**DISTANCE DE SECURITE
VERS L'ARRIERE**

**RESPECT DES
REGLES**

Avis de l'évaluateur :

SIGNATURES
LE FORMATEUR

LE CONDUCTEUR

FICHE DE SUIVI DE PROGRESSION

CONSEILS D'UTILISATION

COMMENTAIRE :

La fiche de progression présentée dans ces pages n'a qu'une valeur d'exemple, et son utilisation est laissée à l'appréciation et à la discrétion de l'enseignant.

A quoi sert-elle?

Elle est utile pour l'enseignant (plus particulièrement le débutant), qui souhaite «affiner» le pronostic qui ponctue l'évaluation initiale. Notamment, elle met en valeur la « durée moyenne » des formations à la conduite des motocyclettes.

Il est toutefois important de signaler que cet outil ne fait pas partie des documents pédagogiques officiels. En l'occurrence, il ne saurait être question que les courbes soient utilisées pour justifier d'une obligation légale de résultat.

Son unique intérêt est d'aider l'enseignant dans son travail.

Comment l'utiliser ?

Pour chaque élève prendre une fiche vierge (exemple 1), noter le nom de l'élève, et le nombre d'heures pronostiquées. Lorsqu'une étape est validée, inscrire un repère (une croix noire par exemple), correspondant au nombre d'heures de formations qui ont été nécessaires (exemple 2).

Conserver les fiches. Dès que 10 élèves ont terminé leur formation, faire la moyenne des durées et tracer la courbe avec un autre type de repère (un rond rouge par exemple), sur les fiches vierges qui seront désormais utilisées pour les élèves suivants (exemple 1 bis).

Dès à présent, les fiches donnent 2 repères intéressants :

- *La cohérence entre le pronostic de l'évaluation initiale et la durée effective de la formation. Ainsi, le moniteur pourra « affiner » ses évaluations.*
- *La mise en évidence de la durée moyenne d'une formation complète. Ceci permettant de décider s'il y a lieu d'approfondir certains points du programme et de proposer aux élèves qui le souhaitent une formation plus accomplie.*

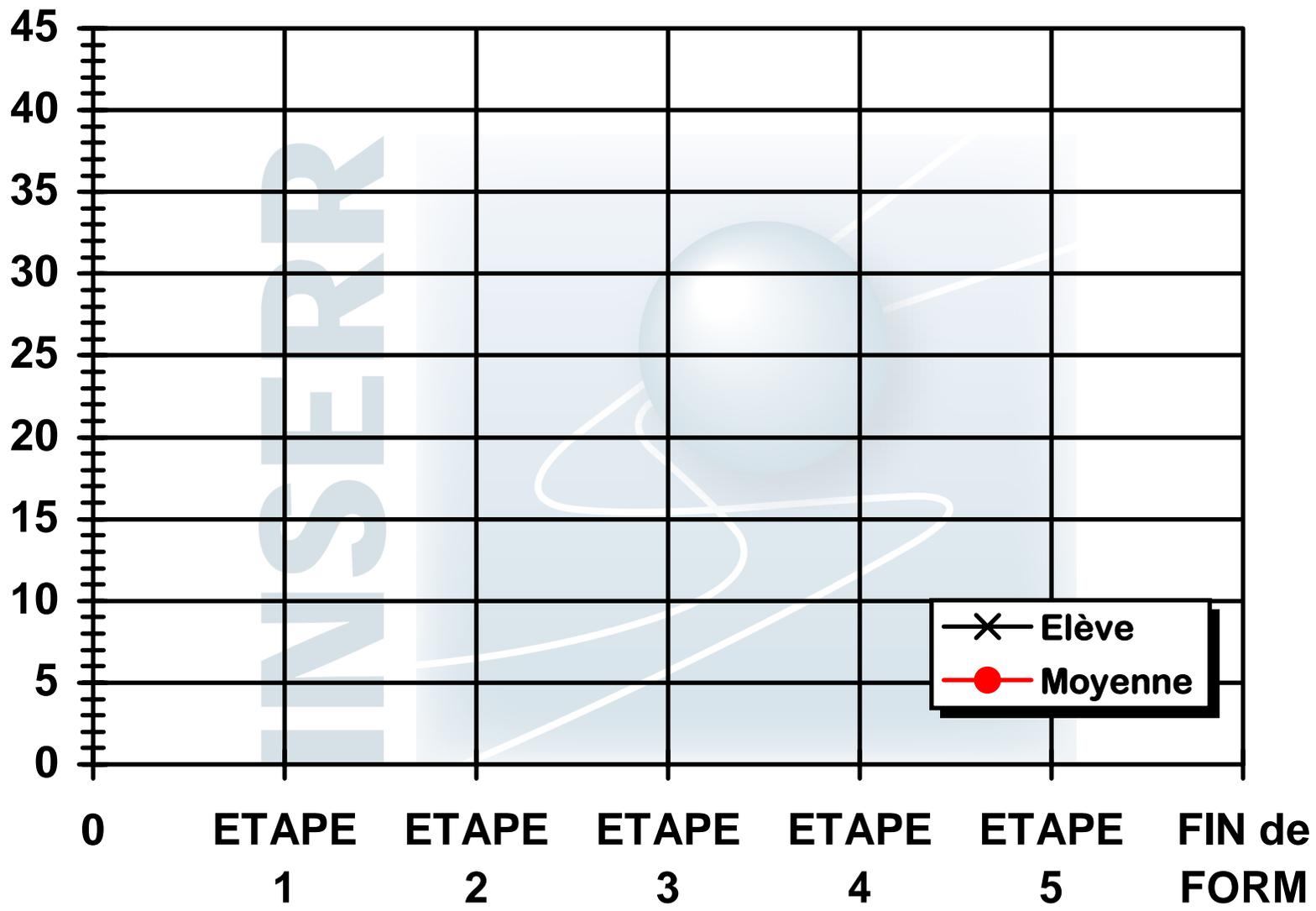
Il est recommandé de mettre à jour la courbe de durée moyenne par intervalle de 10 élèves.

A partir d'une certaine expérience, l'enseignant ne devrait plus sentir le besoin d'utiliser ces courbes.

FICHE DE PROGRESSION - FORMATION « DEUX ROUES »

