

RAPPORT SUR L'EPREUVE PRATIQUE

Catégories B et B +E

MAI 1998

Rapport sur l'épreuve pratique de la catégorie B(+E)

Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile, CIECA

La "Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile (CIECA)" est l'organisation pour les autorités responsables du permis de conduire. Elle a été fondée en 1956 et a un statut officiel comme observateur auprès des Nations Unies. La Commission Européenne a accordé une subvention pour réaliser un projet intitulé "analyse comparative et guide pratique du permis de conduire dans l'Union Européenne". Il a été décidé d'organiser des ateliers de travail dans les domaines d'action prioritaires, parmi lesquels l'épreuve pratique de la catégorie B(+E).

Ce rapport est également disponible en allemand et en anglais.

Rédaction :
Mme M. ter Braak
Mme H. Groot
Mr. H. Ruyters

Avec la contribution de :

Mr. J. Aubert	Mr. S. Myntinen
Mr. W. Pecinovsky	Mr. K. Hakuli
Mme C. Perez	Mr. J.B. Watson
Mr. W. Vanbroeckhoven	Mr. Peoples
Mr. A. Serra Amaral	Mr. J.S.T. Duncan
Mme M. Goretti Faria da Costa	Mr. N. Sayadi
Mr. R. Vihmann	Mr. A. Meddeb
Mr. T. Kangur	Mr. G. Heintz
Mr. T. Saimre	Mr. P. Schmitz
Mr. M. Saik	Mr. M. Hermanis
Mr. G. Buzási	Mr. J. Teteris
Mme M. Szebényi	Mr. Z. Uzant
Mr. J.P. Fougère	Mr. B. Herdan
Mr. E. Seul	Mr. R. Cummins
Mr. H. Duenbostel	Mr. I. Smoljan
Mme K. Pedersen	Mr. N. Zuber
Mr. E. Janby	Mr. I. Bakovic
Mr. W. Weinheber	Mr. C. Lozano
Mr. W. Petzholz	Mr. F. Muñoz Peláez
Mr. H. Mattsson	Mr. F. Korpel
Mr. Ö. Ellström	Mr. H. Westerveld
Mr. J.P. Vaessen	

Les auteurs de ce rapport ne peuvent pas être tenus responsables des éventuelles erreurs dans ce rapport. Toutes les données fournies par les membres, ont été reflétées avec la plus grande précision possible.

© CIECA, Bruxelles, 1998

ISBN: 90-76408-04-1

Préface par le président de la CIECA

J'ai le plaisir de pouvoir vous présenter ce rapport sur l'épreuve pratique pour obtenir un permis de conduire de la catégorie B(+E). Le fait que la Commission Européenne a confié cette tâche à la CIECA démontre que son savoir et son expérience sont appréciés à un niveau international. La "Österreichische Vereinigung für Sachverständige nach dem Kraftfahrrecht" (ÖVSK) et la "Direction Générale de la Sécurité et de la Circulation Routières" ont été très fiers d'accueillir deux ateliers à Vienne respectivement à Lille. Ces ateliers de travail ont servi de base pour ce rapport. Cette étude fait partie du projet intitulé "Analyse comparative et guide pratique du permis de conduire dans l'Union Européenne". Je voudrais remercier la Direction Générale des Transports de la Commission Européenne pour le soutien financier qu'elle a accordé à ce projet. J'aimerais également remercier les experts des vingt pays qui ont participé à ce projet. Sans leur contribution, cette étude n'aurait pas été possible. Ce rapport sera présenté pour approbation au congrès de la CIECA à Tunis, en mai 1998.

J.P. Vaessen

Résumé

Ce rapport décrit, dans le cadre du projet "Analyse comparative et guide pratique du permis de conduire dans l'Union Européenne" les recommandations sur lesquels les experts se sont mis d'accord pendant les ateliers ainsi que les discussions qui les ont précédées. Les participants des ateliers sont à considérer comme des experts et non pas comme des délégués nationaux. Les recommandations auxquels ils sont arrivés sont une expression leur opinion en tant qu'experts et ne reflètent pas le point de vue officiel de leur pays.

La directive du conseil 91/439/CEE était le point de départ des discussions. Les points nommés dans cette directive ont été analysés et regroupés. On a abouti à un accord sur les sujets suivants: lieu de l'épreuve pratique, le contenu (y compris les manoeuvres spéciales), les critères d'évaluation, à la fois pour les catégories B et B+E, le formulaire de l'évaluation, les critères pour le véhicule d'examen, l'utilisation des ceintures de sécurité, la définition de la catégorie B+E et l'épreuve pratique pour cette catégorie.

Pendant les présentations et les discussions, il est apparu clairement que des grandes différences existent toujours entre les pays participants en ce qui concerne quelques autres sujets. Pour cette raison, les experts ont décidé de faire aucune recommandation concernant les points suivants: l'utilisation d'un terrain d'épreuve spécial, parcours libre contre parcours fixe, la place de l'examineur et de l'instructeur.

Les recommandations nommées ci-dessus sont des conditions minimales qui sont basées sur un "best practice". Cela laisse à chaque pays la liberté d'appliquer des conditions plus strictes si sa législation l'exige.

Table de matières

Préface par le président de la CIECA	2
Résumé	3
Introduction	5
1. Lieu de l'épreuve pratique	6
1.1 Parcours libre versus parcours fixe	8
2. Contenu de l'épreuve pratique	9
3. Critères d'évaluation	11
4. Le formulaire de résultat de l'épreuve	14
5. Durée de l'épreuve pratique	14
6. La place de l'examineur	16
7. Présence et place de l'instructeur	17
8. Critères pour les véhicules d'examen de catégorie B	18
8.1 L'utilisation des ceintures de sécurité	19
9. La définition de la catégorie B+E	20
9.1 Critères pour les véhicules d'examen de la catégorie B+E	21
9.2 L'épreuve pratique pour la catégorie B+E	22
Conclusion	24

Introduction

Au cours des années 1997 et 1998, deux ateliers de travail ont été organisés par la "Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile", CIECA, pour analyser en détail l'épreuve pratique et pour faire des recommandations pour son développement futur. Les participants à ces ateliers étaient des experts dans le domaine du permis de conduire. Après l'adoption par les membres de la CIECA, ce rapport, qui reprend les résultats des ateliers, sera transmis à la Commission Européenne à titre d'information.

Il a été décidé que seule l'épreuve pratique de catégorie B serait analysée. Tout d'abord, 90 % des épreuves de conduite concernent la catégorie B. Deuxièmement, l'épreuve de catégorie B est une condition d'accès aux l'épreuves des catégories C ou D. L'épreuve pratique des autres catégories sera analysée à une date ultérieure.

Le premier atelier sur l'épreuve pratique a été accueilli par la "Österreichische Vereinigung für Sachverständige nach dem Kraftfahrrecht" (ÖVSK) à Vienne, Autriche les 29 et 30 septembre 1997. Les experts des 18 pays suivants ont assisté à cet atelier de travail:

Autriche (A), Belgique (B), Croatie (HR) Allemagne (D), Espagne (E), Estonie (EST), France (F), Finlande (FIN), Grande-Bretagne (GB), Hongrie (H), Luxembourg (L), Lettonie (LV), Irlande du Nord (NI), Pays-Bas (NL), Portugal (P), Suède (S) et Tunisie (TN).

Le deuxième atelier sur l'épreuve pratique a été accueilli par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières du Ministère des Transports français et avait lieu à Lille les 5 et 6 mars 1998. Outre les experts des 18 pays énumérés ci-dessus, des experts de Monaco (MC), et Israël (IL) ont assisté à cet atelier de travail.

La méthode de travail pour ce projet de recherche était la suivante: un document de travail fait à partir des réponses des pays participants à un questionnaire était à la base des discussions. Au début du premier atelier, des tables concernant les données de l'épreuve théorique ont été présentés. Ces tables sont joints à ce rapport en annexe. Pendant l'atelier, ces données ont été analysées en profondeur. Le compte rendu de cet atelier a été envoyé aux participants pour approbation, après quoi il a été utilisé pour établir ce rapport. Ce processus entier a été guidé par le Steering Comitee, qui a évalué les résultats de l'atelier et a proposé des recommandations pour la suite des discussions.

Beaucoup de différences existent concernant le contenu et la forme de l'épreuve pratique parmi les pays participants. Par conséquent, il est important de noter ici que les recommandations qui résultent de ces ateliers sont le produit de discussions étendues entre les experts et ne reflètent pas nécessairement la situation actuelle dans leurs pays.

Ce rapport a la structure suivante: chaque chapitre commence avec une brève description de la situation actuelle dans les pays participant aux ateliers, suivi des discussions et des recommandations auxquels ils ont aboutis.

Les annexes suivantes figurent à la fin du rapport:

- I) Les tables mentionnés ci-dessus
- II) Les noms et les adresses des participants.

1. Lieu de l'épreuve pratique

En ce qui concerne le lieu où se déroule une épreuve pratique, les experts étaient d'accord sur l'utilisation des autoroutes ou des routes semblables ou à l'intérieur ou à l'extérieur des agglomérations. La discussion visait notamment la nécessité de parcourir des zones résidentielles et d'utiliser un terrain d'épreuve spécial, puisqu'il y a des pays qui n'imposent pas que l'épreuve pratique passe par ces zones résidentielles ou se déroule sur un terrain spécial. La directive 91/439/CEE, annexe II, point 13 stipule que:

“La partie de l'examen destinée à évaluer la maîtrise technique du véhicule pourra se dérouler sur un terrain spécial. Celle destinée à évaluer les comportements en circulation aura lieu, si possible, sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des voies rapides et sur des autoroutes, ainsi que sur les voies urbaines, celles-ci devant présenter les divers types de difficultés qu'un conducteur est susceptible de rencontrer. Il est souhaitable que l'examen puisse se dérouler dans diverses conditions de densité du trafic.”

