

## **Code canadien de sécurité**

### **Norme 2 : évaluation des connaissances et de la performance du conducteur**

**Janvier 2020**

ISBN : 978-1-927993-56-2

**Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé**

1111, promenade Prince of Wales

Bureau 404, Ottawa (Ontario) K2C 3T2

Tél. : 613.736.1003

Télec. : 613.736.1395

Courriel : [info@ccmta.ca](mailto:info@ccmta.ca)

ccatm.ca

## AVANT-PROPOS

La présente norme a comme objectif de vérifier que les candidats à l'obtention d'un permis de conduire possèdent les connaissances et les compétences requises pour conduire un véhicule de façon sécuritaire sur les routes du Canada.

Les épreuves théoriques et pratiques sont des éléments essentiels d'une politique de transport commune, puisqu'elles favorisent la sécurité routière et facilitent le libre déplacement transfrontalier des personnes. Il est généralement reconnu que plus une épreuve est difficile, plus le candidat s'y prépare, étudie et s'exerce, ce qui favorise une conduite sécuritaire et une meilleure performance<sup>1</sup>.

Des recherches montrent qu'un programme d'épreuves axé sur l'acquisition de connaissances essentielles préalables à l'obtention du permis de conduire peut réduire le risque d'accident<sup>2</sup>. En vérifiant les connaissances des nouveaux conducteurs, on s'assure qu'ils connaissent les bases du Code de la route avant de prendre le volant, ce qui favorise la sécurité routière<sup>3</sup>.

L'objectif de toute évaluation, qu'elle soit théorique ou pratique, est de vérifier que le candidat a les compétences nécessaires pour conduire un véhicule motorisé de façon sécuritaire. La performance dans l'exécution de diverses tâches sert de mesure de ces compétences.

À la page 24 de ses lignes directrices (2007), l'American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA) définit ainsi les compétences de conduite : « une capacité acquise par l'exercice et qui requiert des connaissances », ce qui les distingue d'autres compétences de base comme les compétences sensorielles, attentionnelles, perceptives, cognitives et psychomotrices. Dans ses lignes directrices, l'AAMVA décrit trois catégories de compétences :

- Perceptives – La capacité de percevoir les caractéristiques de divers environnements routiers, p. ex. d'évaluer les distances et de détecter les dangers.
- Attentionnelles – La capacité de se concentrer et de changer la cible de son attention, p. ex. de surveiller à la fois l'avant et le côté du véhicule lors d'un changement de voie.
- Motrices – La capacité de manipuler les commandes pour manœuvrer le véhicule, p. ex. de tourner le volant dans la juste mesure pour imprimer au véhicule la trajectoire voulue lors d'un virage (p. 24).

---

<sup>1</sup> AAMVA, *Guidelines for Knowledge & Skill Test Development*, 2007.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> B. Watson, J. Fresta, H. Whan, J. McDonald, R. Dray, C. Beuermann et R. Churchward, *Enhancing Driver Management in Queensland*, Land Transport and Safety Division, Queensland Transport, Brisbane, 1996; E. Haire, Allan F. Williams et David F. Freusser, *Driver License Testing of Young Novice Drivers*, NHTSA, Washington, D.C., 2011.

Le modèle canadien exige un certain degré d'indépendance constitutionnelle, de reconnaissance mutuelle des permis et de réciprocité. Compte tenu de l'importance des moyens de transport individuels, la possession d'un permis de conduire dûment reconnu par les administrations membres favorise la libre circulation des personnes et des marchandises. Les épreuves théoriques et pratiques sont deux éléments du système de délivrance du permis de conduire qui contribuent à l'atteinte de ces objectifs.

La présente norme résulte d'une démarche exhaustive et témoigne de l'engagement du CCATM à :

- ancrer ses normes dans les plus récentes données probantes, conformément au Principe 1;
- favoriser une approche des normes fondée sur un ensemble de principes;
- laisser la marge de manœuvre nécessaire aux administrations pour répondre à des besoins particuliers.

Les présentes directives et normes témoignent de l'engagement indéfectible des administrations canadiennes envers la sécurité publique, de pair avec un souci de maintenir autant que faire se peut le privilège de conduire.

# TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE .....	1
Principes.....	1
Structure de la norme .....	1
Utilisation de la norme.....	2
Autorité normative du CCATM .....	2
<b>Partie 1 Modèle pour l'évaluation des connaissances et de la performance .....</b>	<b>4</b>
Chapitre 1 : Introduction .....	5
Chapitre 2 : Définitions .....	5
Chapitre 3 : Modèle de norme .....	6
<b>Partie 2 Évaluation des connaissances .....</b>	<b>7</b>
Chapitre 1 : Introduction .....	8
Chapitre 2 : Conception des épreuves .....	9
Contenu, forme et formulation des questions .....	9
Notation.....	14
Chapitre 3 : Administration de l'épreuve .....	20
Chapitre 4 : Permis de classes supérieures (1-4) .....	22
<b>Partie 3 Évaluation de la performance (épreuves sur route et pratiques) .....</b>	<b>24</b>
Chapitre 1 : Introduction .....	25
Un nouveau modèle d'évaluation .....	25
Compétences .....	25
Types d'épreuves.....	26
Administration des épreuves sur route .....	27
Chapitre 2 : Épreuve sur route .....	28
Avant l'épreuve sur route.....	28
Compétences requises.....	30
Chapitre 3 : Arrêt de l'épreuve .....	35
Chapitre 4 : Reprise de l'épreuve .....	35
Chapitre 5 : Épreuve hors route .....	36
Chapitre 6 : Simulation.....	37
Chapitre 7 : Motocyclettes .....	38
Chapitre 8 : Permis de classe supérieure (1-4) .....	40
<b>Partie 4 : Vérification des freins pneumatiques .....</b>	<b>42</b>

<b>Chapitre 1 : Introduction .....</b>	<b>43</b>
<b>Chapitre 2 : Épreuve théorique.....</b>	<b>43</b>
<b>ANNEXE I : RÉFÉRENCES .....</b>	<b>45</b>
<b>ANNEXE II : LIGNES DIRECTRICES POUR LA NOTATION DE L'ÉPREUVE SUR ROUTE .....</b>	<b>46</b>
<b>ANNEXE III : PRATIQUES EN VIGUEUR DANS LES ADMINISTRATIONS — 2018 .....</b>	<b>56</b>

## CONTEXTE

### Principes

Le concept de « principe » englobe généralement les règles, les normes et les valeurs qui guident ou décrivent les comportements souhaitables d'un individu ou d'un groupe. Les personnes et les organisations se basent sur des principes pour agir.

Le Code canadien de sécurité (CCS) et la stratégie nationale de sécurité routière contiennent bon nombre de principes. La norme 2 du CCS s'articule autour des principes suivants :

- Les administrations s'engagent à respecter le principe « un conducteur, un permis, un dossier ».
- L'uniformité et l'harmonisation des pratiques entre les administrations canadiennes favorisent la sécurité routière.
- La norme 2 du CCS s'inscrit dans une approche systémique de la sécurité routière.
- La norme 2 du CCS est le produit d'une approche des exigences, des politiques et des lignes directrices fondées sur les données probantes.
- Les normes sont le fruit d'un processus de conception inclusif et participatif.
- À chaque classe de permis de conduire correspondent des épreuves théoriques et pratiques.
- L'évaluation des connaissances doit toujours précéder celle des performances pour assurer une compréhension de base des principes de conduite et du Code de la route.
- L'évaluation des performances doit se faire au moyen d'un véhicule correspondant à la classe de permis demandée et porter sur les compétences et les capacités sur route et hors route.
- L'évaluation est progressive; l'évaluation pour les classes de permis supérieures se fonde sur les compétences et les connaissances acquises lors de l'obtention du permis initial.

Les administrations peuvent interpréter ces principes dans leur sens large lors de l'application des normes et des politiques. Les principes servent de guide pour l'atteinte des objectifs de sécurité routière.

### Structure de la norme

La norme 2 du CCS contient :

1. L'introduction – le contexte entourant la norme, son interprétation et son application.
2. La norme – l'énoncé des spécifications techniques minimales à respecter<sup>4</sup>.
3. Le bien-fondé – des énoncés qui exposent la raison d'être de la norme et les éléments probants sous-jacents et qui définissent les buts, les avantages et les résultats visés des mesures, des approches et des orientations stratégiques prévues. Le bien-fondé fournit un contexte stratégique pour appuyer l'application de la norme.

---

<sup>4</sup> Adapté des politiques de l'AAMVA, 2016.

## **Utilisation de la norme**

Toutes les administrations canadiennes sont censées adopter les normes du CCS à titre de référence. Les normes du CCS représentent un seuil minimal et rien n'empêche les administrations de le dépasser. Chaque élément est expliqué et justifié. Enfin, la norme présente des pratiques existantes comme point de référence pour la compréhension des exigences.

## **Autorité normative du CCATM**

### **Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé**

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) est responsable de la coordination de tous les aspects de l'administration, de la réglementation et du contrôle du transport par véhicule automobile ainsi que de la sécurité routière au pays. Il compte parmi ses membres des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux.

Il partage avec ses membres une vision commune, soit doter le Canada du réseau de transport routier de passagers et de marchandises le plus sûr et efficace au monde. Le CCATM est l'organisme responsable du Code canadien de sécurité et exerce un leadership de collaboration dans les domaines de la recherche et des politiques en sécurité routière, des conducteurs et des véhicules ainsi que de la conformité et de la réglementation.

### **Vision**

Mettre en place le réseau de transport routier de personnes et de marchandises le plus sûr et le plus efficace au monde.