Exemple 1

183



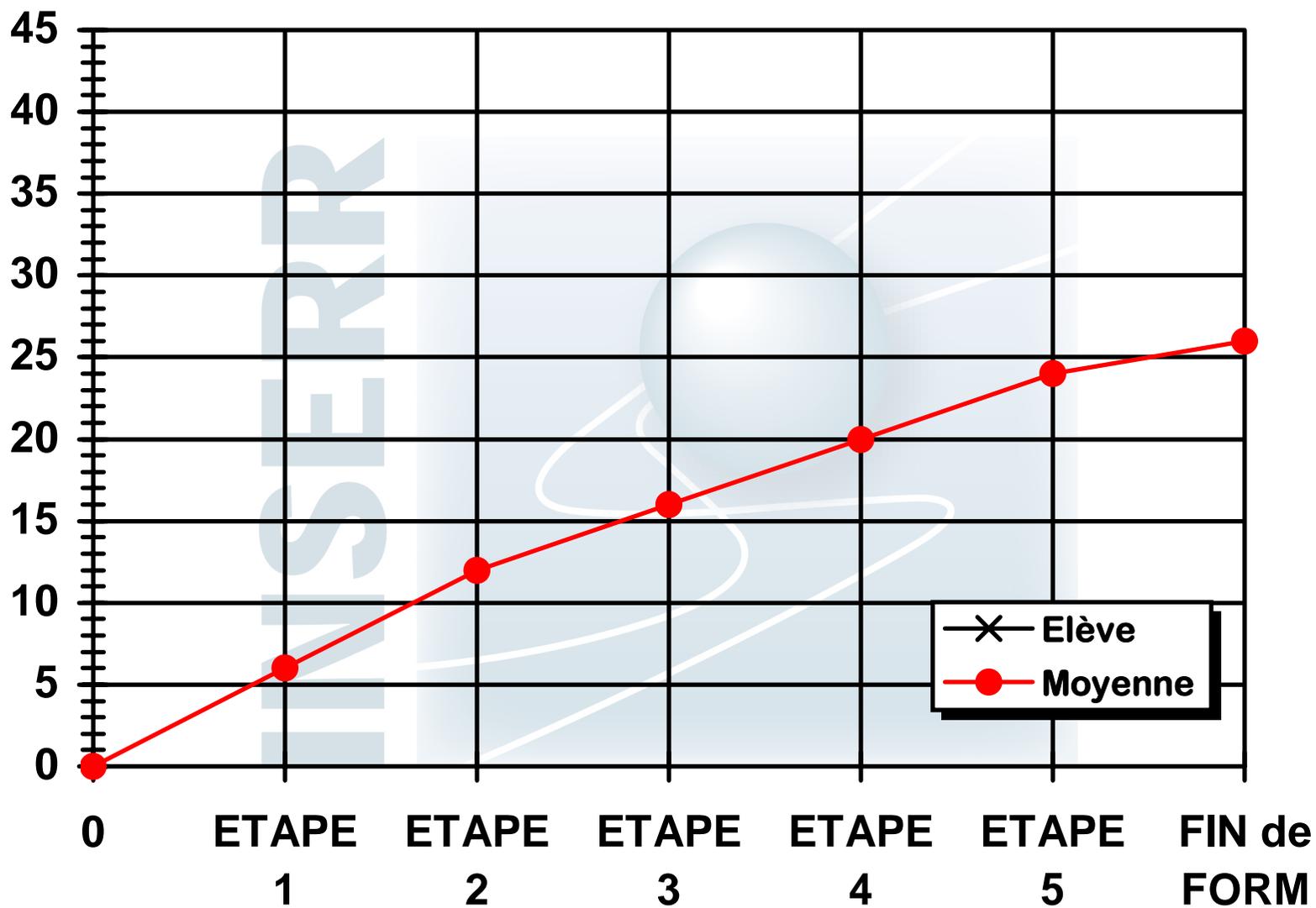
NOM DE L'ELEVE :

PRONOSTIC EVALUATION INITIALE :

FICHE DE PROGRESSION - FORMATION « DEUX ROUES »

Exemple Ibis

184



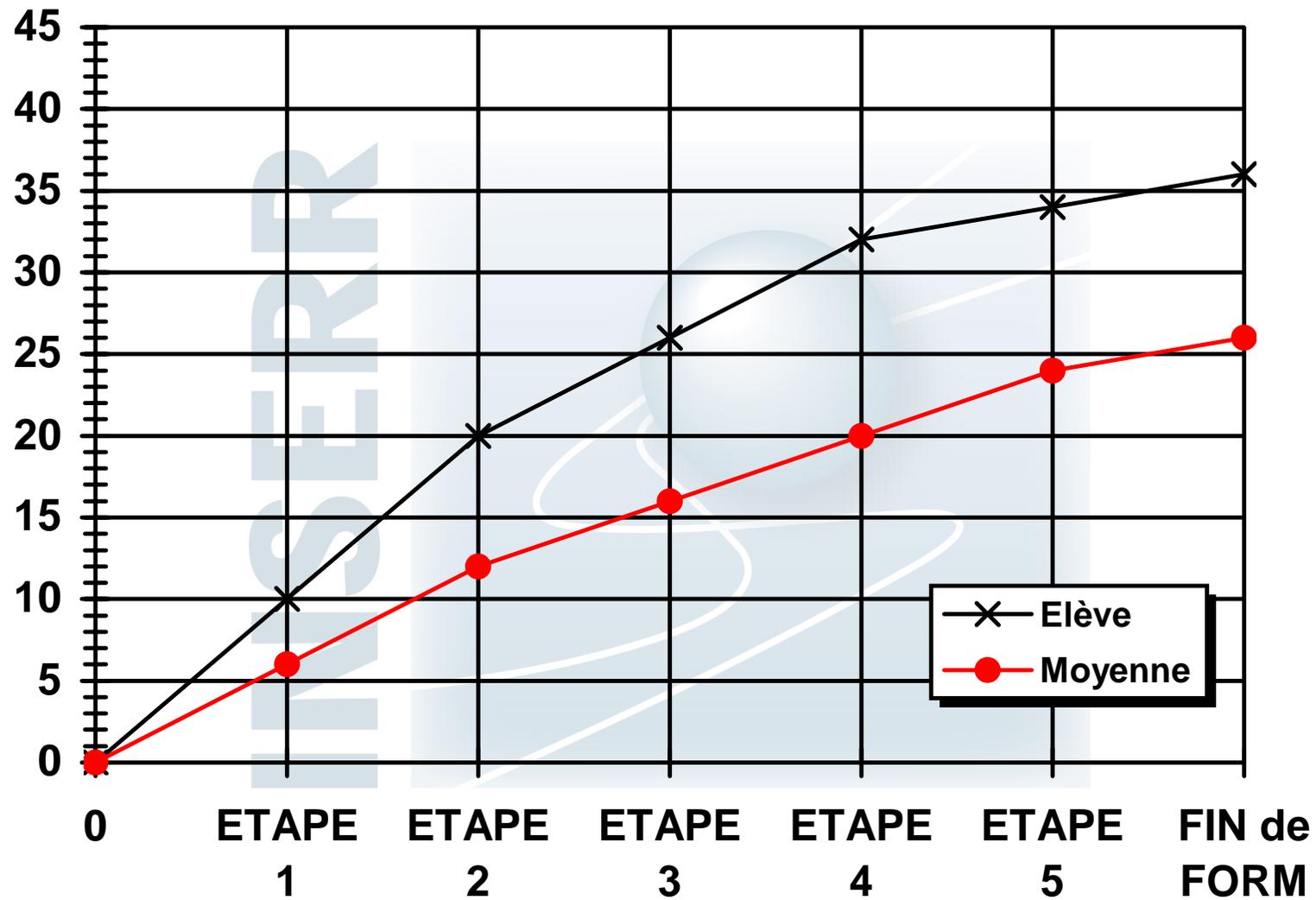
NOM DE L'ÉLÈVE :

PRONOSTIC EVALUATION INITIALE :

FICHE DE PROGRESSION - FORMATION « DEUX ROUES »

Exemple 2

185

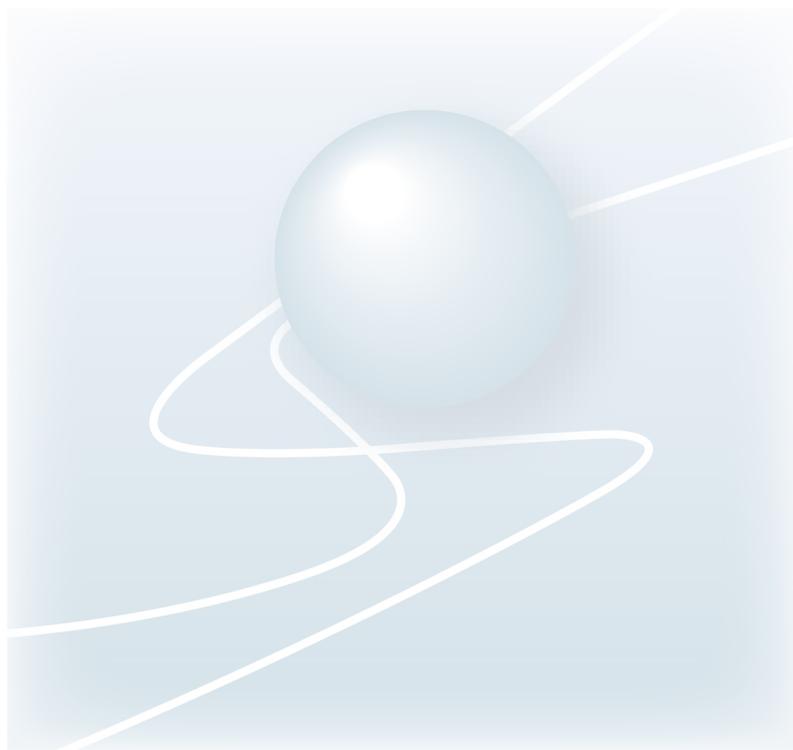


NOM DE L'ÉLÈVE :

