



Paris, le 12 mars 2025

Groupe de travail Moto

Le 11 mars 2025

Présents

Pour l'administration :

D.S.R. :

- Catherine BACHELIER, Sous-directrice ERPC
- Christophe DUVERNE, Chef du BRPCE
- Pierre BAHAIN, Adjoint au Chef du BRPCE
- Damien LAPLACE, Chef du BFER
- Nicolas JAUFFRET, Cellule audit qualité
- Jérôme CAILLE, Chef du Pôle réglementation technique du permis de conduire
- Céline JALLET, Adjointe à la Cheffe de Pôle suivi et gestion de l'activité du service public des examens du permis de conduire

Pour le SANEER & SR

- Christophe NAUWELAERS, SG
- Christine FROMM, SGA
- Olivier MACHELE, Responsable Section encadrement
- Matthias LE BEVER, Délégué départemental de la Somme

Une délégation du SANEER & SR a été reçue par la Sous-directrice ERPC, Mme BACHELIER et son équipe.

En propos liminaire, la Sous-directrice ERPC nous informe, en réponse à notre demande, que le bilan de la réforme moto de 2020 est actuellement à la relecture de la DISR.

Le SANEER & SR en propos introductif, souhaite rappeler certains éléments :
Lire nos communications sur le site internet du syndicat :

- [12 mars 2025 : DSR : À la Une - GT Réforme des épreuves de l'examen moto](#)

- [13 mars 2025 : DSR-ERPC – Devoir de réserve, loyauté, impartialité et crédibilité !!](#)

Le SANEER & SR demande confirmation du but de cette réunion. Est-ce bien de faire connaître à la DSR notre position sur les propositions de modifications des épreuves du permis de conduire motocyclette ?

Mme BACHELIER nous confirme ce point. Les éléments donnés par la DSR pour préparer cette réunions ont été recueillis auprès des organisations professionnelles (OP) et lors du dernier séminaire des DPCSR. Le Snica-fo était également invité mais n'a pas souhaité participer.

Mme BACHELIER affirme que la DSR a effectué un travail de recueil, de compilation des propositions sans étude ni travail préparatoires. Elle réaffirme qu'il s'agit ici d'une concertation. D'ailleurs, elle nous informe que les discussions vont se poursuivre afin de recueillir les propositions de deux fédérations de motard en avril.

De plus, la Commission Internationale pour les Examens de Conduite Association (CIECA) va réaliser une étude sur le permis motocyclette en avril. Étude qui va enrichir ce travail de réflexion.

En réponse à notre déclaration :

M. DUVERNE, Chef du BRPCE complète les propos de la Sous-directrice ; le but de cette réunion est bien d'accueillir toutes les propositions des différentes parties de la filière éducation et sécurité routières.

Les propositions présentées sont juste des recueils, la DSR les pose sur la table.

La SD-ERPC indique disposer du temps nécessaire pour écouter, échanger. Les organisations syndicales vont être entendues sur les différentes propositions/retours.

Il n'est pas question, à ce stade, d'entériner les propositions des organisations patronales des EECA.

M. CAILLE, Chef du Pôle réglementation technique, confirme ces dires. Aucune consigne de sa hiérarchie ne lui a été donnée dans ce sens. Le but n'est pas de détricoter et de casser les épreuves.. S'il y a des choses à améliorer, on peut le faire. Le but n'est pas de « casser » le métier des IPCSR mais de le préserver.

M. DUVERNE nous demande nos propositions et contre-propositions. La sous-direction est là pour écouter.

Le SANEER & SR informe nos interlocuteurs que notre syndicat a mis en place un groupe de travail interne pour travailler sur ce sujet. Ce groupe de travail composé d'IPCSR et de DPCSR reconnus pour leur expertise sur ce dossier a clôturé ses travaux. Le SANEER & SR a effectivement, établi un argumentaire et défini un certain nombre de contre-propositions. Toutefois, pour les affiner, il est nécessaire de nous transmettre le bilan de la dernière réforme moto.

La DSR précise que certaines propositions viennent des Organisation patronale des EECA mais aussi des DPCSR (séminaire). Faire correspondre la durée des examens A avec les examens B n'est pas une proposition des OP mais des DPCSR. Effectivement, en cas de circulation programmée l'après-midi, les BER perdent jusqu'à 20 min de programmation.

Sur ce point précis, le SANEER & SR rappelle que la programmation des examens relève des BER et non pas des agents de terrain. Si effectivement la programmation des épreuves CIR moto l'après-midi n'est pas jugé « productive », alors il faudrait éviter de recourir à cette programmation...

L'ordre du jour est le suivant :

- Evolution du PC :
- Propositions pour l'épreuve HC :
 - suppression du passager
 - marge de tolérance de 5 Km/h à l'exercice de freinage
 - révision du temps minimum pour la partie extra-lente
 - conservation des exercices validés
 - imposer le casque intégral
- Proposition pour l'épreuve en Circulation.