### **Mission**

Exercer un leadership collaboratif dans la gestion des priorités de sécurité routière au Canada.



## Histoire

Issu de la volonté des quatre provinces de l'Ouest de se concerter sur des questions d'intérêt commun en matière de transport routier, le CCATM voit le jour dans les années 1940. Au début de la décennie suivante, l'Ontario et le territoire du Yukon se joignent au groupe, puis en 1956, deux ans après la promulgation par le Parlement de la *Loi sur les transports routiers*, le CCATM prend une envergure nationale en réponse à un besoin grandissant d'uniformisation devant la croissance du nombre de véhicules et de déplacements.

En 1975, les représentants de toutes les provinces et des territoires ratifient la charte de l'organisme, un petit secrétariat permanent est mis sur pied, puis le gouvernement du Canada devient membre à part entière en 1977. Le CCATM prend sa forme et sa dénomination actuelles lors de son incorporation dix ans plus tard. Il a eu 75 ans en 2015.

Les membres du CCATM proviennent des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. L'organisme rend compte aux entités suivantes, selon les circonstances :

- le Conseil des sous-ministres et le Conseil des ministres
  - conseils et recommandations en matière de transports et de sécurité routière;
- les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux
  - valorisation de la clairvoyance et de la coopération en matière de transports et de sécurité routière dans l'intérêt commun de toutes les parties concernées;
- les intervenants
  - dialogue et consultation de tous les instants pour conserver au CCATM sa capacité d'intervention et son statut d'organisme de référence.

## Relation entre les modèles de catégorisation de chaque administration canadienne et les normes du CCATM

Les provinces et territoires du Canada établissent leurs propres épreuves théoriques et pratiques pour l'obtention du permis de conduire. En 1985, on a intégré des normes de catégorisation des permis de conduire dans le Code canadien de sécurité (CCS) afin d'uniformiser divers aspects de l'administration des conducteurs et des véhicules dans les provinces et territoires.

# **Partie 1**

## **Modèle pour l'évaluation des connaissances et de la performance**

## Chapitre 1 : Introduction

La présente partie énonce les normes et les lignes directrices pour l'élaboration et l'évaluation des épreuves visant à vérifier les connaissances et les compétences des candidats qui souhaitent conduire un véhicule motorisé sur les routes canadiennes. Notre cadre national de délivrance des permis de conduire vise à aider les organismes qui en sont responsables à uniformiser l'évaluation de la capacité des candidats au permis à conduire de manière sécuritaire et fluide.

Les épreuves mesurent les connaissances et les compétences nécessaires à l'obtention du permis de conduire telles que définies par les organismes de délivrance et incitent les candidats à acquérir ces connaissances et compétences et à adopter une conduite sécuritaire. Elles sont conçues et notées différemment selon leurs objectifs propres.

## Chapitre 2 : Définitions

**Épreuve pratique** : bien qu'elle soit parfois considérée comme synonyme d'épreuve sur route, l'épreuve pratique est une catégorie plus large qui peut porter sur les fonctions du véhicule, l'inspection avant le départ et l'inspection des freins pneumatiques, ainsi que l'utilisation de diverses technologies, comme les ordinateurs et les simulateurs.

**Épreuve sur route** : examen de conduite sur route effectué par un examinateur agréé par l'autorité compétente. Les épreuves sur route servent à évaluer la maîtrise des techniques de conduite. Dans certaines circonstances, elles peuvent néanmoins servir à évaluer la perception des dangers et les fonctions motrices et sensorielles nécessaires à la conduite d'un véhicule.

**Épreuve théorique** : évaluation servant à vérifier les connaissances du Code de la route, des dangers, de la signalisation et de la conduite sécuritaire. Elle peut se faire sur papier, par voie électronique ou verbalement.

**Examineur** : personne autorisée par une administration à faire passer une épreuve menant à la délivrance du permis de conduire.

## Chapitre 3 : Modèle de norme

Vous trouverez ci-dessous le gabarit des normes pour les épreuves théoriques et pratiques ainsi qu'une explication des renseignements qui s'y trouvent. Chaque norme énonce les exigences minimales s'appliquant aux épreuves. Les administrations peuvent imposer des exigences supplémentaires pour améliorer les résultats en matière de sécurité.

Elles peuvent aussi ajouter des exigences, des domaines de connaissance ou des pratiques pertinentes dans leur contexte propre. L'annexe III décrit des pratiques exemplaires (en date du 31 décembre 2018) que les administrations peuvent intégrer à leurs normes.

<b>Norme</b>	Exigences à respecter pour un élément ou un aspect précis d'une épreuve théorique ou sur route.
<b>Bien-fondé</b>	Description succincte des raisons sous-jacentes à la norme.
<b>Lignes directrices</b>	Détails concernant l'application de la norme et les procédures connexes.