PRONOSTIC ÉVALUATION INITIALE :

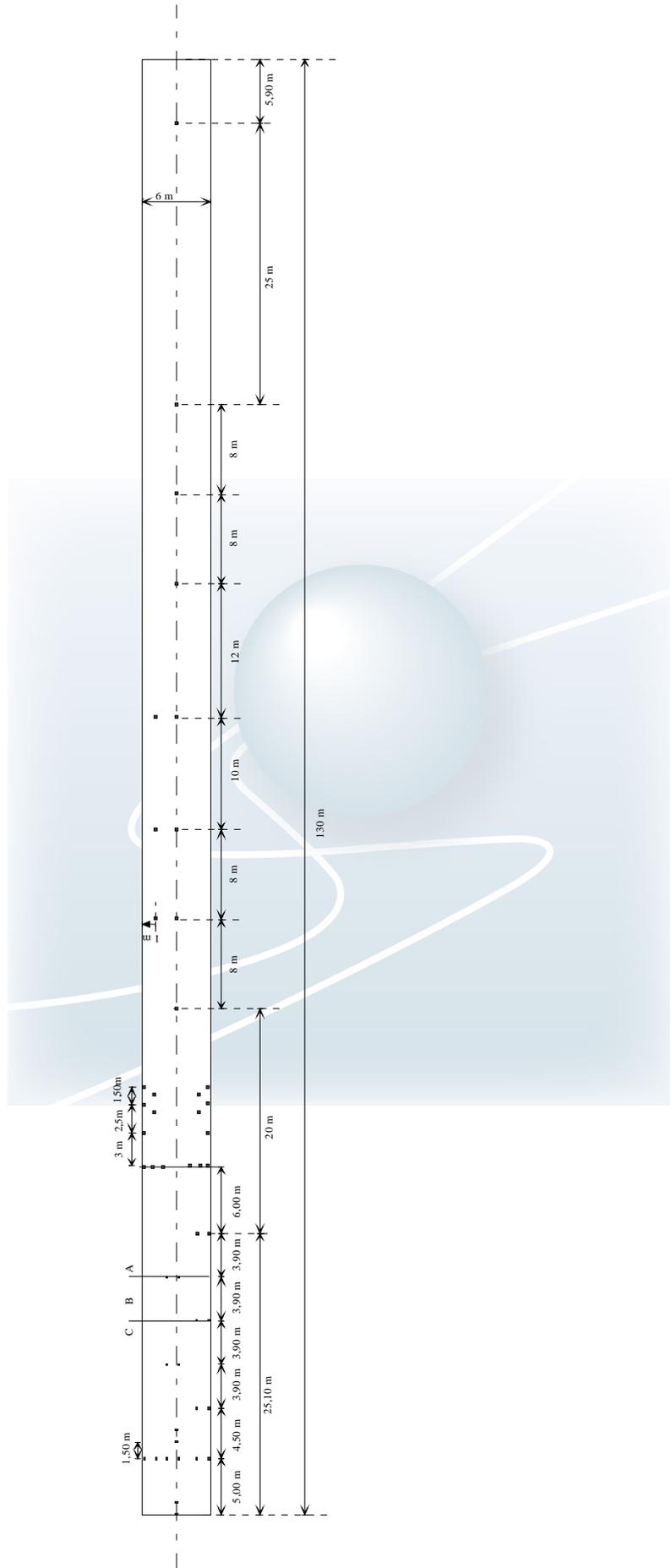
TRACÉS DES PISTES

INSERRER



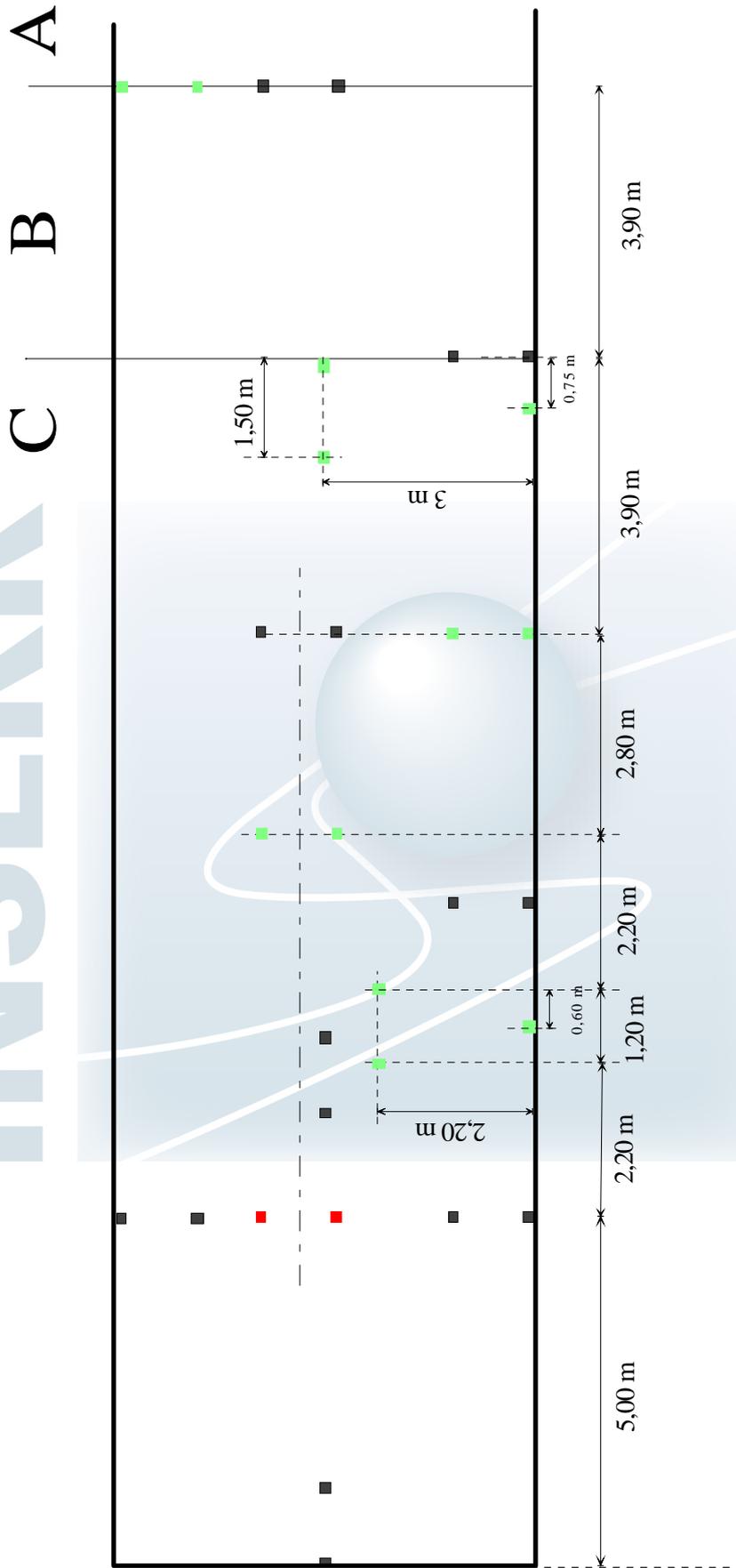
TERRAIN PERMIS A

INSERR



TRACÉ DE L'ÉVALUATION E1c

INSERR

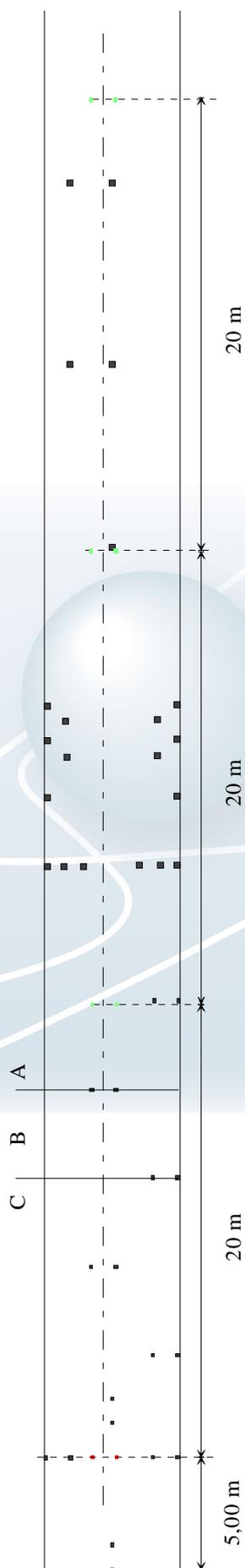


MARQUES NOIRES : tracé permis A non utilisé

MARQUES ROUGES : tracé permis A utilisé pour cette évaluation

MARQUES VERTES : tracé de cette évaluation

TRACÉ DE L'ÉVALUATION E1e

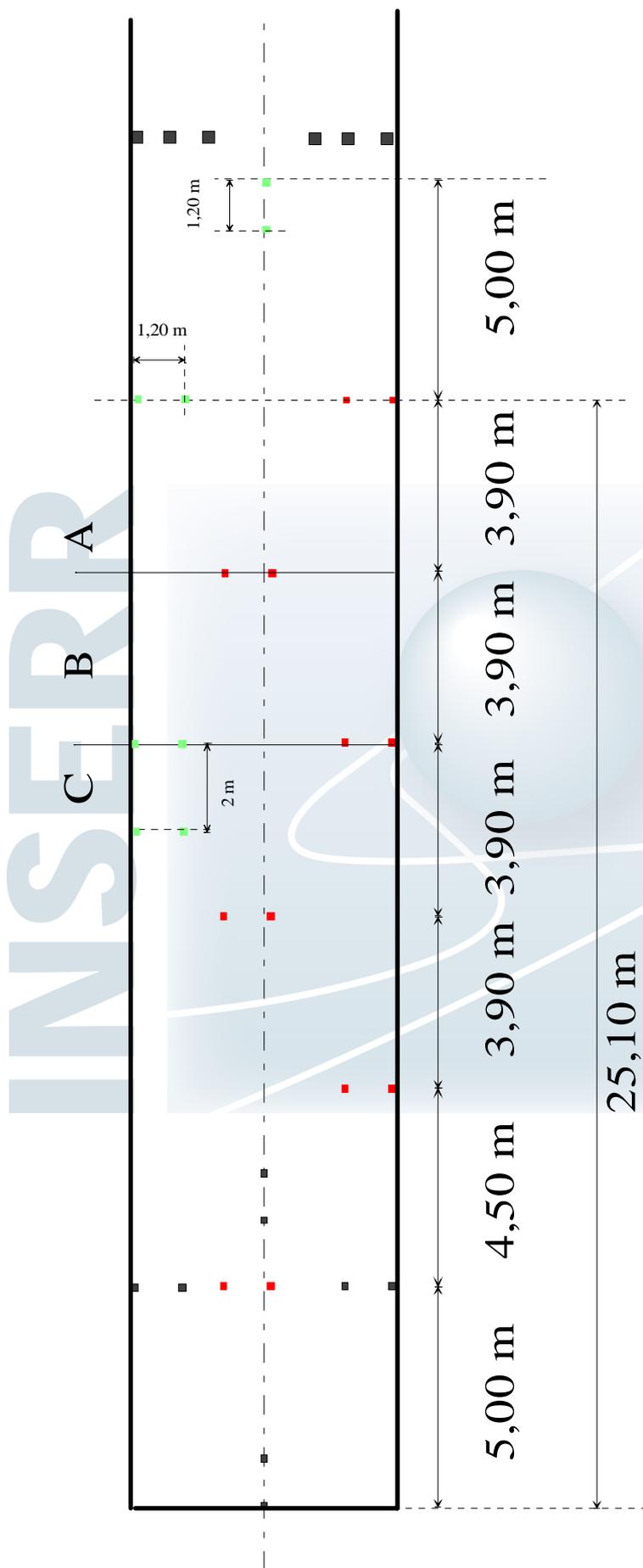


MARQUES NOIRES : tracé permis A non utilisé

MARQUES ROUGES : tracé permis A utilisé pour cette évaluation

MARQUES VERTES : tracé de cette évaluation

TRACÉ DE L'ÉVALUATION E1f

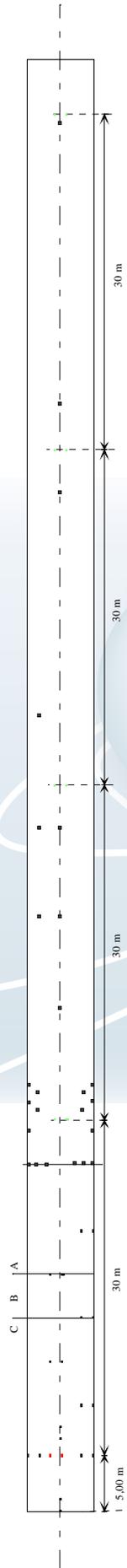


MARQUES NOIRES : tracé permis A non utilisé

MARQUES ROUGES : tracé permis A utilisé pour cette évaluation

MARQUES VERTES : tracé de cette évaluation

TRACÉ DE L'ÉVALUATION E1g

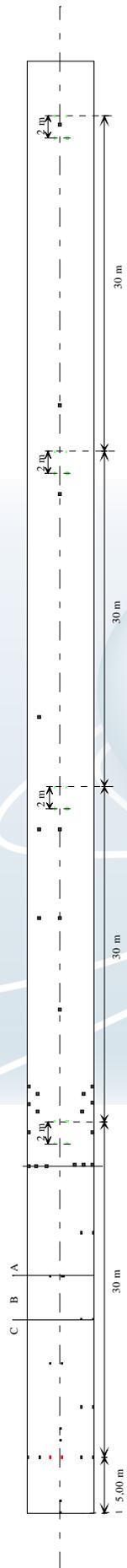


MARQUES NOIRES : tracé permis A non utilisé

MARQUES ROUGES : tracé permis A utilisé pour cette évaluation

MARQUES VERTES : tracé de cette évaluation

TRACÉ DE L'ÉVALUATION E1h



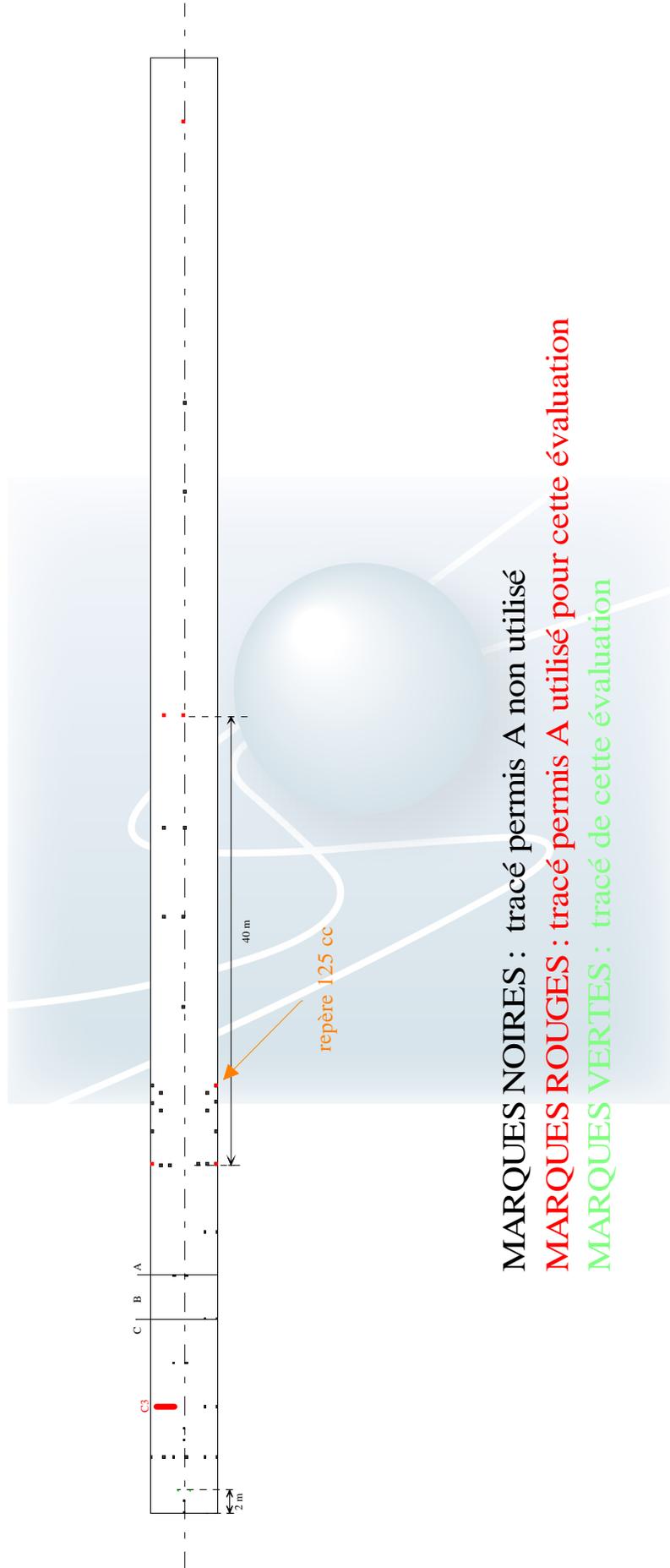
MARQUES NOIRES : tracé permis A non utilisé

MARQUES ROUGES : tracé permis A utilisé pour cette évaluation

MARQUES VERTES : tracé de cette évaluation

INSERR

TRACÉ DE L'ÉVALUATION E2a



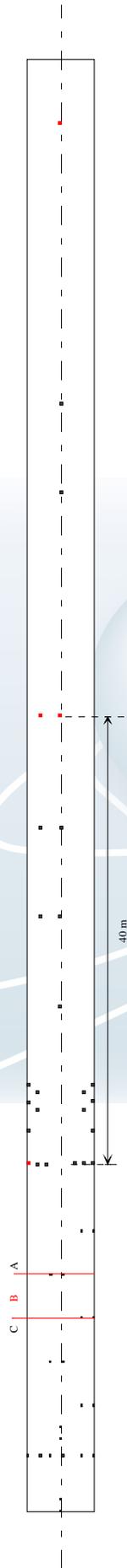
MARQUES NOIRES : tracé permis A non utilisé

MARQUES ROUGES : tracé permis A utilisé pour cette évaluation

MARQUES VERTES : tracé de cette évaluation

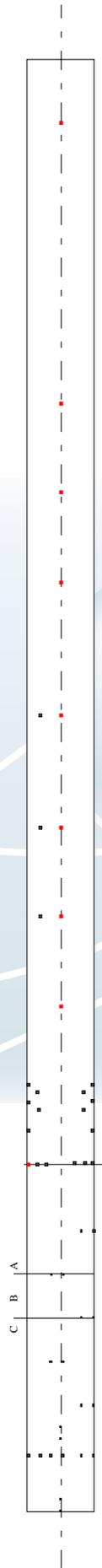
INSERR

TRACÉ DE L'ÉVALUATION E2b



MARQUES NOIRES : tracé permis A non utilisé