Situation actuelle

Dans la plupart des pays participants, l'épreuve pratique se déroule à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations ainsi que sur des autoroutes ou routes semblables. En L et TN l'épreuve pratique ne comprend pas les autoroutes en raison de leur réseau autoroutier limité. En F il n'est pas toujours possible d'effectuer des épreuves pratiques sur les autoroutes, mais tous les candidats sont obligés à conduire pendant une certaine partie de l'épreuve à une vitesse de 80 km/h sur des voies rapides ou routes semblables. En HR, l'épreuve pratique entière a lieu à l'intérieur des agglomérations. Des informations plus détaillées sur les endroits où l'épreuve pratique devrait avoir lieu selon les experts, peuvent être trouvées à la fin de ce rapport, aux tableaux de l'annexe I (p.1).

Neuf pays (A, B, EST, FIN, H, LV, N, S, TN) utilisent un terrain spécial. Sept pays l'utilisent pour les manœuvres (A, B, EST, FIN, H, LV, TN). N et S utilisent un terrain spécial seulement pour la formation anti-dérapiage.

Discussion

A l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations

Tous les pays ont indiqué que l'épreuve pratique devrait se dérouler à la fois à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations.

Autoroutes ou semblables

Les experts ont convenu que les épreuves pratiques devraient également avoir lieu sur autoroute. Néanmoins, il a été décidé d'ajouter le terme "ou semblable" pour couvrir ces endroits dans certains pays où cela n'est pas possible. Il y a un certain nombre de centres d'épreuve dans les zones rurales et périphériques qui ne disposent pas d'autoroute dans les environs. Parfois, l'autoroute disponible est une route à péage et ne peut pas être utilisée pour une épreuve pratique non plus, parce que les distances entre les sorties sont trop longues. Par conséquent, la formule a été changée pour "autoroutes ou semblable" et on a spécifié certaines caractéristiques, comme la séparation des voies de circulation, des voies d'accélération et de

décélération et la présence de plus d'une voie de circulation dans chaque direction. Le fait le plus important est une limite de vitesse dépassant les 80 km/h. D'autres discussions ont porté sur l'utilisation des zones résidentielles et d'un terrain spécial.

Zones résidentielles

E, L et NI estimaient qu'aucun point spécial ne pourrait être examiné dans les zones résidentielles et que ceux-ci ne devraient donc pas faire partie de l'épreuve pratique. S, F et NL ont spécifié que les zones résidentielles devraient faire partie de l'épreuve pratique pour plusieurs raisons: les conducteurs peuvent montrer qu'ils sont capables d'adapter leur vitesse aux environs ainsi qu'à la signalisation, ce qui est une tâche exigeante. En outre, cela représente une situation réelle qui devrait être couverte par l'épreuve pratique. Il est important de voir si un candidat est attentif aux piétons et enfants lorsqu'il circule. Les zones résidentielles se développent dans les grandes villes, créant des différences entre les infrastructures à 50 ou 70 km/h et la limitation de vitesse à 30 km/h dans les zones résidentiels. Les conducteurs devraient maîtriser la conduite d'un véhicule dans toutes ces zones.

Les autorités responsables de l'épreuve devraient assurer que ces zones peuvent être inclus dans chaque épreuve pratique. Les conducteurs conduiront dans ces différents types d'infrastructures et seront confrontés à la difficulté de changer entre ces différents types d'infrastructures. En incluant toutes ces zones dans l'épreuve pratique assurerait que les auto-écoles les utilisent comme terrain d'exercice pendant les leçons de conduite. La fréquence d'utilisation de ces zones est laissée à la discrétion des autorités d'examen.

Le terrain spécial

La directive concernant le permis de conduire stipule que l'examen de conduite peut être effectué en partie sur un terrain spécial. Néanmoins, cela n'est pas une condition. Les experts ont examiné les avantages et désavantages de l'utilisation d'un terrain spécial.

Les experts n'ont pas formulé de recommandation commune concernant l'utilisation d'un terrain spécial. La discussion s'est principalement concentrée sur les avantages d'examiner des manoeuvres sur un terrain spécial notamment le contrôle des manoeuvres dans le trafic réel.

Les avantages suivants des terrains spéciaux ont été énumérés:

- avantage psychologique: pendant les manoeuvres, le candidat peut être seul dans le véhicule, ce qui est moins stressant
- avantage pratique: une zone appropriée pour exécuter les manoeuvres est toujours disponible
- objectivité: les conditions sont égales pour tous les candidats
- sécurité : la densité du trafic rend des épreuves dans le trafic réel dangereux; si un candidat les exécute mal, il peut être éliminé avant l'épreuve en circulation.

Les avantages suivants d'examiner des manoeuvres dans le trafic réel ont été précisés ensuite:

- une meilleure préparation du candidat: dans les situations réelles, un conducteur doit également prendre en considération le reste de la circulation;
- une évaluation plus exacte des capacités du candidat: si les candidats doivent être capables d'exécuter les manoeuvres dans le trafic réel, elles devraient également être évaluées dans le trafic réel. Leur évaluation sur des terrains spéciaux ne garantit pas que les candidats les exécuteront correctement dans le trafic réel.

Conclusions/recommandations

Il est recommandé que l'épreuve pratique comprenne les zones suivantes de circulation:

- autoroutes ou routes semblables si disponible (limite de vitesse dépassant les 80 km/h, séparation des voies de circulation, voies d'accélération et de décélération, plus d'une voie dans chaque direction)
- zones hors agglomération
- zones à l'intérieur des agglomérations
- zones résidentielles

Les experts n'ont pas fait de recommandation concernant l'utilisation obligatoire d'un terrain spécial, puisqu'il y a des avantages aussi bien pour utiliser les terrains spéciaux que pour contrôler les manoeuvres en circulation. Par conséquent, il a été conclu que la décision devrait être laissée à la discrétion des pays eux-mêmes.

1.1 Parcours libre versus parcours fixe

Situation actuelle

Dans la plupart des pays participant, l'examen de conduite comprend des parcours libres avec certains points fixes qui doivent être vérifiés (**B, L, H, NL, S, FIN, P, LV, TN, EST, D**). Seulement quelques pays utilisent des parcours fixés (**N, E, GB, NI, F**). Cette répartition montre deux tendances.

Les autorités responsables du permis de conduire en Norvège ont commencé d'imposer des parcours fixes après ce qu'on a découvert il y a quatre ans que les examinateurs se sont généralement tenus aux mêmes parcours. Certains examinateurs ont emprunté des parcours faciles et d'autres en ont choisi des difficiles. Les autorités responsables du permis de conduire ont donc décidé d'imposer des parcours fixes afin de garantir l'objectivité. L'épreuve doit couvrir le programme d'études, et les examinateurs ont maintenant moins de liberté. Chaque centre d'examen dispose de dix à quinze parcours différents parmi lesquels les examinateurs peuvent choisir.

Dans la plupart des pays, il y a une combinaison de parcours fixes et de parcours libres. En Suède, les parcours sont libres, mais les candidats doivent montrer la capacité de se diriger à un certain endroit, de sorte qu'ils sont obligés de suivre les panneaux de signalisation.

L'examineur peut donner des indications, et il y aura certains points de coordination, mais le candidat peut également faire son propre choix pour arriver à la destination. En Hongrie, un candidat doit d'abord venir à bout de 10 situations de circulation qui sont décrits sur un document. L'examineur décide alors du parcours, qui comprend certains points de contrôle dans une zone.

Discussion

Une majorité importante des experts était en faveur des parcours libres, à condition que les différents points de la liste soient vérifiés lors de chaque épreuve pratique.

Les avantages des parcours fixes:

- Les parcours fixes assurent l'objectivité, la validité et l'égalité des épreuves. L'autorité responsable des épreuves peut vérifier exactement les compétences que les examinateurs évaluent.
- L'utilisation des zones particulièrement désignées ne gêne pas les autres usagers de la routes.

Les avantages des parcours libres:

- Si les examinateurs doutent de certaines aptitudes du candidat pendant certaines parties de l'épreuve pratique, ils peuvent les contrôler encore une fois.
- Les parcours libres donnent aux examinateurs une image plus complète du candidat parce que l'examineur a plus de choix.

Conclusions/recommandations

L'usage différent des parcours fixes et libres en Europe n'ont pas permis d'aboutir à des conclusions à ce sujet. Les pays sont libres de décider si les examinateurs devraient avoir la liberté de choisir leurs parcours ou non.

2. Contenu de l'épreuve pratique

Deux points principaux ont été examinés: le nombre et le type des parties obligatoires de l'épreuve pratique et le nombre et le type de manoeuvres spéciales obligatoires.

Pour des raisons de temps, il n'était pas possible d'examiner en détail toutes les parties de l'épreuve pratique dans chaque pays. par contre, les participants ont été invités à indiquer quels articles de la liste suivante doivent être examinées, par ordre d'importance, afin de faire des recommandations pour un "best praxis": sortir d'une sortie de véhicules, conduite sur routes droites, dans des virages, croisements, intersections, changement de direction, dépassement, changement de voie de circulation, entrée et sortie des autoroutes, rond points, passages à niveau, manoeuvres spéciales. Les réponses peuvent être trouvées à la fin du rapport, aux tables de l'annexe I (p. 2).

Les manoeuvres spéciales ont été traitées à travers deux questions sur le questionnaire précédant le deuxième atelier, concernant le nombre et le type de manoeuvres à exécuter. En moyenne, 4 à 5 manoeuvres doivent être exécutées, parmi lesquelles faire demi-tour et les manoeuvres de stationnement sont les plus communs (dans 16 pays). Le nombre de manoeuvres et le type de manoeuvres par pays peuvent être trouvés aux tableaux de l'annexe I (p. 3, 4), à la fin de ce rapport.