# Partie 2

## Évaluation des connaissances

## Chapitre 1 : Introduction

Cette partie de la norme décrit les méthodes d'évaluation des connaissances des candidats au permis de conduire de toute classe. L'objectif premier de l'épreuve théorique n'est pas de prédire la conduite future, mais de l'améliorer en incitant les candidats à acquérir les connaissances nécessaires avant d'être autorisés à prendre le volant. Il s'agit d'une mesure de contrôle de la qualité, à l'instar de l'examen final d'un programme scolaire.

### Objectif

On utilise les épreuves théoriques pour vérifier les connaissances techniques, opérationnelles et théoriques d'une personne. Dans le contexte de l'obtention d'un permis de conduire, elles portent ordinairement sur les véhicules, le Code de la route et la signalisation. Au cours des dernières années, on a essayé d'étendre leur portée de façon à ce qu'elles évaluent également la capacité à détecter les dangers et à réagir dans certaines situations. Les épreuves théoriques prennent plusieurs formes : écrite, orale, électronique, etc.

Des recherches montrent que la réussite d'un programme axé sur les connaissances essentielles réduit la probabilité qu'un conducteur soit responsable d'une collision (AAMVA, 2014). L'objectif des épreuves théoriques est de s'assurer que les conducteurs possèdent les connaissances nécessaires pour conduire un véhicule en toute sécurité et faciliter la mobilité. Mais ce n'est pas tout d'évaluer les connaissances du candidat, encore faut-il lui donner les moyens de les acquérir, par exemple en produisant un manuel ou d'autre matériel de formation. La présente norme traite des exigences en matière de connaissances et d'évaluation, ainsi que des accommodements nécessaires pour les candidats ayant des limitations linguistiques et de littératie.

La présente partie porte plus spécifiquement sur les exigences applicables aux épreuves théoriques :

- Conception des épreuves
- Domaines de connaissance clés pour la conduite sécuritaire d'un véhicule (véhicule de tourisme, motocyclette, véhicule commercial ou autre)
- Administration de l'épreuve

## Chapitre 2 : Conception des épreuves

Les éléments de conception des épreuves sont a) le contenu, la forme et la formulation des questions, b) la notation et c) les questionnaires multiples.

### Contenu, forme et formulation des questions

#### CONTENU DES QUESTIONS

Une épreuve théorique ne peut mesurer qu'un échantillon des connaissances d'un candidat. Toutefois, si cet échantillon est suffisamment vaste et représentatif, l'épreuve peut dresser un portrait fiable des connaissances globales du candidat.

<b>Norme</b>	Dans la mesure du possible, les questions de l'épreuve doivent couvrir tous les domaines de connaissance exigibles pour l'obtention du permis de conduire, tels que définis dans la présente norme.
<b>Bien-fondé</b>	Les épreuves théoriques étaient auparavant axées sur les lois et règlements régissant la conduite d'un véhicule automobile, mais il est maintenant généralement admis que les candidats doivent posséder toutes les connaissances qui ont une incidence sur la sécurité et la mobilité. Au Canada, ces renseignements sont accessibles dans les manuels de conduite, les sites Web des administrations publiques et d'autres documents approuvés par le gouvernement. Les exigences en matière de connaissances comprennent, en plus des lois et règlements, les procédures, les principes, les faits et les concepts de conduite, y compris ceux qui permettent aux conducteurs de conduire leur véhicule correctement et ceux qui les motivent à le faire. Les domaines de connaissance à évaluer sont le fruit d'une analyse exhaustive des tâches du conducteur et de leur priorité selon leur importance pour la sécurité routière (AAMVA, 2014).
<b>Lignes directrices</b>	Le contenu des questions doit être tiré directement du manuel d'étude ou d'autres sources et documents gouvernementaux approuvés et accessibles au public.

## TYPES DE QUESTIONS

Le questionnaire à choix multiple représente le meilleur moyen pratique d'évaluer un grand nombre de candidats de façon uniforme et objective dans les limites des ressources dont disposent habituellement les organismes de délivrance de permis. Cela s'applique également aux questions dites communigraphiques, basées sur de petits diagrammes présentant un scénario, qui évaluent l'habileté du candidat à trouver la meilleure solution en fonction du Code de la route, des règlements et des paramètres du scénario.