MARQUES ROUGES : tracé permis A utilisé pour cette évaluation

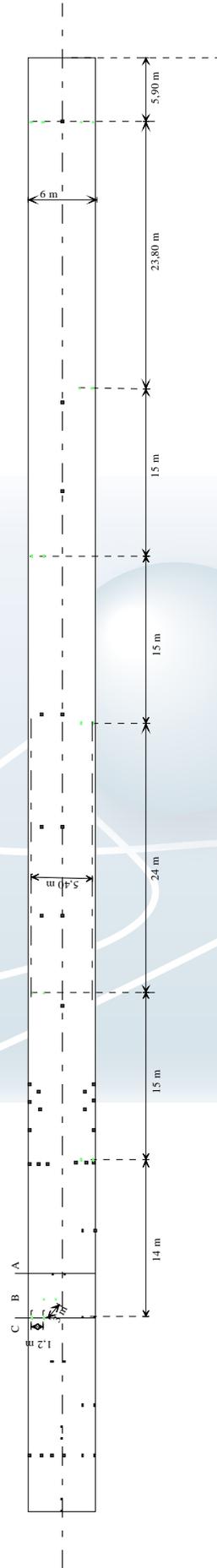
TRACÉ DE L'ÉVALUATION E2c



MARQUES NOIRES : tracé permis A non utilisé

MARQUES ROUGES : tracé permis A utilisé pour cette évaluation

TRACÉ DE L'ÉVALUATION E2d



MARQUES NOIRES : tracé permis A non utilisé
MARQUES VERTES : tracé de cette évaluation

LEXIQUE

ABSTRAIT/CONCRET

Quand nous percevons un objet, cet objet est une réalité concrète. Nous pouvons désigner cette réalité par un mot concret: un chien, une maison, une automobile, etc.

A cette réalité, nous attribuons des qualités, des relations avec d'autres réalités. Nous désignons ces qualités par des mots abstraits: la grandeur, la valeur, la beauté, etc. En considérant chacune de ces qualités, nous faisons abstraction des autres qualités de la réalité perçue.

AFFECTIF/COGNITIF/SENSORI-MOTEUR

Affectif: qui a rapport à la sensibilité, au plaisir et à la douleur, aux émotions, aux sentiments. On distingue ce qui est affectif de ce qui est cognitif et « concerne la connaissance intellectuelle et les moyens de connaissance : perceptions, formations des concepts, raisonnement, décision, langage, pensée ».

On distingue aussi affectif et cognitif de sensori-moteur. Ce dernier terme désigne les fonctions qui mettent en oeuvre les organes sensoriels et les muscles.

Affectif, cognitif et sensori-moteur désignent trois aspects des comportements.

ANALYSE DE LA TÂCHE

