



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Délégation à la Sécurité Routière

Paris, le 02 JUL. 2026
Réf. :

La Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière,
Déléguée à la Sécurité Routière

La Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière,
Déléguée à la Sécurité Routière

à

Mesdames les préfètes de département
Messieurs les préfets de département

Objet : Recensement de l'état des pistes motocyclettes (centres d'examens du permis de conduire A) de votre département ;

PJ : Extrait du cahier des charges de septembre 2012.

A la suite d'un dramatique accident survenu à Nevers lors de la formation motocyclette au cours duquel une inspectrice stagiaire a été gravement blessée et a dû être amputée de la jambe. J'attire votre attention sur la nécessité de procéder à une vérification des pistes utilisées par les services de l'État lors des examens pratiques motos dans votre département.

L'objectif de cette démarche est de vérifier que ces pistes répondent bien aux exigences définies dans le cahier des charges de septembre 2012, dont un extrait est joint à ce courrier. A cette occasion, les éventuels risques liés aux conséquences d'intempéries, à savoir glissade ou aquaplaning, pourront également être évalués. De même que la présence de poteaux, obstacle ou végétation mal entretenue à proximité.

Le bureau des ressources et de la formation de ma délégation pourra recueillir vos compte-rendus ou éventuels signalement et se tient à votre écoute pour répondre à vos éventuelles interrogations.

Bien à vous.

Estelle BALIT



5.4. Pistes



5.4.1. Objectifs

- Permettre le déroulement des épreuves de plateau des permis A et EC selon le type de pistes.



5.4.2. Description fonctionnelle

Les pistes permettant le déroulement des épreuves sont de 2 types. Les pistes A (moto) et les pistes EC (véhicules lourds) avec une séparation entre ces deux types de pistes.

Elles seront facilement accessibles par les véhicules examen depuis une aire de stationnement leur étant réservée :

- aire de stationnement d'une capacité de 15 motos pour la piste A ;
- aire de stationnement d'une capacité de 3 véhicules lourds pour la piste EC.

Les séparations des pistes A seront réalisées en forme de terre-plein bombé avec de la végétation à feuillage persistant.

Les pistes EC (s'il y a en a plusieurs) devront être réalisées sur une plate-forme unique de manière à pouvoir éventuellement modifier les tracés des évolutions des candidats.

Les séparations des pistes seront alors réalisées par un tracé au sol.

Une aire de retournement sera réalisée afin de permettre aux véhicules lourds de se positionner dans le sens de l'examen.



Piste A

Les dimensions de la piste doivent être :

- Longueur = 130 m ;
- Largeur = 8 m.

Une distance de 3 à 5 m maximum doit être réalisée entre 2 pistes A. Cet écart peut être sous forme de terre plein bombé avec de la végétation dont les feuillages sont persistants, d'une hauteur, lors de la mise en terre, de 1,10 m environ.

La structure de la chaussée doit être :

- Résistance minimale de 120 kg/cm² ;
- Revêtement rugueux de type Rugasphalt dans les zones de freinage et de demi-tour.

La partie de marquage, qui concerne les évolutions lentes de l'épreuve technique, doit être située, de préférence, du côté du bâtiment.



Piste EC

Les dimensions de la piste doivent être :

- Longueur = 110 m + 30 m de diamètre (aire de retournement lorsque celle-ci s'avère indispensable) ;
- Largeur = 9 m.



Une distance de 3 à 5 m maximum doit être réalisée entre 2 pistes EC. Cet écart peut être borné par un marquage au sol et permettre ainsi, de disposer de sa surface, pour modifier les évolutions des candidats le cas échéant. Dans ce cas la structure de cet écart sera identique à la structure des pistes.

La structure de la chaussée doit être :

- Résistance minimale de 180 kg/cm² ;
- Revêtement, hors gel, permettant l'utilisation de la piste lors des périodes de gel.

La partie de marquage, qui concerne l'arrêt « droit » de l'épreuve technique, doit être située, de préférence, du côté du bâtiment.

Le concepteur doit apprécier les charges au sol résultant :

- Des passages à allure lente et des passages répétés ;
- Des débéquetages des remorques chargées, qui notamment entraînent un phénomène de poinçonnement.

◆ **Piste Mixte**

Cette piste cumule les contraintes des 2 types de pistes A et EC définies ci-dessus. Elle doit offrir les 2 types de marquage respectif de 2 couleurs distinctes.

◆ **5.4.3. Surfaces**

Code	Unité fonctionnelle / type de local ou d'espace	Type 1		Type 2		Type 3A		Type 3B	
		Nbre	Surface utile totale	Nbre	Surface utile totale	Nbre	Surface utile totale	Nbre	Surface utile totale
B1	PISTES		1 877,0 m ²		2 737,0 m ²		4 434,0 m ²		3 777,0 m ²
B1-01	Piste A (L=130m - l=8m)	1*	1 170,0 m ²	1	1 040,0 m ²	1	1 040,0 m ²	2	2 080,0 m ²
B1-02	Piste EC (L=110m - l=9m)			1	990,0 m ²	2	1 980,0 m ²	1	990,0 m ²
B1-03	Aire de retournement (d=30m)	1	707,0 m ²	1	707,0 m ²	2	1 414,0 m ²	1	707,0 m ²

Code	Unité fonctionnelle / type de local ou d'espace	Type 4A		Type 4B		Type 4C	
		Nbre	Surface utile totale	Nbre	Surface utile totale	Nbre	Surface utile totale
B1	PISTES		5 474,0 m ²		4 817,0 m ²		6 131,0 m ²
B1-01	Piste A (L=130m - l=8m)	2	2 080,0 m ²	3	3 120,0 m ²	1	1 040,0 m ²
B1-02	Piste EC (L=110m - l=9m)	2	1 980,0 m ²	1	990,0 m ²	3	2 970 m ²
B1-03	Aire de retournement (d=30m)	2	1 414,0 m ²	1	707,0 m ²	3	2 121 m ²

* : Piste mixte A et EC : (L=130m - l=9m)