<b>Norme</b>	Les questions doivent être à choix multiple et respecter les lignes directrices ci-dessous.
<b>Bien-fondé</b>	Le questionnaire à choix multiple représente le meilleur moyen pratique d'évaluer un grand nombre de candidats de façon uniforme et objective. Il faut éviter les questions de type vrai ou faux, puisque le candidat a une chance sur deux de choisir la bonne réponse sans la connaître, ce qui est contraire aux objectifs de l'évaluation.
<b>Lignes directrices</b>	<p>La conception des questions à choix multiple doit respecter les principes suivants :</p> <p>Contenu des options – Toutes les options doivent porter sur le même élément d'information et permettre de déterminer si le candidat le connaît ou non. Si les options portent sur différents sujets, il est impossible de déterminer ce que sait le candidat.</p> <p>Bonne réponse – Chaque question doit avoir une seule bonne réponse, les autres options doivent être clairement incorrectes. Le candidat ne doit pas avoir à trouver la « meilleure bonne réponse », mais la seule bonne réponse.</p> <p>Nombre d'options – En général, plus le nombre d'options est élevé, plus les chances de deviner la bonne réponse sont faibles. Cela n'est cependant vrai que lorsque toutes les options sont plausibles. Dans le contexte du permis de conduire, il peut s'avérer difficile de concevoir plus de trois options plausibles. L'ajout d'une quatrième option que personne ne choisit ne fait qu'allonger l'épreuve sans l'améliorer.</p> <p>Vrai ou faux – Le format « vrai ou faux » est à éviter, puisque la probabilité de deviner la bonne réponse est trop élevée et qu'il existe plusieurs interprétations de ce qui constitue une réponse « vraie ». Il n'est pas rare qu'un candidat particulièrement compétent donne la mauvaise réponse à une question parce qu'il connaît des exceptions à un énoncé « vrai ».</p> <p>Position de la bonne réponse – La position de la bonne réponse doit être aléatoire afin d'éviter que les candidats n'en retirent un avantage, par exemple en découvrant une tendance ou un système.</p>



## FORMULATION DES QUESTIONS

Les responsables de la délivrance des permis doivent s'assurer qu'il est impossible de réussir l'épreuve en mémorisant simplement les réponses à un nombre limité de questions. La meilleure façon d'atteindre cet objectif est d'utiliser une sélection restreinte de questions parmi un grand ensemble. Plus la banque de questions possibles est volumineuse, plus le nombre de combinaisons différentes est élevé. Avec les outils informatiques à notre disposition, il est aujourd'hui possible de créer un questionnaire unique pour chaque candidat. Ces pratiques empêchent les candidats qui passent l'épreuve une deuxième fois d'obtenir des notes élevées simplement parce qu'ils ont retenu les réponses.

<b>Norme</b>	Les questions doivent être formulées de manière à maximiser la probabilité que les candidats qui connaissent la réponse répondent correctement et que ceux qui ne la connaissent pas donnent une mauvaise réponse (validité).
<b>Bien-fondé</b>	Cette pratique encourage les candidats à acquérir les connaissances plutôt qu'à mémoriser les questions de l'épreuve.
<b>Lignes directrices</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pour atteindre cet objectif, il faut éviter les éléments suivants :</li><li>•</li><li>• Les mots ou les phrases complexes – L'épreuve vise à mesurer les connaissances et non la compréhension écrite.</li><li>• Les options de type « Toutes ces réponses » – Dans ce type de question, toutes les options sont correctes. Le candidat pourrait donc arrêter son choix à la première option.</li><li>• Les options de type « aucune de ces réponses » – Lorsque cette option est la bonne, il n'y a aucune façon de déterminer si le candidat connaît la vraie réponse à la question.</li><li>• Le jargon juridique – Le grand public ne comprend pas toujours les subtilités des textes juridiques. Il faut éviter les termes spécialisés et les extraits de loi.</li><li>• La forme négative – Une question qui commence par « Parmi les options suivantes, laquelle n'est pas... » demande au candidat de trouver une mauvaise réponse. Un candidat compétent choisira souvent la bonne réponse par oubli de la consigne. Le manque d'uniformité dans les options – Il faut éviter tout ce qui pourrait attirer l'attention sur une option particulière, par exemple un énoncé beaucoup plus long que les autres, l'utilisation de mots accrocheurs comme « sécuritaire » ou l'inclusion d'une justification dans les réponses incorrectes pour les rendre plus plausibles.</li></ul>

## DOMAINES DE CONNAISSANCE

Les questions d'évaluation doivent être créées à partir d'un ensemble restreint de domaines de connaissance. Le tableau 1 montre ces domaines et les sphères de connaissances qui les composent.