Lorsqu'on veut former des personnes capables d'accomplir une tâche (un travail, une fonction), il est indispensable d'étudier, d'analyser cette tâche afin de déterminer quelles sont les connaissances, les habiletés, les attitudes nécessaires pour réussir. Cette analyse permet de déterminer quels doivent être les objectifs de la formation. Il est à noter que, généralement, les idées a priori concernant cette tâche ne sont pas objectives.

APPRENTISSAGE

« Par apprentissage, on entend une transformation qualitative ou quantitative orientée dans le sens d'une acquisition nouvelle ou d'une efficacité accrue des capacités de l'individu ».

Autre sens : acquisition des connaissances et des habiletés nécessaires pour l'exercice d'un métier.

Courbes d'apprentissage (Voir: Courbe).

ATTITUDE

Disposition, souvent inconsciente, à se comporter d'une certaine façon (positive ou négative) dans une certaine catégorie de situations. Nos attitudes orientent et déterminent nos comportements. On dira, par exemple, que les attitudes qu'on désigne par « goût du risque » ou par « agressivité » ne sont pas favorables à la sécurité. Nos attitudes dépendent de notre passé, de notre entourage, de nos connaissances ; donc aussi, dans une assez large mesure, de la formation que nous avons reçue. Les psychologues classent les attitudes parmi les déterminants *affectifs* de notre comportement.

AUTOMATISME

Accomplissement de gestes, d'actes, de séquences perceptives motrices sans la participation de la volonté.

Les automatismes sont des réactions, des gestes, qui résultent d'anciens actes volontaires transformés comme dans l'habitude. Au contraire, les réflexes sont des réactions innées qui n'ont jamais été volontaires.

Voir: Réflexe.

CERVELET

C'est dans l'encéphale la partie qui assure le contrôle de l'équilibre et la coordination des mouvements.