Discussion

Les experts estimaient qu'une liste du contenu était aussi importante pour les examinateurs que pour les candidats. Les candidats devraient savoir ce qui les attend pendant l'épreuve pratique, et les instructeurs doivent intégrer la liste dans leur programme de formation. Les experts ont décidé que les sujets mentionnés dans la directive devraient être regroupés. Les experts souhaiteraient que le contenu de l'examen devrait être décrit dans un chapitre intitulé "contenu de l'épreuve pratique", et la manière d'examen dans un chapitre "critères d'évaluation".

Le Steering Committee a été invité à examiner le regroupement d'une liste de sujets. Après une longue discussion, les sujets ont été classés dans un ordre chronologique et certains sujets ont été regroupés. Les pays peuvent ajouter des sujets supplémentaires à cette liste et changer leur ordre s'ils le souhaitent. Les manoeuvres spéciales ont été ajoutées à cette liste.

Manoeuvres spéciales

Le nombre de manoeuvres était le deuxième point de discussion lié au lieu de l'épreuve pratique. Selon l'annexe II de la directive, deux sur trois manoeuvres sont obligatoires, dont un consiste en faire demi-tour. Cette manoeuvre est l'une des dix raisons les plus courantes pour échouer l'épreuve pratique en Grande-Bretagne. Étant donné la difficulté de trouver un endroit approprié pour exécuter des manoeuvres dans les zones résidentielles, les experts de Grande-Bretagne ont souhaité limiter le nombre de manoeuvres à un à laisser au choix de l'examineur. Certains experts (FIN, S, NI) étaient d'avis qu'une manoeuvre était assez. Les manoeuvres montrent le contrôle technique du conducteur du véhicule, et cela est généralement pas considéré comme un aspect problématique. L'argument principal contre l'exécution de seulement une manoeuvre est que certaines auto-écoles n'enseignent pas toutes les manoeuvres à moins qu'elles soient une partie obligatoire de l'épreuve pratique. Par conséquent, d'autres experts (D, TN) étaient d'avis qu'au moins deux manoeuvres devraient être obligatoires, et de préférence trois. Ces manoeuvres pourraient être considérées comme une partie distincte de l'épreuve pratique et être choisies à l'avance. Deux experts (A, H) ont recommandé cinq manoeuvres obligatoires. Finalement, les experts ont décidé que le minimum de deux manoeuvres, comme il est stipulé par la directive, devrait être maintenu. L'aptitude de se garer sans gêner les autres participants de la circulation était considéré comme une manoeuvre importante dans les régions fortement urbanisées de l'Europe.

Conclusions / Recommandations

Cette liste constitue des normes minimales basé sur un "best practice". Le contenu de l'épreuve pratique pour la catégorie B devrait contenir au moins les points suivants:

1. Contrôle de sécurité de la voiture: pneus, huile, feux, clignotants, utilisation des accessoires (essuie-glaces, chauffage de la lunette arrière, contrôles auxiliaires)
2. Monter/descendre de la voiture:
utilisation et ajustement de la ceinture de sécurité et de l'appui-tête
ouverture et fermeture de la porte
ajustement des rétroviseurs
ajustement du siège
3. Démarrage: après un stationnement, après un arrêt de circulation
4. Conduite sur routes droites
Croiser des véhicules
5. Conduite dans des virages
6. Croisements:
aborder et franchir des intersections
7. Changement de direction:
tourner à droite et à gauche
changer de voie de circulation

8. Entrée et sortie des autoroutes ou des routes semblables, si disponible:
entrer depuis la voie d'accélération
sortir sur la voie de décélération

9. Dépasser/doubler, si possible
doubler d'autres véhicules
dépasser des obstacles, par exemple des voitures garées
être dépassé par d'autres véhicules

10. Parties spéciales de route, si disponible:
rond points
passages à niveau
arrêts de tram/autobus
passage pour piétons
monter/descendre de longues pentes

11. Manoeuvres spéciales:
au moins deux manoeuvres devraient être exécutées, parmi lesquelles le stationnement

3. Critères d'évaluation

Les critères d'évaluation sont également décrits dans l'annexe II de la directive 91/439/CEE. Comme il était déjà mentionné, les experts n'ont pas été invités à décrire les critères d'évaluation sous leur forme actuelle. Le but était de venir aux recommandations des pratiques souhaitables. La conduite de nuit était le seul point qui a demandé des explications complémentaires, étant une partie importante de la formation/de l'épreuve pratique de certains pays. Les critères d'évaluation des experts se trouvent à la fin du rapport, aux tables de l'annexe I (p. 5).

La conduite de nuit

7 des pays participants demandent une forme de certificat de conduite de nuit (**D, EST, FIN, IL, N, EST, A, HR**). En Norvège, les candidats doivent avoir un certificat pour montrer qu'ils sont capables de conduire la nuit avant qu'ils soient admis à l'épreuve pratique. En Finlande, un certificat de conduite de nuit fait partie de leur permis de conduire en deux phases. En Suède, la conduite de nuit peut faire partie de l'épreuve pratique. Dans d'autres pays (**D, H**) la conduite de nuit fait partie de la formation pratique. Dans la plupart des pays, et selon la saison, certaines épreuves pratiques sont effectuées avant le lever de soleil ou après le coucher de soleil.

Discussion

Les experts ont été invités à discuter la liste de critères qui figurait au document de travail, contenant les sujets suivants: maîtrise du véhicule, contrôle du véhicule, conduite adapté (en sécurité) et déterminé; comportement envers les autres usagers de la route; perception; priorité/laisser la priorité; tenue de la route; maintenance de la distance; vitesse; feux de signalisation et autres signaux; signalisation; utilisation des clignotants, freinage et arrêt. Les

experts ont été invités à classer la liste par ordre d'importance et à fournir des critères supplémentaires, s'il y a lieu.

Conduite défensive:

La conduite défensive reflète le style global de la conduite, de même que la conduite sociale. C'est également pourquoi il a été mis en tête de la liste. Bien que la conduite défensive ait été considéré comme un point important, les experts ont décidé de ne pas l'évaluer séparément. Ils étaient d'avis que cela serait impossible. Les examinateurs devraient évaluer la conduite défensive à partir du moment où un candidat entre dans la voiture jusqu'au moment où il en sort. Elle est un sujet d'ordre général qui doit être évalué pendant toute l'épreuve.

Conduite économique/favorable à l'environnement

La conduite économique peut être vue comme une partie de la conduite défensive, puisque les deux sont étroitement liés. Certaines questions concernant ce sujet peuvent être ajoutées à l'épreuve théorique, selon les exigences de la directive 91/439/CEE. Celles-ci pourraient traiter de la façon de l'accélération, du contrôle des pneus, du porte-bagages, des fenêtres ouvertes.

Néanmoins, il pourrait être contre productif d'inclure ces points dans l'épreuve pratique, parce que les candidats hésiteraient de conduire à une vitesse suffisante. Seulement à de très rares occasions un candidat conduira à une vitesse trop élevée pendant un examen. La conduite économique/favorable à l'environnement incitera le candidat à négliger d'autres aspects de l'épreuve qui exigent une plus grande attention, tels que la conduite défensive ou sociale. L'entraînement à la conduite favorable à l'environnement/économique constitue un point important pour la catégorie B et pourrait être pratiquée pendant la formation continue des conducteurs avancés/expérimentés à l'aide de l'économètre, le cruise control ou le choix de la bonne vitesse.

Conduite de nuit

Un certificat de la conduite de nuit devrait être obtenu dans une auto-école et présenté à l'épreuve pratique. Les experts étaient d'avis que la conduite de nuit ne devrait pas être incluse à l'épreuve pratique parce qu'il ne peut pas être évalué pendant les heures de travail normales. Deuxièmement, il y a des endroits en Europe où il n'est pas indispensable de l'enseigner.

Conclusions/recommandations

La liste suivante a trouvé l'accord général des experts. Un groupe restreint d'experts pourrait essayer d'élaborer une description plus détaillée des critères dans un proche avenir:

0. Conduite défensive et sociale:

- conduite adaptée et déterminée, en toute sécurité
- prise en considération de la route et des conditions météorologiques
- prise en considération de l'autre trafic
- prise en considération des intérêts d'autres usagers de la route (particulièrement les plus vulnérables)
- anticipation

1. Contrôle de la voiture:

- utilisation appropriée des ceintures de sécurité, des rétroviseurs, de l'appui-tête et du siège
- utilisation appropriée des feux et de l'autre équipement
- utilisation appropriée de l'embrayage, de la boîte de vitesse, de l'accélérateur, des freins et du volant
- contrôle du véhicule à des conditions diverses, à des vitesses diverses
- maintenance du véhicule sur la route
- prise en compte des dimensions et des caractéristiques de la voiture

2. Observation:

- observation d'ensemble
- utilisation appropriée des rétroviseurs
- observation de longue, moyenne et courte distance

3. Priorité/donner la priorité:

- priorité aux croisements et aux intersections
- donner la priorité à d'autres occasions (par exemple changement de direction, changement des voies de circulation, manoeuvres spéciales)

4. Position correcte sur la route:

- position appropriée sur la route, dans les voies de circulation, sur les ronds points, dans les virages
- présélection

5. Conservation de la distance:

- maintenir une distance appropriée des autres usagers de la route

6. Vitesse:

- ne pas dépasser la vitesse maximale
- adapter la vitesse aux conditions de temps et de la circulation, accélérer où possible jusqu'à la limitations de vitesse nationale (conduire à une telle vitesse que l'arrêt est possible dans l'espace visible et libre de la route)

7. Feux de signalisation, signalisation et autres conditions:

- comportement correct aux feux de signalisation
- suivre les indications des contrôleurs de circulation
- comportement conforme à la signalisation routière (interdictions ou commandements)
- comportement approprié au marquage

8. Signalisation :

- donner les signaux si nécessaire, correctement et au bon moment
- indiquer la direction correctement
- prendre les mesures appropriées à tous les signaux des autres usagers de la route

9. Freinage et arrêt:

- décélérer à temps, freiner ou s'arrêter selon les circonstances (conduite à une telle vitesse que l'arrêt est possible dans l'espace visible et libre de la route)

Sujets spécifiques:

- Conduite économique/favorable à l'environnement:

Ce point ne devrait pas faire partie de l'épreuve pratique, mais devrait être enseigné pendant une formation continue pour des conducteurs avancés/expérimentés.