La DSR indique qu'il y a eu de nombreuses idées et que toutes ne sont pas bonnes. La DSR a retenu celles-ci et souhaite avoir notre point de vue :

- **Suppression du passager :**

La DSR nous informe que ce sont des associations de consommateurs qui ont fait remonter cette problématique. La présence d'un passager désavantage certains candidats en fonction de leur

taille et/ou du gabarit du passager. Ces personnes (les candidats) n'ont pas le profil accidentogène.

Toutefois, il n'est pas souhaitable que l'apprentissage avec passager sorte du programme de formation.

Pour le SANEER & SR : il est important de rappeler qu'il est possible de faire adapter les véhicules (moto avec une assise basse, selle creusée, etc...). Cette épreuve est aussi un exercice dynamique, dès lors où la moto est en mouvement, c'est l'équilibre qui est la clef de la réussite.

Le SANEER & SR n'est pas favorable à la suppression du passager. La Directive Européenne 2006/126/CE n'impose pas d'exercice avec un passager, mais la conduite d'une motocyclette avec passager reste une compétence qui doit être acquise pour un futur motard en particulier au regard des bilans de l'ONISR, 42 décès de passagers en 2023...

Notre contre-proposition : Le SANEER & SR propose d'évaluer la conduite avec passager en circulation. Un passager a une grande influence sur le comportement routier de la motocyclette. L'équilibre de la moto est perturbé, le freinage impacté.

Le SANEER & SR propose que l'évaluation de la conduite avec passager soit réalisée à l'occasion de l'arrêt-départ.

Cette proposition permettra également d'agrandir la zone d'évaluation de l'examen en circulation, ce qui était l'un des buts de la réforme moto de 2020, en augmentant le temps consacré à cette épreuve.

La Directive européenne n'impose pas le passager. La CIECA va regarder justement ce point.

Le SANEER & SR rappelle que les exigences inscrites à cette Directive est le minimum que les États doivent respecter. La France a les mains libres pour avoir un niveau d'exigence supérieure. De plus, notre pays a toujours, pour l'examen du permis de conduire moto, instauré une épreuve avec passager par le passé.

- **Marge de tolérance de 5 km/h à l'exercice de freinage pour la catégorie A2**

Selon ERPC, il y a un risque d'erreur.

En effet, il y a une problématique relative aux instruments de mesure qui ne sont pas toujours précis entre le radar Pocket et l'ALFANO. De ce fait, il y a des inégalités de traitement.

La DSR considère que cette marge permettrait d'homogénéiser les exercices et d'éviter les conflits sur le terrain.

Le SANEER rappelle le respect de la Directive européenne et la notion de freinage d'urgence.

Au regard de la proposition, nous aurions à évaluer un freinage à allure normale et non un freinage d'urgence. Baisser la vitesse amènera une baisse de technicité (verrouillage des bras, regard lointain, action frein arrière puis frein avant).

Le SANEER & SR est opposé à cette proposition.

Il est hors de question de dénaturer une épreuve pour un défaut de matériel.

La DSR nous informe que l'ALFANO est très sélectif car la mesure est au dixième près.

Le SANEER & SR demande à ce qu'un test dynamique soit réalisé.

- **Révision du temps minimum pour la partie extra-lente**

La DSR indique que c'est sur la première partie « sinueuse » du parcours que le candidat est trop rapide, et qu'il récupère le temps sur la partie en ligne droite. Ce qui dénature l'exercice.

La DSR réfléchit à rendre cet exercice plus accessible sans baisser le niveau d'exigence.

Pour le SANEER & SR, la révision des temps pour la partie extra-lente par l'abaissement des seuils, ne permettrait pas d'évaluer la maîtrise particulière des commandes du véhicule.

Le SANEER & SR considère que ce point est primordial dans la formation.

C'est la base d'apprendre l'équilibre de la moto !

La notation C, seuil en dessous de 12 ou 13 s, deviendrait anecdotique.

Si l'exercice n'est pas adapté, il faut le modifier.

En contre-proposition : le SANEER & SR peut envisager, sur ce point, uniquement de passer la marge de la notation B de 13-16 s (au lieu de 14-16s) mais demande à ce que des tests soient effectués.

- **Conservation des exercices précédemment validés lors du deuxième essai**

La proposition envisagée serait de faire repasser au candidat la seule partie échouée (sous conditions définies).

Par exemple : si l'échec concerne la stabilité (trop de pieds posés) ou plus d'un certain nombre d'exercices échoués, une reprise en totalité du parcours est nécessaire.

Pour le SANEER & SR : l'épreuve est une épreuve tout-en-un.

L'exercice est un tout-en-un, cela reviendrait à dénaturer le principe de parvenir à réaliser un ensemble de manœuvres à la suite.

Dans le cas où un candidat ayant consommé tous ses pieds "autorisés", comment reprendre l'évaluation ? De plus, face à un cumul d'erreurs, le candidat devra refaire l'intégralité du parcours alors que le candidat voisin n'en fera qu'une partie. Il y aurait donc une inégalité de traitement entre les candidats.

On dénature l'examen. Il faut travailler sur la qualité de la formation, le volume horaire.

On a pris la mauvaise habitude de regarder chez nous, du côté de l'évaluation, ce que l'on peut faire. Il est grand temps de regarder, contrôler la qualité et le niveau des formations dispensées par les EECA !