COGNITIF/AFFECTIF

Voir : Affectif.

COMMUNICATION

Voir page 98 du Guide pour la formation des automobilistes.

COMPÉTENCE

Connaissances, habiletés qui permettent de réussir dans un domaine donné.

COMPORTEMENT

Le comportement est l'ensemble de toutes les réactions d'un être vivant qui peuvent être observées (gestes, paroles, manifestations émotives). La psychologie scientifique est l'étude des comportements.

Dans le langage courant : manière d'agir, de se conduire.

CONCEPT

La connaissance que nous avons d'un ensemble d'objets ayant certaines caractéristiques communes nous permet de ne retenir que ces caractéristiques communes et de faire abstraction, de négliger, les différences. L'idée que nous construisons à partir de l'ensemble des caractéristiques communes est un concept.

Par exemple, le concept «automobile» désigne les caractéristiques communes à toutes les automobiles.

CONCRET

Voir: Abstrait.

CONDUITE COMMENTÉE

Exercice qui consiste à conduire un véhicule et à dire, en même temps, ce qu'on observe, ce qu'on prévoit, ce qu'on va faire.

Cet exercice a un triple intérêt

- il oblige l'élève à faire un effort d'observation, de détection et d'interprétation des indices concernant la conduite,
- il l'oblige à lier ses perceptions, ses prévisions et ses actes à des mots et des phrases ; ce qui étend ou renforce sa connaissance de la conduite,

- il permet au formateur d'évaluer les compétences de l'élève, de savoir quelles sont les difficultés rencontrées par ce dernier.

La tâche qui consiste à parler s'ajoute à celle qui consiste à conduire. On ne doit donc pas exiger d'un débutant un commentaire abondant et précis. De plus, le fait de parler peut entraîner une régression de la qualité de la conduite. C'est cette régression qui rend l'usage de la conduite commentée très périlleux en motocyclette.

On doit aussi tenir compte de la facilité de parole plus ou moins grande des élèves, ainsi que de leur émotivité le cas échéant.

CONNAISSANCES

Le mot désigne l'ensemble de ce qu'on sait pour l'avoir appris.

On donne souvent au mot « connaissances » un sens plus restreint. Il désigne alors ce qu'on a appris et qui peut être exprimé par le langage.

On distingue alors les connaissances qui sont des « savoir-dire », des habiletés qui sont des « savoir-faire ».

COORDINATION (des gestes)

Combinaison des contractions des muscles dans un ordre rigoureux réglée par des centres nerveux situés dans le cerveau et le cervelet.

L'apprentissage de la manipulation des commandes d'une moto consiste, pour une large part, à devenir capable de coordonner des gestes.

CORRÉLATION

Expression mathématique de la liaison qui existe entre deux séries de variables. La notion de corrélation n'implique pas la notion de causalité.

La corrélation s'exprime par un coefficient de corrélation qui varie de -1 à +1.

Si le coefficient est -1, la corrélation est totale mais inverse : les valeurs les plus hautes dans une série correspondent aux valeurs les plus basses dans l'autre série. Si le coefficient est +1, la corrélation est totale et directe : les valeurs les plus hautes dans une série correspondent aux valeurs les plus hautes dans l'autre série. Si le coefficient est 0, il n'y a pas corrélation. Entre ces limites, on peut trouver toutes les gradations qu'on écrit généralement par un nombre précédé d'un point. Par exemple . 90, . 70, ou - . 30. Ce nombre exprime le degré de la liaison entre les deux séries.

COURBES D'APPRENTISSAGE

Pour certains apprentissages où il est possible d'évaluer avec précision les progrès de l'élève, on peut représenter ces progrès par une courbe d'apprentissage. Pour cela, on porte en abscisse la durée ou le nombre des exercices et en ordonnée le résultat constaté après chaque intervalle de temps ou chaque exercice.

Les courbes ainsi obtenues ont souvent la forme d'un S. Ce qui signifie que les progrès sont rapides au début, puis ralentissent. Ces courbes sont dites « d'acquisition » ou de « mémorisation ».

On peut aussi tracer des courbes qui représentent ce que l'élève sait encore après des périodes « d'oubli ». On a alors des courbes de rétention.

COUSSIN D'ESPACE

Voir la page 253 du « Code de la Conduite » (voir bibliographie).

CRITÈRE

Caractère, signe, indice qui permet de distinguer une chose, une notion, ou de porter sur un objet un jugement d'appréciation.

Un critère est une référence qui permet de juger, d'évaluer. On ne peut pas faire une évaluation objective si on ne dispose pas de critères bien définis.

Un critère n'est pas ce qu'on évalue, mais ce qui permet d'évaluer.

DIAGNOSTIC

Étude d'un cas en vue de faire un bilan, de déterminer les aspects positifs et négatifs (en médecine : étude des symptômes en vue d'identifier une maladie).

DYSFONCTIONNEMENT

Fonctionnement incorrect, non conforme à ce qui est souhaité. Le préfixe : dys signifie : mauvais. Exemples : dyslexie : trouble de la lecture, dyspnée : difficulté à respirer, etc.

EMPIRISME

Voir page 55 du guide pour la formation des automobilistes.

ESSAIS ET ERREURS

Celui qui est motivé pour apprendre mais qui n'est pas guidé par un formateur procède en essayant successivement diverses solutions pour résoudre les problèmes qu'il rencontre. Il fait des essais. S'il réussit, il a progressé, s'il échoue, il cherche une autre solution. Il procède par « essais et erreurs ».

ÉTAPE

Dans le langage courant, le mot : « étape » a deux sens. Il désigne le chemin qu'il faut parcourir pour aller d'un point à un autre (une longue étape) et aussi l'endroit où l'on s'arrête (arriver à une étape).

C'est le premier sens qui est retenu quand on divise un plan de formation en étapes successives ayant chacune un objectif. Le programme de l'AAC comporte à la fin de chacune des quatre étapes une « évaluation de synthèse », avant de passer à l'étape suivante.

ERREUR

Acte qui consiste à tenir pour vrai ce qui est faux : être dans l'erreur. Le résultat de cet acte : faire une erreur.

Ne pas confondre l'erreur avec la faute. Une erreur n'est pas conforme à la vérité. Alors qu'une faute est un acte non conforme à des règles morales, à des lois, à des habitudes, à des conventions. On fait une erreur de calcul, mais on fait une faute d'orthographe, parce que l'orthographe est une convention, un ensemble de règles.

L'erreur est sanctionnée par un échec. La faute est sanctionnée par une punition.

FACTEUR

Un facteur est un élément d'une situation, d'un processus qui intervient pour rendre un événement plus probable.

Ne pas confondre facteur et cause. Une cause est un élément entraînant nécessairement un événement qui est l'effet de cette cause.

La fatigue est un facteur d'accident car les conducteurs fatigués sont plus fréquemment accidentés que les autres, mais ils ne le sont pas tous. Par contre, on dira : « la cause de la panne est la rupture de telle pièce » parce que la rupture de cette pièce entraîne toujours une panne.

FAUTE

Voir: Erreur.

GABARIT CINÉTIQUE

On appelle gabarit cinétique la zone qui vers l'avant du véhicule sera nécessaire pour un arrêt complet. La distance d'arrêt totale d'un véhicule est la manifestation concrète de ce gabarit cinétique. Le conducteur doit être en mesure d'évaluer approximativement son gabarit cinétique en fonction de la vitesse, afin de l'adapter aux conditions de visibilité, aux zones de danger potentiel et d'incertitude.

GUIDAGE

Opération par laquelle le formateur facilite l'apprentissage par des interventions de nature diverses et qui sont plus ou moins directives.

Dans la plupart des cas, le guidage consiste à donner des indications pour que l'élève évite des erreurs ou les corrige, pour qu'il comprenne ce qu'il doit faire et ce qu'il fait.

On peut opposer « guider » et « diriger ». On dirige un objet inanimé, une voiture par exemple, ou des personnes subordonnées. Au contraire, guider, c'est accompagner en montrant le chemin, c'est mettre sur la voie, aider à reconnaître ce chemin... Le guidage laisse une marge de liberté à celui qui est guidé.