Conduite de nuit:

Un certificat de conduite de nuit que les candidats doivent avoir obtenu pendant leur formation, est recommandé. Elle ne devrait pas faire partie de l'épreuve pratique.

4. Le formulaire de résultat de l'épreuve

Ce sujet n'a pas été traité dans le questionnaire. Par conséquent, la situation actuelle ne sera pas décrite ici.

Discussion

La directive 91/439/CEE ne spécifie pas quand ni comment les résultats d'épreuve devraient être annoncés. La discussion pendant l'atelier a principalement porté sur le moment de remise du résultat de l'épreuve au candidat, un sujet d'intérêt dans un nombre croissant de pays. Dans les centres d'examen de certains pays on hésite à remettre les résultats d'épreuve immédiatement aux candidats, parce qu'il peut y avoir des problèmes avec des candidats qui ont échoués et qui pourraient être agressifs. Une solution considérée était d'envoyer les résultats plus tard par courrier, bien que cela ne serait pas idéal d'un point de vue pédagogique. Enfin, une majorité des experts a décidé qu'il serait préférable de donner un feedback aux candidats immédiatement après l'épreuve pratique. Le compte rendu peut être utilisé pour expliquer les erreurs que le candidat a faites. C'est également pour cette raison que la présence de l'instructeur est favorisée voire obligatoire dans beaucoup de pays. Les commentaires de l'examineur peuvent être utilisés pour la suite de la formation, et il ne serait pas juste de punir tous les candidats en raison du comportement agressif montré par quelques-uns. La disposition et la présentation du formulaire de résultat d'épreuve n'ont pas été examinées.

Conclusions/recommandations

Le formulaire de résultat de l'épreuve est remis immédiatement après l'épreuve pratique. Le formulaire de résultat de l'épreuve devrait indiquer si un candidat a été reçu ou échoué et elle devrait également expliquer les raisons de l'échec de manière assez détaillée. Une évaluation orale donnée par l'examineur et basée sur les critères d'évaluation devrait avoir lieu en même temps. La présence de l'instructeur est recommandée.

5. Durée de l'épreuve pratique

La durée complète de l'épreuve pratique peut être divisé en deux parties:

- le temps net de conduite
- le temps passé à monter et à descendre du véhicule, à manoeuvrer, à l'évaluation et au contrôle de sécurité.

La discussion s'est concentrée principalement sur le temps de conduite même, ou le 'temps consacré au contrôle des comportements'.

Le point 12 de l'annexe II de la directive 91/439/CEE stipule les conditions suivantes sur la durée de l'épreuve pratique:

La durée de l'épreuve et de la distance à parcourir doivent être suffisantes pour l'évaluation des aptitudes et des comportements prescrite aux points 8 et 9 de la présente annexe. Le temps minimal de conduite consacré au contrôle des comportements ne devra en aucun cas être inférieur à 25 minutes pour les catégories A, B et B+E. (...)

Cela implique que la préparation du véhicule, le contrôle technique, les manoeuvres spéciales et l'évaluation sont exclus de ces 25 minutes.

Situation actuelle

Les tables de l'annexe I (p. 4) présentent des informations sur le temps total de l'épreuve pratique, le temps net de conduite en circulation et le temps passé aux manoeuvres. La durée totale de l'épreuve pratique varie entre 20 et 80 minutes. Dans la plupart des pays, l'épreuve pratique dure entre 30 et 50 minutes.

Le temps net de conduite en circulation varie entre environ 15 minutes (F, TN) et 65 minutes (N), et dans la plupart des pays entre 20 et 40 minutes. Dans 7 pays, les manoeuvres durent 5 minutes (A, EST, D, LV, NI, E, TN). Dans d'autres pays, les manoeuvres prennent beaucoup plus de temps: 10 minutes (H, S, L) à 15 minutes (B). Deux pays n'ont pas spécifié le temps passé sur les manoeuvres.

Discussion

La longue discussion sur ce sujet a montré le besoin de clarification des définitions utilisées. Une majorité des participants de l'atelier de Vienne (F, TN, HR, H, P, FIN, NI, L, GB, B) était en faveur d'une épreuve pratique plus longue (30 minutes). Le Steering Committee a été invité de présenter de bons arguments pour une prolongation du temps net de conduite en circulation.

Bien que le Steering Committee ait estimé qu'un temps minimal de conduite en circulation de 30 minutes était un compromis acceptable, les experts ont préféré un temps minimal de conduite en circulation de 40 minutes. Plusieurs raisons ont été données:

- le point de vue psychologique: souvent, les 10 premières minutes d'une épreuve pratique sont de la routine;
- 25 minutes ne sont pas suffisantes pour vérifier tous les points qui devraient être évalués dans chaque épreuve (pris en considération la place, le contenu et les critères qui ont été définies);
- il est très difficile d'effectuer une épreuve pratique dans une période aussi courte à cause de la densité de la circulation réelle.

Certains experts (E, D, A, N, NL) ont exprimé l'avis que le temps minimal en circulation devrait même être au moins 45 minutes, quand une partie de l'examen doit avoir lieu en dehors des zones urbaines.

Le Steering Committee a également précisé que deux études scientifiques sont actuellement effectuées dans ce domaine: un par le Professeur Hebenstreit en Suisse et un par le "Transport

Research Laboratory" (TRL) en Grande-Bretagne. L'étude de Mr. Hebenstreit analyse les relations entre la durée de l'épreuve pratique et le taux d'accidents pendant les deux premières années après l'obtention du permis de conduire. Les résultats de cette étude seront publiés en mai ou juin 1998. Le "Transport Research Laboratory" effectue une étude de trois ans sur l'épreuve pratique. Cette recherche est encore en cours.

La préparation du véhicule, le contrôle technique, les manoeuvres spéciaux et l'évaluation durent environ 15 minutes. Certains experts du Steering Committee, et d'autres experts présents aux ateliers, étaient d'avis que ces parties pourraient prendre moins de temps selon les circonstances dans lesquelles l'épreuve pratique est effectuée. Puisque ces circonstances varient d'un pays à l'autre, il est nécessaire de fixer un temps minimal de conduite en circulation au lieu d'une durée globale de l'épreuve pratique entière.

Pendant les discussions du deuxième atelier il est apparu clairement que 10 experts se sont prononcé en faveur d'un temps net de conduite d'au moins 40 minutes, 9 experts étaient en faveur de 30 minutes et 1 en faveur de 35 minutes. Les experts se sont mis d'accord sur un temps minimum de conduite en circulation de 35 minutes

Conclusions / recommandations

Un temps minimum de conduite en circulation de 25 minutes, comme il est stipulé dans la directive, n'est pas suffisant si les examinateurs doivent évaluer dans toutes les lieux, tout le contenu, d'après les critères sur lesquels les experts se sont mis d'accord. En outre, la densité de la circulation nécessite une épreuve pratique plus longue. C'est pourquoi les experts ont recommandé un temps net de conduite d'au moins 35 minutes.

6. La place de l'examineur

La place de l'examineur dans la voiture pendant l'épreuve pratique est importante parce que l'examineur doit être capable de voir les mouvements du candidat (et aussi de son regard) afin d'évaluer ses compétences et son comportement de conduite. La question de la place de l'examineur est également étroitement liée à la présence et la place de l'instructeur, parce que dans certains pays l'instructeur est le conducteur juridique du véhicule d'examen. La présence et la place de l'instructeur seront examinées séparément ci-dessous. Bien que la situation actuelle concernant la place de l'examineur n'ait pas été analysé, les experts ont été invités à donner leur avis sur les pratiques souhaitables.

Discussion

Dix pays ont indiqué que l'examineur devrait être assis à l'avant, et sept pays (FIN, S, NI, GB, E, EST, TN) ont indiqué que l'examineur devrait être assis à l'arrière.

Les arguments suivants favorisent le placement au siège avant:

- Si l'examineur est assis à l'avant, il a accès aux contrôles doubles et aux rétroviseurs supplémentaires si nécessaire.
- L'examineur devrait avoir la même vue que le candidat afin de pouvoir évaluer la manière de conduite. Il devrait également pouvoir voir les panneaux et les feux de signalisation.

- L'examineur a une meilleure impression de la vitesse et peut prévoir des événements plus vite s'il est assis à l'avant.
- S'il est assis à l'arrière, la vue de l'examineur est obstruée par l'appui-tête.
- L'examineur a un contact plus immédiat avec le candidat s'il est assis à l'avant

Les arguments suivants favorisent le placement au siège arrière:

- L'examineur devrait être assis à l'arrière, pour permettre à l'instructeur d'être assis à l'avant; l'instructeur connaît mieux le candidat et peut intervenir de manière plus efficace.
- Le candidat est plus à l'aise quand l'examineur est assis à l'arrière. La performance des candidats est souvent moins bonne que pendant les leçons pratiques à cause de nervosité. Néanmoins, il devrait être facile d'observer un candidat à l'aide d'un miroir.
- L'examineur devrait être assis derrière le conducteur pour avoir une bonne vue sur le candidat et l'instructeur, afin d'empêcher l'examineur d'aider le candidat.