**Tableau 1 : Domaines de connaissance – véhicule de tourisme**

<b>AVANT ET APRÈS LA CONDUITE</b> Réglages Protection des occupants Inspection du véhicule Sécurité du véhicule	<b>COMMUNICATION</b> Signalement de son intention Communication de sa présence	<b>PRÉPARATION DU CONDUCTEUR</b> Normes médicales d'aptitude à la conduite Alcool et drogue au volant Distraction au volant Rage au volant Conduite agressive
<b>CONTRÔLE DU VÉHICULE</b> Démarrage Accélération Changement de vitesse (transmission manuelle) Direction Maintien dans la voie Virage Régulation de la vitesse Ralentissement/arrêt Caractéristiques spéciales Marche arrière	<b>VITESSE</b> Respect des limites Ajustement en fonction de l'adhérence Ajustement en fonction de la visibilité Ajustement en fonction de la densité de circulation Risques spécifiques	<b>PARTAGE DE LA ROUTE</b> Cyclistes et piétons Camions-remorques Véhicules commerciaux et poids lourds Motocyclettes Animaux Véhicules d'urgence
<b>RÈGLES DE LA CIRCULATION</b> Régulation du trafic Utilisation des voies Virages Priorité Restrictions liées aux types de véhicules Restrictions liées au stationnement	<b>POSITIONNEMENT DU VÉHICULE</b> Derrière un autre véhicule Lors d'un dépassement À une intersection Lors d'un arrêt ou du stationnement	<b>ENVIRONNEMENT</b> Brume Reflets Éclairage Neige, glace (y compris la glace noire), pluie Routes de gravier Chantiers de construction Inondation
<b>CHAMP VISUEL</b> Maintien de l'attention Surveillance à l'avant Surveillance latérale Angles morts Rétroviseurs Utilisation des phares	<b>URGENCES</b> Pannes Évitement des collisions Procédures en cas d'accident	<b>ÉTAT DU VÉHICULE</b> Vérification de sécurité Inspection

## ÉLÉMENTS ET DOMAINES DE CONNAISSANCE PROPRES À LA CONDUITE D'UNE MOTOCYCLETTE

Le tableau 2 contient les domaines de connaissance supplémentaires s'appliquant à la conduite d'une motocyclette. Les candidats qui passent l'épreuve théorique spécifique aux motocyclettes n'ont pas forcément passé celle pour les véhicules de tourisme et, par conséquent, les domaines de connaissance du tableau 1 demeurent pertinents pour les motocyclistes débutants.

**Tableau 2 : Domaines de connaissance – Motocyclettes**

<b>INSPECTION DU VÉHICULE</b> Inspection avant le départ	<b>POSITIONNEMENT DANS LA VOIE</b> Visibilité (voir et être vu) Zone tampon Évitement des dangers sur la chaussée Tracés d'évitement
<b>ÉQUIPEMENT DE PROTECTION</b> Visibilité Protection	<b>NÉGOCIATION DES VIRAGES</b> Gestion de la vitesse Sélection de la bonne voie Contrôle directionnel visuel (regarder là où on se dirige) Contre-braquage à l'approche d'un virage
<b>COMMANDES DE LA MOTOCYCLETTE</b> Emplacement Fonctionnement	<b>MANŒUVRES D'URGENCE</b> Arrêt rapide Évitement des obstacles Pannes
<b>CONTRÔLE DU VÉHICULE</b> Départ/contrôle de l'embrayage Équilibre et contrôle directionnel Changement de rapport Freinage	<b>SITUATIONS PARTICULIÈRES</b> Transport de passager ou de charges Caractéristiques de la route Facteurs météorologiques

### SIGNALISATION ROUTIÈRE

L'évaluation de la connaissance de la signalisation routière est particulièrement importante, car c'est un indicateur de la capacité d'un candidat à comprendre les règles de conduite et de circulation qui régissent la sécurité et la mobilité. Cette évaluation peut prendre plusieurs formes, comme des questions à choix multiple, des tableaux à remplir ou des questions communigraphiques. L'informatique simplifie considérablement cette dernière forme et facilite la mise à jour du matériel pédagogique et d'évaluation.

## ÉVALUATION DE LA PERCEPTION DU DANGER

La perception du danger est un élément essentiel de la sécurité routière et fait de plus en plus souvent l'objet d'une évaluation dans le cadre de la formation et des épreuves. On entend par perception du danger la capacité d'un conducteur à anticiper les situations dangereuses sur la route<sup>5</sup>. Le candidat doit reconnaître l'existence d'un élément dangereux, juger si sa trajectoire ou celle de son propre véhicule pourrait causer un accident, puis déterminer la réaction appropriée<sup>6</sup>. Contrairement aux épreuves de perception du danger dynamique (EPDD), les épreuves de perception du danger statique (EPDS) ne fournissent aucune information sur le mouvement.

En général, les épreuves de perception du danger sont liées de façon causale au risque de collision<sup>7</sup> et les résultats à l'évaluation peuvent aider à prédire le risque d'accident dans diverses populations<sup>8</sup>. De nombreuses études qui se sont penchées sur la validité et l'efficacité des épreuves de perception du danger ont utilisé des séquences dynamiques ou des simulations plutôt que des images fixes. Cependant, les données probantes ne donnent l'avantage ni à l'une ni à l'autre des techniques<sup>9</sup>.

### **Notation**

#### CHOIX DES QUESTIONS

Il revient aux administrations de déterminer la note de passage de leurs épreuves, qui a une incidence directe sur le degré de connaissance des détenteurs de permis de conduire : plus la note de passage est élevée, plus on peut s'attendre à ce que les conducteurs soient compétents.