GUIDE

Voir: Manuel.

HABILETÉ

Ensemble de capacités perceptives, motrices et intellectuelles qui permet certaines réalisations.

On dit aussi: savoir-faire, et on oppose, dans ce cas, habileté à connaissances verbales, à « savoir-dire ».

HABITUDE

Mode de comportement devenu usuel et constant par la répétition. Les habitudes concernant généralement des comportements plus globaux que les automatismes.

IMAGE

Le mot « image » a de nombreuses significations. Les images (diapositives, magnétoscopes) utilisées en pédagogie sont des représentations d'objets ou de situations relatives à ce qui est enseigné.

L'image reproduit partiellement la réalité, elle est plus concrète que le mot. Cependant, elle reste une interprétation de cette réalité qui dépend de celui qui a créé l'image et elle est interprétée ensuite par celui qui la regarde. L'image facilite la compréhension mais ne remplace pas les mots qui sont porteurs de concepts permettant des raisonnements.

INDICES

On appelle « indice », tout élément d'une situation qui nous avertit et nous permet de prévoir, si nous l'apercevons et si nous en connaissons la signification.

Les indices formels sont ceux qui ont été intentionnellement placés pour nous avertir. On désigne généralement les indices formels par le terme de: signal, par exemple, la signalisation routière.

Les indices informels sont des éléments d'une situation qui n'ont pas été créés pour nous renseigner. Si les voitures que nous croisons roulent très lentement: c'est un indice informel qui nous avertit de la présence probable de verglas. Le panneau de signalisation: « attention, verglas » est un indice formel, un signal.

KINESTHESIQUE

Qui concerne la kinesthésie. Cette dernière étant l'ensemble des sensations internes qui renseignent sur les positions et les mouvements des différentes parties du corps.

MANUEL

Ouvrage didactique (voir ce mot page 66 du guide pour la formation des automobilistes) qui représente sous un format pratique, maniable, les notions essentielles d'une science, d'une technique, d'un art...

Par contre, un « guide » est un ouvrage qui donne des indications permettant d'avancer plus vite, de ne pas se perdre. On apprend le contenu d'un manuel, on suit les indications d'un guide.

MASSÉ/DISTRIBUÉ (apprentissage)

L'apprentissage est dit « massé » quand les leçons sont longues et peu nombreuses. Au contraire, l'apprentissage est « distribué » (sous-entendu : dans le temps) quand les leçons sont courtes et nombreuses.

On considère que, d'une façon générale, l'apprentissage « distribué » convient mieux pour des tâches motrices à caractère répétitif (démarrage, passage des vitesses). Il évite la fatigue.

L'apprentissage « massé » convient pour des tâches plus complexes, l'entraînement à la circulation.

Le choix de l'intervalle de temps qui sépare les leçons est important: s'il est trop long, l'élève oublie, s'il est trop court, il ne permet pas la maturation (voir ce mot).

MATURATION

Pendant le repos qui suit un effort d'apprentissage, ce qui a été appris « mûrit », c'est-à-dire s'organise et se renforce, des difficultés qui n'avaient pas été surmontées disparaissent. On peut rapprocher le proverbe: « la nuit porte conseil ».

MORPHOCINETIQUE

Un geste de type morphocinétique (du grec morphê - forme - et kinêmatikos mouvement / vitesse, on dit aussi morphocinèse) implique la mise en œuvre de plusieurs mouvements coordonnés (par exemple incliner la moto pour tourner à allure lente nécessite l'intervention et la combinaison de nombreux muscles, tendons, articulations). On distingue généralement les morphocinèses des topocinèses (du grec topos - lieux -), ces dernières désignant le geste qui consiste à diriger un membre d'un point à un autre (pour saisir un objet par exemple). L'utilisation du levier de vitesses d'une automobile est une illustration de la mise en œuvre successive de ces deux types de gestuelles : la main droite lâche le volant et se dirige vers le pommeau (situé à un endroit différent en fonction du rapport de vitesse

enclenché) pour le saisir [topocinèse], puis manipule le levier pour changer de vitesse [morphocinèse]. D'après PAILLARD 1974.

MOTIVATION

Voir page 45 Guide pour la formation des automobilistes.

OCULO-MANUELLE (liaison)

Cette liaison relève du domaine perceptivo-moteur (Cf. définition infra dans « psycho-moteur »), et concerne la liaison entre la perception visuelle (le regard), et la gestuelle mise en œuvre au guidon pour atteindre le point regardé. On parle de cette liaison lorsqu'on veut faire un travail plus particulier sur la direction du regard et son lien sur l'action imposée au guidon pour que la moto effectue un changement important de direction à allure lente. Mais en réalité, pour inscrire la moto dans une trajectoire, et la suivre, le geste qui suit la perception visuelle n'est pas seulement manuel au guidon, mais concerne l'ensemble du corps du conducteur (on parlera dans ce cas plus globalement de liaison oculo-motrice). (Le mot œil vient du latin « oculus »).

OREILLE INTERNE

L'oreille humaine (comme celle de tous les mammifères) est composée de trois niveaux : l'oreille externe, l'oreille moyenne et l'oreille interne. Cette dernière est elle-même composée de la cochlée (qui participe à la fonction d'audition) et le labyrinthe qui est le siège des sensations liées à l'équilibre, qui sont transmises au cervelet.

PERCEPTIF

Qui concerne la perception, voir ce mot.

PERCEPTION

La perception est la fonction qui nous permet de prendre connaissance de la réalité. Les organes sensoriels (oeil, oreille, etc.) fournissent des sensations que nous organisons pour percevoir la réalité, pour y reconnaître des objets distincts ainsi que leurs mouvements et leurs relations.

PERFORMANCE

Résultats obtenus par un élève à un moment donné de sa formation. L'opération, l'épreuve qui a permis d'obtenir ces résultats.

PRONOSTIC

Jugement, prévision, supposition concernant ce qui arrivera probablement.

PROPRIOCEPTIF

Concerne la sensibilité du corps à des sensations qui lui sont propres : sens de la pression, de la tension... (c'est le concentré de propre et de réceptif).

PSYCHO-MOTEUR

On parle de psycho-motricité quand on envisage des rapports entre les gestes (motricité) et l'ensemble des fonctions psychologiques.

Perceptivo-moteur a un sens plus restreint: rapports entre les gestes et la perception.
Sensori-moteur, généralement, au sens plus restreint: rapports entre les gestes et les sensations.

PSYCHO-PÉDAGOGIE

Études concernant les rapports entre la psychologie et la pédagogie. La psychologie fournit des bases à la pédagogie. La pédagogie est un domaine d'applications et d'expériences pour les psychologues.

RÉFLEXE

Réaction involontaire et innée (non apprise) à une stimulation. Par exemple: réflexe rotulien, réflexe pupillaire, réflexe salivaire. On utilise souvent le mot: « réflexe » pour désigner des réactions automatisées.

REPRÉSENTATION

Ensemble d'idées, plus ou moins structuré, concernant un objet, une situation, un problème...

SAVOIR

Voir: Savoir-Faire et Savoir-Être.

SAVOIR-FAIRE

Ce terme désigne un ensemble d'habiletés pratiques mises en oeuvre pour l'exercice d'une activité, d'une profession.

On l'oppose au « savoir » qui concerne les connaissances.

Il serait préférable de parler en ce cas de « savoir-dire » (Voir Savoir-Être).

SAVOIR-ÊTRE

Par ce terme, on désigne quelquefois les attitudes, c'est-à-dire ce qui n'est ni habileté, ni connaissances verbales, mais ce qui résulte de l'éducation (voir ce mot dans le guide pour la formation des automobilistes). En fait, le « savoir-être » n'est pas un savoir, c'est plutôt un « vouloir ».

Il serait préférable de désigner les trois aspects de la formation par: savoir-faire, savoir-dire et vouloir. En n'oubliant pas qu'il s'agit de trois aspects d'une réalité et non pas de trois réalités indépendantes.