Conclusions/recommandations

Les experts de la CIECA ont été divisés concernant ce sujet. La décision sur la place de l'examineur devrait être laissée à la discrétion des pays.

7. Présence et place de l'instructeur

La situation actuelle concernant la présence et la place de l'instructeur n'a pas été décrite, mais les experts ont été invités à faire des recommandations pour une pratique souhaitable.

Discussion

Certains experts (**S, F, FIN, NL, EST**) étaient d'avis que l'instructeur devrait être présent à la demande du candidat; ils ont recommandé la présence de l'instructeur mais ils n'en feraient pas une obligation. **NI, GB, A, D, E, L**, d'autre part étaient d'avis que l'instructeur devrait être obligé d'accompagner le candidat pendant l'épreuve.

Il y a plusieurs arguments en faveur de la présence de l'instructeur:

- L'instructeur devrait être présent pendant l'évaluation à la fin de l'épreuve pratique, de sorte que si un candidat échoue, l'instructeur puisse prendre en considération les problèmes du candidat pour la suite de la formation.
- Dans beaucoup de pays la plupart des examinateurs sont masculins; les candidats féminins pourraient objecter d'avoir été discriminées à cause de leur sexe.
- L'examineur peut communiquer les résultats de l'épreuve pratique à l'instructeur; en outre, l'instructeur est témoin de l'épreuve et peut vérifier le résultat de l'épreuve, parce qu'il connaît bien les points forts et faibles du candidat.
- L'instructeur devrait être présent pour des raisons de sécurité, pour pouvoir intervenir si nécessaire, à condition qu'il soit assis à l'avant. Cela permet à l'examineur de se concentrer uniquement sur la performance du candidat.

Néanmoins, si un candidat ne désire pas la présence de son instructeur, ou par contre si l'instructeur désire de ne pas être présent, ces désirs devraient être respectés. La présence de l'instructeur est obligatoire dans plusieurs pays (**A, D, E, L**).

Conclusions

En général, la présence de l'instructeur est considérée comme un facteur positif. Aucune recommandation n'a été faite concernant ce sujet.

8. Critères pour les véhicules d'examen de catégorie B

Le point 8.1.2 de l'annexe de la directive stipule le critère suivant pour l'équipement d'un véhicule d'examen de catégorie B:

“Véhicule de la catégorie B à 4 roues et devant atteindre une vitesse d'au moins 100 km/h”

Les experts ont examiné les critères pour les véhicules d'examen d'un point de vue pratique, prenant en compte la sécurité routière en même temps. Les sujets suivants ont été analysés: le nombre de portes, les rétroviseurs extérieurs des deux côtés, les contrôles doubles, les appui-tête, un siège approprié pour l'examineur, la visibilité du compteur de vitesse et la question, si le véhicule devrait être conforme à la norme ECE R32 ISO, à savoir quels devraient être les critères minimales pour les véhicules d'examen de catégorie B (+E). Les réponses peuvent être trouvées aux tableaux de l'annexe I (p. 6).

La question des ceintures de sécurité sera examinée séparément ci-dessous, puisque leur présence n'est pas liée aux véhicules d'examen en particulier.

Discussion

Conditions ECE R 32 ISO

Tous les points mentionnés ci-dessus ont été examinés par les experts et rediscutés par le Steering Committee. Les deux parties ont décidé de ne pas recommander les conditions d'examen de la ECE R32 ISO (rendre les collisions arrière moins dangereuses) parce qu'elles ont été considérées comme trop strictes.

Compteur de vitesse

Dans certaines voitures, le compteur de vitesse n'est pas visible du siège de l'examineur, ce qui pourrait gêner un examinateur dans son travail. Un examinateur qui permet à un candidat de dépasser les limitations de vitesse stipulées par les règlements viole la loi. Par conséquent, les examinateurs devraient avoir la possibilité de voir si un candidat dépasse la vitesse maximale permise. Quand même, la visibilité du compteur de vitesse n'a pas été recommandée comme condition minimale. Il y a d'autres manières de percevoir la vitesse qu'à travers la visibilité du compteur de vitesse. L'examineur devrait se sentir confortable à la vitesse à laquelle le candidat conduit, sans prendre en considération le fonctionnement correct ou la visibilité du tachymètre.

Contrôles doubles

Les examinateurs de la grande majorité des pays participant aux ateliers travaillent avec les contrôles doubles. Les experts ont donc convenu que pour des raisons de sécurité la présence de contrôles doubles devrait être recommandée comme l'un des critères pour un véhicule d'examen.

Appui-tête et rétroviseurs

La présence des appui-tête et des rétroviseurs des deux côtés a été considérée comme importante pour des raisons de sécurité. Les appui-tête peuvent protéger les conducteurs de blessures graves. En France, cette question avait été examinée avec les inspecteurs et les médecins. Les appui-tête ont été considérés comme appropriés pour des raisons de confort et de sécurité. La sécurité dépend de la position appropriée des appui-tête. Lorsqu'ajustés correctement, ils peuvent empêcher le coup du lapin pendant une collision arrière. Les rétroviseurs, d'autre part, remplissent une fonction préventive. Ils permettent aux conducteurs de percevoir d'autres usagers de la route sous un angle de vue plus large et d'avoir une meilleure vue à l'arrière.

Le nombre des portières

Les véhicules d'examen ont deux ou quatre portières dans la plupart des pays. Les avis des experts étaient partagés en ce qui concerne la nécessité de quatre portières pour des raisons pratiques. Certains experts ont souligné que le nombre de portes n'a aucune influence sur l'épreuve, et que les dimensions de la voiture étaient plus importantes. D'autres, par exemple S et FIN, étaient d'avis qu'il irait trop loin d'imposer quatre portières. Dans leurs pays, les candidats peuvent passer l'examen en utilisant leur propre voiture. Le Steering Committee a fait valoir que pour des raisons de sécurité, et parce que dans beaucoup de pays l'instructeur ainsi que l'examineur sont présents pendant l'épreuve, le véhicule d'examen devrait avoir quatre portières. En France et en Espagne par exemple, le véhicule peut être occupé par quatre personnes: l'examineur, l'instructeur et deux candidats. En outre, les inspecteurs doivent également avoir la possibilité de monter afin d'effectuer des contrôles de qualité des examinateurs. Dans les pays où il y a en général pas plus de deux personnes dans la voiture - l'examineur et le candidat, on pourrait permettre d'utiliser des voitures avec seulement deux portières. Afin de ne pas poser des problèmes aux organisations d'examen dans ces pays, la clause "s'il y a plus de deux personnes présentes dans la voiture" était ajoutée à la recommandation.

Conclusions/recommandations

- Le véhicule ne doit pas obligatoirement être conforme aux exigences de la ECE R 32 ISO, et la visibilité du compteur de vitesse n'est pas exigée.
- Le véhicule d'examen pour la catégorie B devrait avoir les contrôles doubles, les appui-tête et les rétroviseurs.
- Le véhicule d'examen devrait avoir 4 portières s'il y a plus de 2 personnes dans la voiture.

8.1 L'utilisation des ceintures de sécurité

La directive 91/671/CEE traite des ceintures de sécurité dans les véhicules de moins de 3500 kg. Le rapport final COM (96) 244 de mise en oeuvre de la Commission européenne concernant la présente directive mentionne certains pays où les examinateurs ont la possibilité de ne pas mettre la ceinture de sécurité. Les experts étaient d'avis que l'utilisation des ceintures de sécurité pendant l'épreuve pratique devrait être obligatoire pour les examinateurs dans tous les pays. Par conséquent, ils recommandent de rayer la possibilité d'exemption de la

présente directive concernant l'utilisation des ceintures de sécurité par les examinateurs de certains pays.

Conclusion/recommandations

- Les experts recommandent que cette exemption spéciale soit omise.
Tous les examinateurs devraient mettre la ceinture de sécurité pendant l'épreuve pratique.

9. La définition de la catégorie B+E

La définition de la catégorie B+E dans la directive 91/439/CEE est dérivée de la définition de la catégorie B. L'article 3 de la directive stipule les définitions suivantes pour les véhicules de catégorie B et B+E:

catégorie B:

- automobiles, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kilogrammes et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale n'excède pas 750 kilogrammes;

- ensembles composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque, dont la masse maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 3 500 kilogrammes et dont la masse maximale autorisée de la remorque n'excède pas la masse à vide du véhicule tracteur;

catégorie B+E:

- ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque dont l'ensemble n'entre pas dans la catégorie B;

Le Steering Committee a conseillé aux participants de l'atelier que toutes les remorques de plus de 750 kg devraient faire partie de la catégorie B+E, indépendamment du poids du véhicule tracteur pour des raisons suivantes:

- Seul le poids du véhicule tracteur ou le poids de la remorque détermine que certains types d'ensembles tombent dans la catégorie B et d'autres dans la catégorie B+E. Cela signifie qu'un conducteur peut être obligé d'obtenir un permis B+E lors de l'achat d'une voiture ou d'une caravane neuve, ce qui ne semble pas logique.
- La longueur d'un tel ensemble de voiture et de caravane, qui peut facilement dépasser 10 m, est une raison suffisante en soi pour changer la définition.
- Le comportement de la combinaison, son chargement correct, planification du trajet dans les villes, faire un demi-tour, attelage et dételage et l'entretien sont tous des raisons en faveur d'un changement de la définition et devraient être inclus dans les épreuves pratiques et théoriques.
- L'analogie avec les catégories C et D, où seule une remorque de 750 kg est automatiquement incluse dans le permis.
- Conformément à la classification des véhicules, toutes les remorques de plus de 750 kg doivent être équipées d'un frein; le type de frein n'a aucune influence sur ce changement de définition.