De plus, pour évoquer un tel changement, faudrait-il que la DSR ait des statistiques précises sur l'évaluation des épreuves. Si tel est le cas, le SANEER & SR souhaite en être destinataire.

La question est comment la sous-direction ERPC peut-elle être persuadée du fondement de ces propositions en l'absence d'une grille d'évaluation des épreuves HC permettant de faire remonter les informations ?

Le SANEER & SR est contre cette proposition.

M. LAPLACE, Chef du BFER, nous informe qu'il est nécessaire de revoir les arrêtés du 5 mars 1991 relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement de la conduite des véhicules à moteur et à la sécurité routière (article 7 à 9) et du 24 juin 1992 relatif à la formation à la conduite des motocyclettes et des motocyclettes légères qui sont trop anciens. La DSR a pour projet de

revoir le découpage du volume horaire de formation. Actuellement, le découpage est de 8h en HC et 12h en CIR. L'objectif serait 8h en HC, 8h en CIR et 4h à la discrétion du formateur selon les difficultés de l'élève en HC ou CIR.

La sous-direction ERPC souhaite aussi mettre l'accent sur les formations qualifiantes et les contrôles de celles-ci.

À ce propos, le contrôle des formations, où en est-on avec les remontées de l'application ConSta ?

M. LAPLACE indique se servir des remontées du livret numérique pour alimenter ConSta.

Pour le SANEER & SR, le but de ConSta était aussi de contrôler les formations des EECA sur le terrain. Il est donc possible d'obtenir des informations sur les formations passées mais rien sur celles qui sont programmées. Ce but est-il toujours d'actualité ou abandonné ?

Réponse : Pas dans l'immédiat. Le programme est reparti pour 4 ans (budget).

Le SANEER & SR souhaite connaître le calendrier concernant la volumétrie, la répartition des heures de formation moto.

Pour le BFPER, cette évolution doit être concomitante à la réforme moto.

L'ensemble des remontées RdvPermis va donner la volumétrie en B et en A.

Ces remontées vont permettre d'objectiver la volumétrie des formations.

- **Imposer le casque intégral/modulable en position fermée en examen**

La sous-direction ERPC souhaite imposer le port du casque intégral ou modulable lors de l'examen moto.

Le SANEER & SR s'interroge sur la base juridique qui peut permettre de l'imposer. De nombreux débats avait eu lieu sur l'équipement obligatoire lors des travaux de la réforme de 2020.

Le SANEER & SR ne s'oppose pas à cette proposition qui va dans le sens d'une plus grande sécurité.

- **Réduction de la durée de l'épreuve en Circulation**

Le taux de réussite est, selon ERPC, identique au HC.

Actuellement, l'épreuve en circulation dure 40 min, toutefois, la DSR indique que dans la réalité elle est plutôt de l'ordre de 32 min.

La DSR propose de passer de conduite effective à 25 min contre les 26 min constatées aujourd'hui.

Le SANEER & SR est contre cette proposition et demande à conserver la durée actuelle des examens hors-circulation et circulation.

Concernant « la durée effective » de l'épreuve constatée dans la « réalité », le SANEER & SR rappelle que la durée actuelle de 40 min a été mise en place en juillet 2023, soit il y a environ 18 mois.

S'il s'avère que la durée de l'examen CIR n'est pas respectée (selon les dires de nos interlocuteurs), alors un rappel peut être effectué auprès des BER. Le SANEER & SR constate que la modification de la durée de l'examen a eu lieu en plein été en 2023, alors que le texte, l'arrêté, a été publié le 20 décembre 2022, soit 6 mois avant sa mise en œuvre. Le message n'a peut être pas été bien relayé jusque sur le terrain.

Pour rappel, l'épreuve CIR de 40 min est composée d'une phase de conduite qui doit avoir une durée **de 35 min**.

L'examen CIR est composé de :

1. Vérification de l'identité
2. Présentation de l'épreuve
3. Essai équipement radio
4. Épreuve (La phase de conduite, qui comprend la présentation de l'équipement, l'installation sur le motorcycle et la situation arrêt/départ, doit avoir une durée de 35 minutes dont 10 minutes de conduite autonome)
5. Bilan et transcription du résultat

Qu'est-ce que la DSR souhaite supprimer pour passer de 35 mn à 25 mn ?

10 minutes de moins, ce n'est pas rien ... Réduire la durée de la conduite autonome, partie particulièrement importante à évaluer pour la sécurité du motard ?

Le SANEER & SR n'a obtenu aucune réponse de nos interlocuteurs à cette question !

La contre proposition du SANEER & SR : Que l'épreuve avec passager soit évaluée lors de la phase de conduite de l'examen CIR.

La durée de l'examen HC et l'épreuve en circulation doivent rester dans les durées actuelles.

Rédacteurs :

Christophe NAUWELAERS,
Christine FROMM,
Olivier MACHELE,
Matthias LE BEVER.



SANEER & SR
DDT de la Marne
40 Boulevard Anatole France
CS 60554
51037 CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE
Cedex