SENSIBILITÉ (d'un test, d'une épreuve)

Un test, une épreuve d'examen doit être fidèle et valide. Mais en plus de la validité et de la fidélité, le test, ou l'épreuve, doit aussi être « sensible », c'est-à-dire permettre de distinguer deux performances peu différentes.

La « sensibilité » des épreuves d'examen est relativement faible, c'est pourquoi une échelle de 20 ou même de 10 points est généralement d'une fausse précision, et ne disons rien des 1/2 points ou des 1/4 de points chers à certains notateurs. Dans la plupart des cas, une échelle en 5 points: A B C D E suffit étant donnée la sensibilité de l'épreuve.

SENSORI-MOTEUR

Voir: Affectif.

SIGNAL

Voir: Indice.

SPÉCIFIQUE

Qui est exclusivement propre à une espèce, à une catégorie, à un groupe.

STRESS

Mot anglais signifiant: effort intense, tension. On peut le remplacer par: agression, choc, perturbation.

SURAPPRENTISSAGE

Voir page 51 du guide pour la formation des automobilistes.

SURFACE DES CONTRAINTES

Voir Code de la Conduite, page 247.

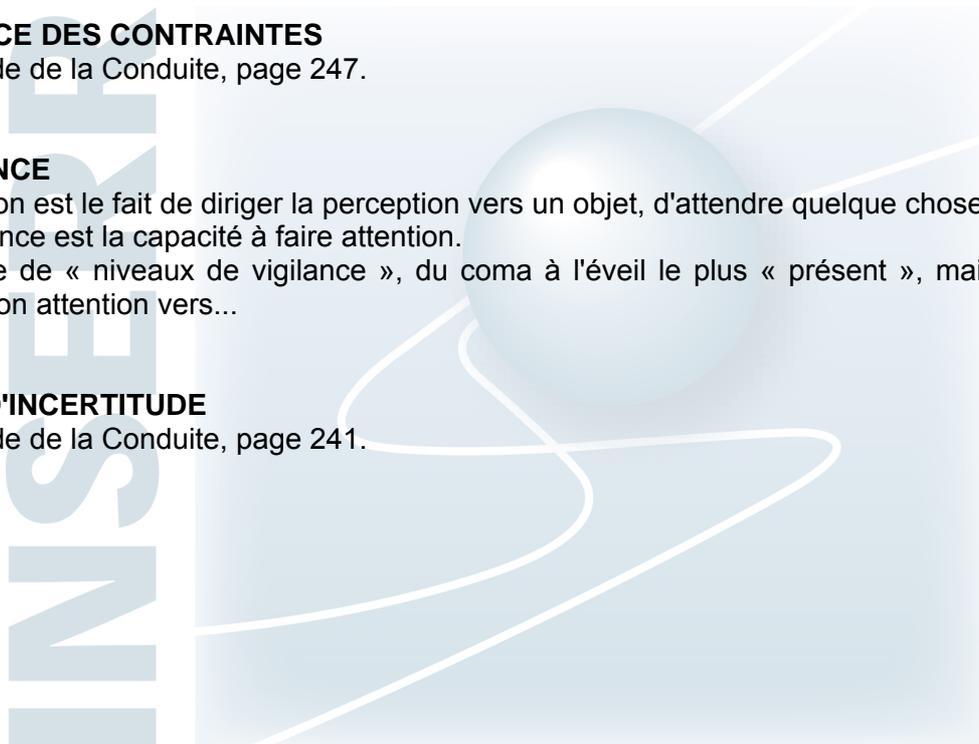
VIGILANCE

L'attention est le fait de diriger la perception vers un objet, d'attendre quelque chose. La vigilance est la capacité à faire attention.

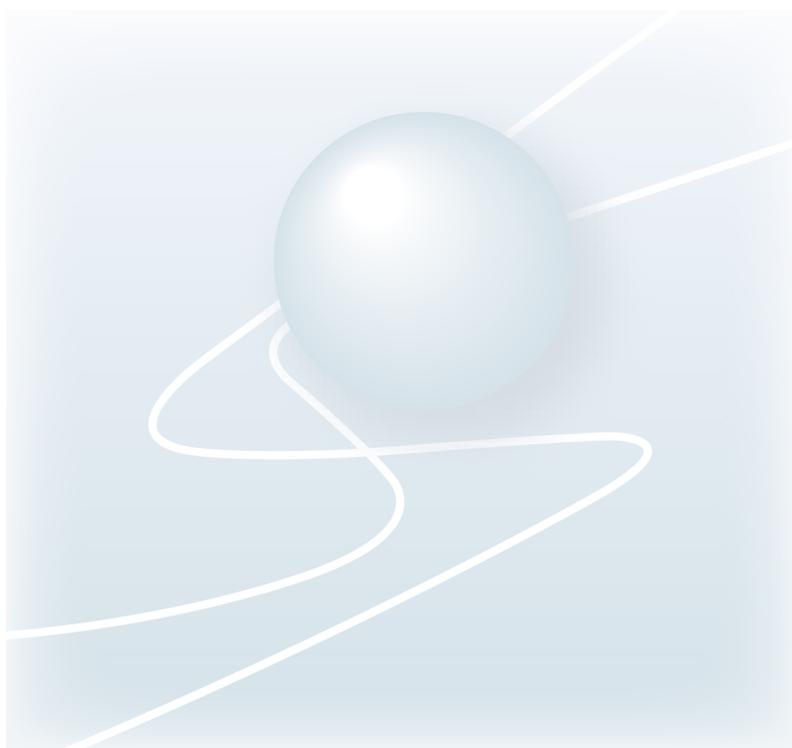
On parle de « niveaux de vigilance », du coma à l'éveil le plus « présent », mais on dit : diriger son attention vers...

ZONE D'INCERTITUDE

Voir Code de la Conduite, page 241.



INSERR



RÉFÉRENCES

BIBLIOGRAPHIQUES

- BONNET C., GHIGLIONE R., et RICHARD J-F. (1989). Programmation et contrôle du mouvement. In : *Traité de psychologie cognitive 1*. Dunod.
- GUIDE POUR LA FORMATION DES AUTOMOBILISTES. La Documentation Française. 1990
- FORMATION DES USAGERS DE LA ROUTE ET DES CONDUCTEURS. Rapport au ministre de l'Équipement des Transports et du Logement. Jean VERRÉ. La Documentation Française. Paris. 1997.
- LEFEBVRE C. (1997). La fin de l'hégémonie du contre-braquage en conduite moto ? In : *La lettre de l'ANFM, 10 & 11*. Association ANFM – Paris.
- LEFEBVRE C., DAVOINE M., et PERRIER S. (1999). Mise à l'épreuve d'une doctrine pédagogique spéculative : le cas du « contre-braquage » en conduite des motocyclettes. In : *Actes des assises Européennes de Psychologie Appliquée aux Transports, 16-19 juin 1999*. Université Cath. de l'Ouest, Angers, France.
- LEFEBVRE C. (2000). Théorie du contre-braquage gyroscopique. In : *Journées internationales « L'éducation aux risques », 20-24 mars 2000*. Chamonix, France.
- PAILLARD J. (1974). Le traitement des informations spatiales. In : *De l'espace corporel à l'espace écologique*. Symposium de l'Association de Psychologie de langue française, Bruxelles, 1972. Paris : Presses Universitaires de France.
- PROGRAMME NATIONAL DE FORMATION A LA CONDUITE. La Documentation Française. Paris. 1996.
- REVUE MOTO TECHNOLOGIE N°42 – 10 SEPTEMBRE, 10 NOVEMBRE 2001.
P.62 Etude de la maniabilité des motos à travers les essais de slalom. Article à propos d'un travail effectué par le Département d'Ingénierie Mécanique de l'université de Padoue, sous la direction du professeur Vittore COSSALTER.
- WILSON-JONES R.A. (1951). *Steering and stability of single track vehicles*. Institution of Mechanical Engineers, A.D. proceedings.

INSERR