Tous les experts ont accepté ces recommandations, ce qui change la définition de la catégorie B+E de manière suivante:

- Toutes les remorques de plus de 750 kg font partie de la catégorie B+E, indépendamment du poids du véhicule tracteur

9.1 Critères pour les véhicules d'examen de la catégorie B+E

Le point 8.1.2. de l'annexe II de la directive stipule les critères suivants pour les véhicules d'examen de la catégorie B+E:

“ensemble, composé d'un véhicule d'examen de la catégorie B en d'une remorque d'une masse maximale autorisée d'au moins 1 000 kg, qui atteint une vitesse d'au moins 100 km/h et qui ne rentre pas dans la catégorie B”

Discussion

Le poids de la remorque a été discuté longuement pendant les ateliers: devrait - il être chargé ou non, et combien de poids devrait être remorqué? Le poids de la charge est un facteur important dans le comportement de l'ensemble. Une charge change la suspension, changeant la stabilité de la remorque, affecte le freinage et l'accélération. Pour cette raison les participants étaient d'avis que la remorque devrait être chargée pendant l'épreuve pratique des catégories B+E.

La question de l'attelage et du dételage par jockey a également été examinée, mais n'a abouti à aucune recommandation. De même, aucun type particulier d'essieu n'a été recommandé pour la remorque; ce choix reste à la discrétion des pays. Pour éviter toute confusion, la définition suivante des critères pour la remorque a été donnée au début de la discussion:
Masse maximale autorisée (MMA) = masse sans charge + charge maximale permise

Le Steering Committee avait fait la proposition suivante:

- véhicule tracteur de la catégorie B (100 km/h, 4 portières, contrôles doubles, appuie-têtes)

remorque :

- masse sans charge d'au moins 1 000 kg
- chargée d'au moins 50% de la charge maximale
- longueur minimale de l'ensemble de 7,5 m
- vitesse minimale de l'ensemble de 80 km/h
- un corps fermé 1,5 m de haut (et pas moins haut que le véhicule tracteur) et 1,5 m de large (et pas moins large que le véhicule tracteur)

Cette proposition, qui s'adapte parfaitement aux caravanes, ne couvre pas les remorques industrielles, qui ont une faible masse sans charge mais peuvent transporter des charges très lourdes. Par conséquent, les deux premiers critères pour la remorque ont été changés pour couvrir les remorques industrielles et autres ainsi que les caravanes. Il a été décidé que les critères pour la remorque devraient être les suivants:

- MMA minimale de 1.100 kg
 - au moins 90% de la MMA présenté à l'examen de conduite
 - vitesse minimale de l'ensemble de 80 km/h, longueur minimale de 7,5 m
 - un corps fermé 1,5 m de haut (et pas moins haut que le véhicule tracteur) et 1,5 m de large (et pas moins large que le véhicule tracteur)*
- * pour éviter que le candidat puisse voir en arrière à travers le rétroviseur intérieur.

Lors des discussions, la nécessité de fixer des règles concernant les rétroviseurs s'est avérée. Par conséquent, l'atelier a décidé d'ajouter un critère supplémentaire pour la catégorie B+E: les rétroviseurs devraient permettre une vue appropriée en arrière à la fois à l'examineur et au conducteur.

Conclusions/recommandations

- véhicule tracteur de la catégorie B (100 km/h, 4 portières, contrôles doubles, appuie-têtes); les rétroviseurs devraient permettre une vue appropriée en arrière à la fois à l'examineur et au conducteur.
- MMA minimale de 1.100 kg
- au moins 90% de la MMA présenté à l'examen de conduite
- vitesse minimale de l'ensemble de 80 km/h, longueur minimale de 7,5 m
- un corps fermé 1,5 m de haut (et pas moins haut que le véhicule tracteur) et 1,5 m de large (et pas moins large que le véhicule tracteur)

9.2 L'épreuve pratique pour la catégorie B+E

Le changement de la définition de la catégorie B+E concerne en même temps l'épreuve pratique de cette catégorie. Par conséquent, les experts ont également examiné la durée, le lieu, le contenu et les critères d'évaluation.

La durée de l'épreuve

La discussion s'est concentrée autour de la question de la durée par rapport à l'examen de conduite de la catégorie B. On a estimé que l'évaluation des manoeuvres spéciales avec une remorque prendrait plus de temps, de même que pour les catégories C+E et D+E. Certains pays étaient d'avis que l'épreuve pratique de la catégorie B+E devrait avoir la même durée que celui de la catégorie C+E parce qu'il est organisé aux mêmes centres d'examen que C+E. D'autres experts étaient d'avis que l'épreuve pratique B+E devrait avoir la même durée que l'épreuve de catégorie B, mais que les manoeuvres devraient être effectuées sur un terrain spécial.

Une grande majorité des experts présents était en faveur d'un temps minimal de conduite dans la circulation pareil à la catégorie B. Le temps supplémentaire pour les manoeuvres pourrait alors être fixé par les pays eux-mêmes.

Le lieu de l'épreuve de la catégorie B+E:

Les zones de circulation pourraient être identiques à la catégorie B. Néanmoins, il serait préférable d'éviter les zones résidentielles en raison des voitures garées, des enfants qui jouent, les passages étroits, des dos d'âne, etc. À la place, des manoeuvres spéciales se concentrant

sur ces aspects, pourraient être incluses pour pratiquer de quitter des zones résidentielles avec des ensembles voiture-caravane.

Le contenu de l'épreuve pratique de la catégorie B+E:

Le contenu de l'épreuve pratique pour la catégorie B+E devrait être identique à celui de la catégorie B. Néanmoins, une attention particulière devrait être portée au style de conduite en général, prenant en considération la longueur, le poids et le comportement de l'ensemble, par exemple:

- l'accélération, le freinage, la conduite en pente, le changement des voies de circulation, l'approche des intersections et des croisements;
- l'effet du vent latéral;
- manoeuvres spéciales comme atteler et dételer, faire un demi-tour, stationner, charger et entretien;
- planification du trajet, etc.

Une attention particulière devrait être portée au fait que l'ensemble demande un style de conduite différent et plus prudent, tel que l'utilisation plus fréquente des retroviseurs extérieurs.

Critères d'évaluation:

Ceux-ci pourraient être les mêmes que pour la catégorie B.

Conclusion

Le but de ce projet de recherche était d'arriver à un accord concernant des aspects différents de l'épreuve pratique de la catégorie B (+E). À cet effet, les experts dans le domaine du permis de conduire ont participé à deux ateliers, organisés par la CIECA. Les experts se sont mis d'accord sur des points significatifs, qui pourraient constituer des améliorations importantes. La législation en vigueur pourrait être élaborée davantage à la base des recommandations concernant: le lieu de l'épreuve pratique, le contenu (comprenant les manoeuvres spéciales), les critères d'évaluation pour les catégories B et B+E, le formulaire de résultat de l'épreuve, les critères pour les véhicules d'examen, l'utilisation des ceintures de sécurité, la définition de la catégorie B+E et l'épreuve pratique pour cette catégorie.

Le contenu de l'épreuve pratique a été décrit exclusivement sur base de "best practice". Le contenu de l'épreuve pratique a été structuré de manière plus logique, c'est-à-dire chronologiquement, et les manoeuvres spéciales sont incluses parce qu'elles sont considérées comme une partie intégrale du contenu. Il en est de même pour les critères d'évaluation, qui sont des exigences minimales et énumérées par ordre d'importance. La conduite défensive est placée en tête de la liste, puisqu'elle reflète le style global de conduite. La conduite favorable à l'environnement devrait faire partie de la formation continue. Un certificat de conduite de nuit est recommandé, mais ne devrait pas être imposé pour passer l'épreuve pratique.

Le formulaire de résultat de l'épreuve est regardé comme un moyen de communication avec le candidat. Si un candidat échoue à l'épreuve pratique, le formulaire de résultat de l'épreuve devrait être remis immédiatement au candidat et devrait être accompagné d'une description des erreurs qui ont été faites, basées sur les critères d'évaluation et accompagné d'une explication orale de l'examineur. La présence de l'instructeur est recommandée parce qu'il devrait connaître l'avis de l'examineur, de sorte qu'il puisse l'utiliser pour la suite de la formation.

La directive 91/439/CEE stipule un minimum de 25 minutes de temps minimal de conduite en circulation, mais tous les experts ont été d'avis que cela n'était pas assez. Si les examinateurs doivent contrôler tous les points sur lesquels les experts se sont mis d'accord, et si on prend en considération la densité de la circulation, l'épreuve devrait être sensiblement plus long. C'est pourquoi les experts ont recommandé un temps net de conduite de 35 minutes au moins.

Certains critères pour les véhicules d'examen ont été faciles à fixer, tels que les contrôles doubles, les appui-tête et les rétroviseurs, pour des raisons de sécurité. La discussion sur le nombre de portières était plus longue, puisque 4 portes sembleraient superflues dans les pays où seul l'examineur et un candidat sont présents pendant l'examen de conduite. À la fin, il a été recommandé qu'un véhicule d'examen ne devrait avoir 4 portes que quand plus de 2 personnes sont dans la voiture.

L'utilisation des ceintures de sécurité est étroitement liée aux critères pour les véhicules d'examen. La directive 91/671/CEE impose des ceintures de sécurité, mais le rapport COM (96) 244 de mise en oeuvre fait une exception pour les examinateurs dans certains pays européens. Néanmoins, les experts se sont mis d'accord que les ceintures de sécurité devraient non seulement être présents, mais devraient également être utilisés par l'examineur pendant l'épreuve pratique.