<b>Norme</b>	Il faut examiner les taux de réussite et d'échec pour assurer une évaluation juste et équitable.
<b>Bien-fondé</b>	Il est important d'examiner les taux de réussite et d'échec, ainsi que les questions de qualité discutable (c'est-à-dire pour lesquelles le taux de réussite ou d'échec est démesurément élevé) pour garantir que les épreuves sont justes, précises et valides.

---

<sup>5</sup> Horswill et McKenna, 2004.

<sup>6</sup> Scialfa, Borkenhagen, Lyon et Deschênes, 2012.

<sup>7</sup> Insurance Institute for Highway Safety, 2010; McKnight et McKnight, 2003.

<sup>8</sup> Darby et coll., 2009; Horswill et coll., 2010a; Wells et coll., 2008.

<sup>9</sup> Scialfa et coll., 2012

<b>Lignes directrices</b>	<p>Fréquence des réponses – la proportion de candidats qui répondent correctement ou incorrectement à chaque question doit être examinée afin de déterminer les lacunes possibles dans la formulation des questions.</p> <p>Il faut examiner les questions pour lesquelles le taux de réussite est extrêmement faible ou ne s’améliore pas à la reprise de l’épreuve, afin de s’assurer que leur formulation n’induit pas les candidats en erreur. De la même façon, il convient de revoir les questions pour lesquelles le taux de réussite avoisine les 100 %, pour s’assurer que leur formulation ne suggère pas la bonne réponse.</p> <p>Lorsqu’une proportion trop élevée de candidats n’atteignent pas la note de passage, plutôt que d’abaisser cette dernière, il faut s’efforcer d’améliorer les connaissances des candidats ou la procédure d’évaluation, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• cerner les questions qui posent problème;</li> <li>• clarifier les questions ambiguës et éliminer les nuances subtiles;</li> <li>• mettre à jour les sections du manuel d’étude couvrant la matière en question, soit en leur donnant davantage de visibilité, soit en clarifiant le message.</li> </ul>
---------------------------	---

### ÉVALUATION DES ÉPREUVES THÉORIQUES

Il est important de vérifier si les épreuves atteignent leur objectif, soit de favoriser la conduite sécuritaire des véhicules. Les questions qui composent l’épreuve ne constituent qu’un petit échantillon de ce que les conducteurs sont censés savoir. Si cet échantillon ne permet pas d’estimer les connaissances globales d’un candidat, il se pourrait que de nombreux candidats qui en savent assez pour réussir échouent, et vice versa.

<b>Norme</b>	La note de passage à une épreuve théorique est de 80 %.
<b>Bien-fondé</b>	<p>Dans le domaine de l’éducation générale, la note de passage est inférieure à la norme de 80 % actuellement en vigueur pour l’épreuve théorique. Ce relèvement de la note de passage se justifie par l’importance cruciale des connaissances et des habiletés en question pour l’obtention du permis et la conduite.</p> <p>De plus, la plupart des candidats sont de nouveaux conducteurs, auxquels il manque les compétences et les réflexes qui s’acquièrent avec l’expérience. Dans ce contexte, une note de passage élevée va de soi.</p>
<b>Lignes directrices</b>	Il faut informer les candidats à l’avance des normes de notation pour les encourager à se préparer adéquatement à l’épreuve.

### QUESTIONNAIRES MULTIPLES

Les provinces et territoires canadiens offrent habituellement plusieurs versions du questionnaire afin de réduire au minimum les chances qu’un candidat qui reprend l’épreuve soit en mesure de répondre correctement aux questions pour les avoir déjà vues.

## ÉVALUATION AUTOMATISÉE

Les appareils électroniques et les logiciels servant à l'administration automatique des épreuves théoriques sont aussi efficaces que populaires. Bien qu'il existe un large éventail de tels dispositifs, presque tous affichent les questions à l'écran et exigent que les réponses soient saisies électroniquement<sup>10</sup>.

L'automatisation offre de nombreux avantages :

- Traitement – Réduction de la main-d'œuvre nécessaire pour la correction des épreuves ainsi que la consignation des résultats dans les dossiers des conducteurs et le stockage à des fins statistiques;
- Élimination des erreurs humaines – L'ordinateur corrige de façon complètement objective;
- Rétroaction – L'automatisation permet aux candidats de connaître la bonne réponse immédiatement après avoir enregistré la leur. Un candidat qui échoue sait donc pourquoi et ne demande pas d'explications qui peuvent exiger plus de temps à un examinateur que la correction elle-même.
- Personnalisation aléatoire des questionnaires – L'automatisation permet de créer un questionnaire différent pour chaque candidat. Les questions sont choisies aléatoirement parmi une banque de questions électronique. Bien que les épreuves automatisées se prêtent à une telle approche, il est aussi relativement simple d'imprimer divers questionnaires où les questions ont été sélectionnées de façon aléatoire. Avec un nombre suffisant de questions, les questionnaires ainsi générés seront aussi représentatifs les uns que les autres et d'un degré de difficulté équivalent. Le nombre de questionnaires possible est très élevé. Il est même possible de programmer la sélection des questions pour éviter que les réponses à une question n'apparaissent dans la formulation d'une autre<sup>11</sup>.
- Une telle personnalisation comporte un double avantage. Premièrement, elle empêche les candidats de connaître les questions à l'avance, ce qui réduit la tricherie. Deuxièmement, elle permet de mettre fin à l'épreuve si le candidat atteint le seuil d'échec, ce qui libère l'équipement pour d'autres candidats et augmente l'efficacité du système.
- Graphisme – Grâce à l'informatique, il est maintenant facile et peu coûteux de créer des images statiques et dynamiques détaillées en couleur et donc de présenter des scénarios de conduite complexes de façon fidèle sans avoir recours à de longs blocs de texte. Si les candidats savent quoi faire dans des situations réelles de conduite, ils sont en mesure de répondre correctement aux questions, une condition difficile à remplir avec une épreuve écrite traditionnelle.