Une nouvelle définition de la catégorie B+E a été fixée, ainsi que l'épreuve pratique pour la catégorie B+E, mais les critères pour les véhicules d'examen pour la catégorie B+E ont présenté une certaine difficulté. La définition initiale ne couvrait que les caravanes et non pas les remorques industrielles. Les critères finalement adoptés comprennent les définitions de la remorque et de la masse maximale autorisée, ainsi que la charge maximale, de sorte que toutes les ensembles possibles soient maintenant couvertes. L'épreuve pratique pour la catégorie B+E devrait être plus ou moins la même que pour la catégorie B, excepté une attention particulière qui devrait être portée au style de conduite différent et à la vigilance plus grande qu'un ensemble exige du conducteur. Le temps supplémentaire nécessaire pour les manoeuvres spéciales est laissé à la discrétion des pays.

Au cours des présentations et des discussions, il s'est avéré que sur certains points des grandes différences existent toujours entre les pays participants. Pour cette raison, les experts ont décidé de ne faire aucune recommandation concernant les points suivants: l'utilisation d'un terrain spécial; parcours libres versus parcours fixes; la place de l'examineur et de l'instructeur.

Annexes

Annexe I

Tables et Diagrammes

Where should the practical test take place?						
	On motorways or similar (> 80 km/h)	Outside built-up areas (< 80 km/h)	Inside built-up areas (< 50 km/h)	In traffic calm areas (< 30 km/h)	On a special testing ground	
Austria						
Belgium						
Croatia						
Estonia						
Finland						
France						
Germany						
Great Britain						
Hungary						
Israel						
Latvia	*					
Luxembourg						
Netherlands						
Northern Ireland						
Norway						
Portugal						
Spain						
Sweden						
Tunisia						
Total:	16	19	20	13	12	

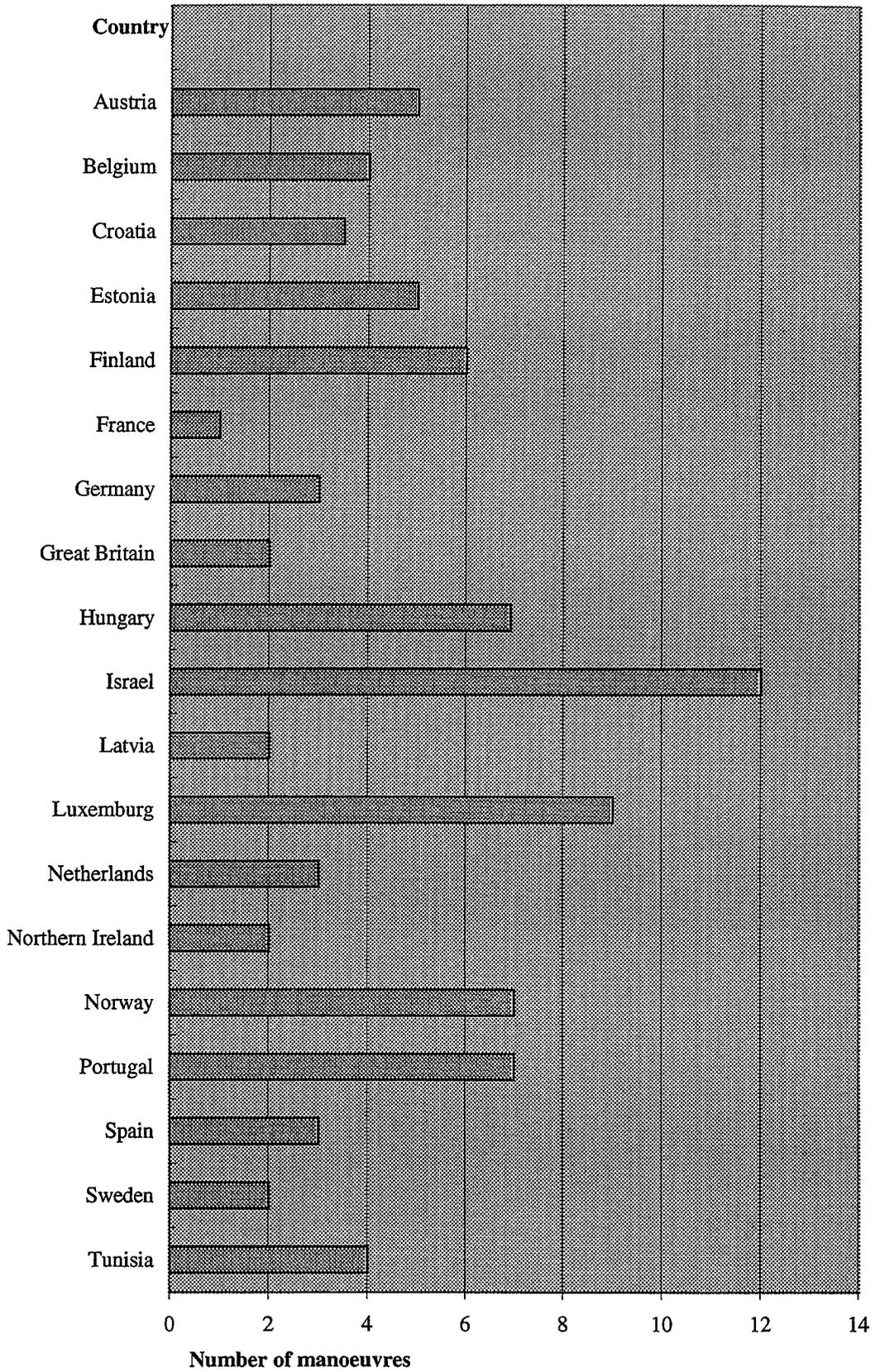
* There are no motorways in Latvia.

What should be the contents of the practical test?

	Exiting a driveway	Driving on straight roads	Driving in bends	Crossroads, junctions	Changing direction	Overtaking	Changing lanes	Approach/exit of motorways or similar	Railway crossings	Roundabouts	Manoeuvres	Other:
Austria												Safety check
Belgium												
Croatia												
Estonia												Safety check
Finland												Driving with light traffic
France												
Germany												Driving at max speed *
Great Britain												Observation (use of mirrors)
Hungary												
Israel												
Latvia												
Luxemburg												
Netherlands												
Northern Ireland												
Norway												Safety check
Portugal												Defensive driving
Spain												
Sweden												Driving at night
Tunisia												

* Driving at the maximum allowed or recommended speed

How many manoeuvres have to be performed for category B?



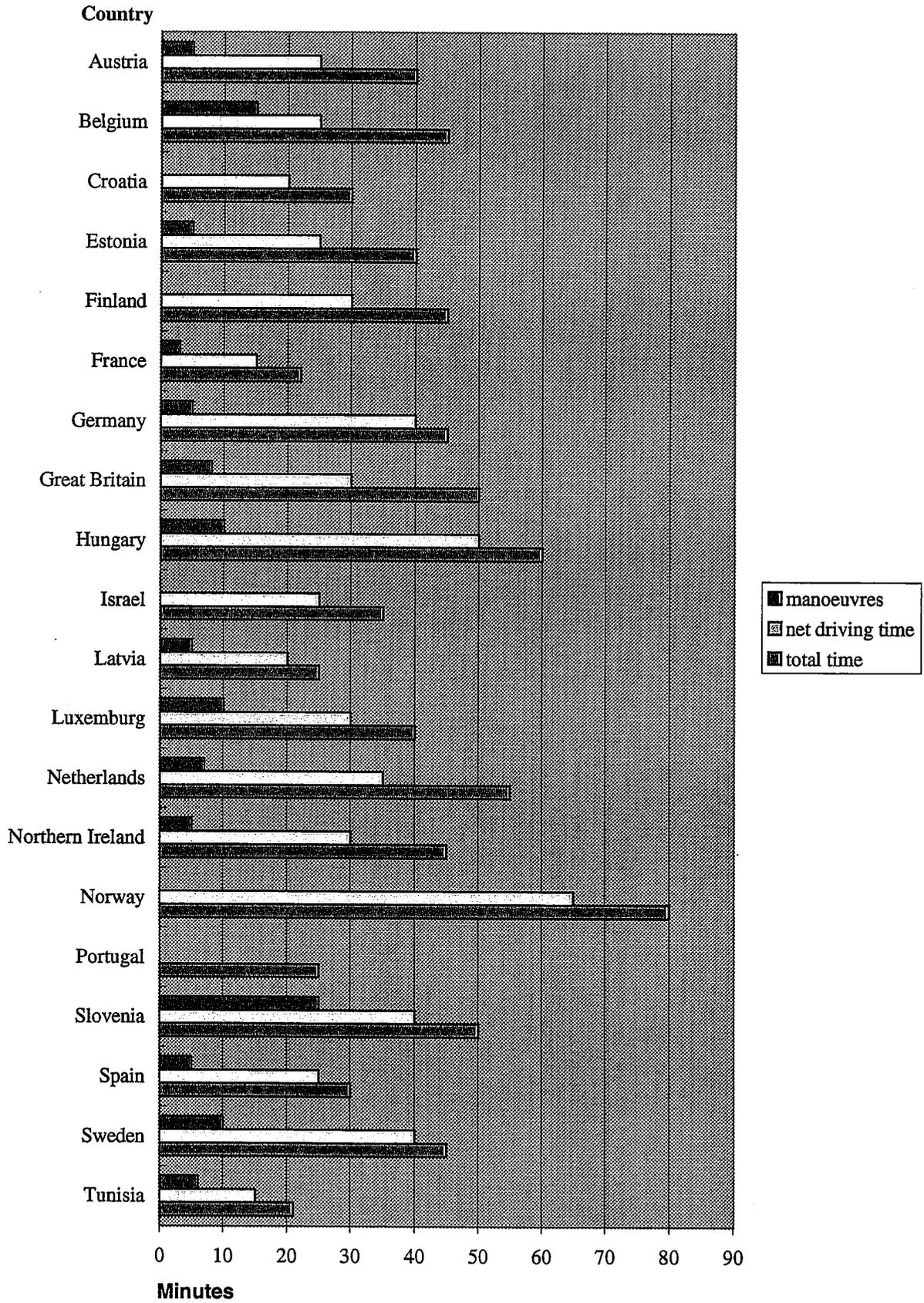
Which manoeuvres can be performed?

	Reversing in a straight line	Reversing right or left around a corner	Parking the vehicle and leaving the parking space:						Turning the vehicle to face opposite way	U-turn	Moving off smoothly up/downhill	Angle start	Other:
			parallel	oblique	right-angle	forwards	in reverse	up/downhill					
Austria													station
Belgium										only uphill			garage
Croatia													
Estonia													
Finland													station, braking
France													
Germany										only uphill			
Great Britain													emergency stop
Hungary										only uphill			braking, station
Israel													
Latvia													
Luxembourg													
Netherlands													vehicle control
Northern Ireland													emergency stop
Norway													
Portugal													emergency stop
Spain													
Sweden													emergency stop
Tunisia													emergency stop
													driving forward in a narrow street

What should be the assessment criteria?

	Distance to other vehicles	Place on the road	Priority/ giving way	Braking and stopping	Handling the car	Handling the clutch	Braking	Use of lights	Use of other equipment	Correct speed	Attitude towards other road users	Traffic lights	Road signs	Signalling	Other:
Austria															
Belgium															
Croatia															
Estonia															Orientation in traffic
Finland															Reaction when driving
France															Handling of the steering wheel
Germany															Ability to drive at max. speed
Great Britain															
Hungary															
Israel															
Latvia															
Luxemburg															
Netherlands															Observation, use of mirrors
Northern Ireland															Use of mirrors
Norway															Observation, use of mirrors
Portugal															
Spain															
Sweden															Risk management
Tunisia															

Duration of the test



What should be the minimum criteria for test vehicles in category B / B+E ?

	Category B										Trailer category B+E					
	Four doors	Rear-view mirrors on both sides	Double controls	Safety belts	Head rests	Speedometers and indicators visible from an examiner's seat	Vehicle fulfills ECE R 32 (Back Crash)	Suitable seat for the examiner	Other:	Centre axle trailer	Trailer with two separate axles	Minimum weight of ... kilo	Minimum upper structure of ... cm height	Minimum upper structure of ... cm width	Other:	
Austria																
Belgium											1,000					
Croatia											1,500	150	160			
Estonia											1,000					
Finland											1,000					
France											1,000					
Germany											1,500	150	120	Own braks		
Great Britain											1,000					
Hungary											1,000	200	400	50% of charge		
Israel											1,000	150	180			
Latvia											1,000					
Luxemburg											1,000					
Netherlands											1,750				50% of charge	
Northern Ireland											1,000					
Norway											1,000					
Portugal											1,000				30 to 50 % of charge	
Spain											1,000	60	170	50 m long		
Sweden											1,000				50% of charge	
Tunisia																

Annexe II
Liste des Participants

Allemagne:

Mr. W. Weinheber

Verband der T.Ü.V. e.V.
Kurfürstenstrasse 56
Postfach 10 38 34
D - 45038 ESSEN

Mr. E. Seul

TÜV Rheinland/Berlin-Brandenburg
An der Krimm 23
D-55029 MAINZ

Mr. W. Petzholtz

DEKRA e.V.
Technische Prüfstelle
Liebstädter Str.5
D - 01277 DRESDEN

Autriche:

Mr. W. Pecinovsky

Magistrat der Stadt Wien
Schlechterstrasse 2
A - 1030 WIEN

Mme C. Perez

Federal Ministry for Science and Transport
Radetskystraße 2
A- 1030 WIEN

Belgique:

Mr. W. Vanbroeckhoven

Groupement des Organismes agréés de Contrôle
Automobile (GOCA)
Rue de la technologie 21/25
B - 1080 BRUXELLES

Croatie:

Mr. M. Paynic

Hrvatski Autoklub (HAK)
Draskoviceva 25
HR - 10000 ZAGREB

Mr. D. Hmelina

Hrvatski Autoklub (HAK)
Draskoviceva 25
HR - 10000 ZAGREB

Mr. N. Zuber

Hrvatski Autoklub (HAK)
Draskoviceva 25
HR - 10000 ZAGREB

Espagne:

Mr. F. Muñoz Peláez

Dirección Gral. De Tráfico
C/ Josefa Valcárcel, 28
E - 28071 - MADRID

Mr. C. Lozano

Dirección Gral. De Tráfico
C/ Josefa Valcárcel, 28
E - 28071 - MADRID

Estonie:

Mr. T. Kangur

Estonian Motor Vehicle Registration Centre (ARK)
Lohu 12
EST - EE0026 TALLINN

Mr. R. Vihmann

Estonian Motor Vehicle Registration Centre (ARK)
Lohu 12
EST - EE0026 TALLINN

Mr. T. Saimre

Estonian Motor Vehicle Registration Centre (ARK)
Lohu 12
EST - EE0026 TALLINN

Mr. M. Saik

Estonian Motor Vehicle Registration Centre (ARK)
Lohu 12
EST - EE0026 TALLINN

Finlande:

Mr. Hakuli

Motor Vehicle Administration Centre
P.O.B. 108
FIN - 00531 HELSINKI

Mr. S. Mynttinen

Motor Vehicle Administration Centre
P.O.B. 108
FIN - 00531 HELSINKI

France:

Mr. J.P. Fougère

Sous-directeur Ministère de l'Équipement, des
Transports et du Tourisme
Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
Sous-Direction de la Formation du Conducteur
Arche de la Défense Paroi Sud
F-92055 PARIS la Défense Cedex 04

Grande-Bretagne:

Mr. B. Herdan

Driving Standards Agency (DSA)
Stanley House
56, Talbot Street
GB - NOTTINGHAM NG1 5GU

Mr. R.G. Cummins

Driving Standards Agency (DSA)
Stanley House
56, Talbot Street
GB - NOTTINGHAM NG1 5GU

Hongrie:

Mme M. Szabényi

Közlekedési Főfelügyelet/ Képzés-és Vizsgafelügyeleti
Főosztály
Pf. 102
H- 1389 BUDAPEST

Mr. G. Buzási

Közlekedési Főfelügyelet/ Képzés-és Vizsgafelügyeleti
Főosztály
Pf. 102
H- 1389 BUDAPEST

Irlande du Nord:

Mr. J.B. Watson

Driver & Vehicle Testing Agency (DVTA)
Balmoral Road
NI - BELFAST BT12 6QL

Mr. J.S.T Duncan

Driver & Vehicle Testing Agency (DVTA)
Balmoral Road
NI - BELFAST BT12 6QL

Mr. A. Peoples

Driver & Vehicle Testing Agency (DVTA)
Balmoral Road
NI - BELFAST BT12 6QL

Israel:

Mr. Z. Uzant

Ministry of Transport
8 Hamelakha St.
IL 61570 TEL-AVIV

Lettonie:

Mr. M. Hermanis

Latvijas Republikas Satiksmes Ministrija
Celu Satiksmes Drošības Direkcija
Miera iela 25
LV-1001 RIGA

Mr. J. Teteris

Latvijas Republikas Satiksmes Ministrija
Celu Satiksmes Drošības Direkcija
Miera iela 25
LV-1001 RIGA

Luxembourg:

Mr. G. Heintz

Ministère des Transports
19-21, Boulevard Royal
L-2938 LUXEMBOURG

Mr. P. Schmitz

Ministère des Transports
19-21, Boulevard Royal
L-2938 LUXEMBOURG

Monaco:

Mr. J. Aubert

Département des Travaux Publics et des Affaires
Sociales
Service du Contrôle Technique et de la Circulation
Section des Titres de Circulation
23, Av. Prince Héréditaire Albert
B.P.699 \ MC 98000 MONACO

Norvège:

Mme K. Pedersen

Vegdirektoratet\ Public Roads Administration
Grenseveien 92
N - 0033 OSLO

Mr. E. Janby

Vegdirektoratet\ Public Roads Administration
Grenseveien 92
N - 0033 OSLO

Pays-Bas:

Mr. H. Westerveld

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)
Postbus 5301
NL - 2280 HH RIJSWIJK

Mr. F. Korpel

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)
Postbus 5301
NL - 2280 HH RIJSWIJK

Portugal:

Mr. A. Serra Amaral

Ministerio da Administração Interna
Direcção Geral de Viação
Av. da República 16
P-1050 LISBOA

Mme M. Goretti Faria da Costa

Ministerio da Administração Interna
Direcção Geral de Viação
Av. da República 16
P-1050 LISBOA

Suède:

Mr. H. Mattsson

Driving Standards & Licensing Division
Swedish National Road Administration
S-781 87 BORLÄNGE

Mr. Ö. Ellström

Driving Standards & Licensing Division
Swedish National Road Administration
S-781 87 BORLÄNGE

Tunisie:

Mr. A. Meddeb

Ministère du Transport
Direction Générale des Transports Terrestres
15, Rue de Jordanie-Lafayette
TN - 1002 Tunis

Mr. N. Sayadi

Ministère du Transport
Direction Générale des Transports Terrestres
15, Rue de Jordanie-Lafayette
TN - 1002 Tunis

Commission Européenne:

Mr. H. Ruyters

Commission européenne, DG VII, B3
Avenue de Beaulieu 31, k. 6.50
B - 1160 Bruxelles

Président de l'atelier:

Mr. J.P. Vaessen

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
Postbus 5301
NL - 2280 HH Rijswijk

CIECA Secrétariat:

Mme H. Groot

Mme M. ter Braak

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
Postbus 5301
NL - 2280 HH Rijswijk