---

<sup>10</sup> AAMVA, *Guidelines for Non-commercial Knowledge and Skills Test Development*, 2014.

<sup>11</sup> *Ibid.*

## ÉPREUVES ÉCRITES

Autrefois la méthode de choix, l'épreuve écrite laisse maintenant la place aux évaluations électroniques et informatiques, où les connaissances du candidat sont évaluées au moyen d'une série de questions choisies au hasard parmi une banque électronique. En procédant ainsi, il est possible de générer des questionnaires personnalisés et de réduire grandement la probabilité qu'un candidat puisse mémoriser les réponses.

## TROUBLES DE LA LECTURE

Certains candidats ont des difficultés de lecture qui nuisent à leur capacité de réussir l'épreuve théorique écrite ou électronique. Ces troubles de la lecture se distinguent de ceux des candidats dont la langue maternelle n'est ni l'anglais ni le français, et peuvent porter sur la forme du langage, dont la grammaire, la morphologie et la syntaxe, et les aspects fonctionnels du langage, y compris la sémantique et la pragmatique<sup>12</sup>. Les épreuves orales tiennent lieu d'épreuves écrites pour évaluer un candidat qui présente des troubles de lecture.

Le document *Guidelines for Knowledge and Skill Test Development* (2014) de l'AAMVA présente cependant plusieurs désavantages de l'épreuve orale : 1) il est très difficile de verbaliser des questions portant sur un contenu très visuel, comme la signalisation routière ou les scénarios (p. ex. la perception du danger), 2) même si les candidats comprennent les questions, ils peuvent être incapables d'évaluer simultanément toutes les options, 3) l'examineur peut facilement compromettre l'intégrité de l'évaluation en aidant un candidat qui éprouve de la difficulté et 4) l'épreuve orale demande beaucoup de main d'œuvre et coûte donc plus cher à administrer que l'épreuve écrite.

<b>Norme</b>	Les administrations doivent établir des politiques et des exigences régissant l'administration de l'épreuve orale.
<b>Bien-fondé</b>	La normalisation des épreuves orales est importante pour maintenir l'intégrité et la validité de l'évaluation des connaissances. La mise en place de lignes directrices assure l'uniformité tant pour le personnel que pour les candidats et favorise la sécurité routière.

---

<sup>12</sup> Mark L. Batshaw, Nancy J. Roizen et Gaetano R. Lotrecchiano, *Children with disabilities*, 7<sup>e</sup> éd., Baltimore, Paul H. Brookes, 2016.

<b>Lignes directrices</b>	<p>Les épreuves orales doivent porter sur le même contenu que les épreuves écrites ou électroniques, mais en adapter la formulation et la terminologie au besoin pour faciliter la compréhension. Dans certaines situations, les questions orales pourraient servir à vérifier la compréhension ou les connaissances du candidat dans certains domaines précis.</p> <p>Dans tous les cas, les questions doivent être claires, directes et avoir une seule bonne réponse.</p> <p>Les questions orales ne doivent pas appeler une réponse subjective, car cela pourrait mener à des discussions et entraîner de la confusion au sujet de la bonne réponse.</p> <p>Il est bon d'examiner périodiquement les taux de réussite et d'échec pour chaque examinateur, afin d'identifier ceux dont les moyennes s'écartent fortement de celles des autres examinateurs du même bureau ou d'un taux de réussite moyen reconnu.</p>
---------------------------	--

### ÉPREUVES EN LANGUES ÉTRANGÈRES<sup>13</sup>

Plusieurs administrations canadiennes offrent leurs épreuves dans des langues autres que le français et l'anglais par souci d'équité.

<b>Norme</b>	Des politiques et des procédures doivent assurer l'intégrité du processus de traduction pour que les candidats de langue étrangère aient droit à une évaluation équitable et pour prévenir la tricherie ( <b>voir la section suivante</b> ).
<b>Bien-fondé</b>	<p>L'incapacité de lire ou de parler l'anglais et le français n'est pas nécessairement un obstacle à la bonne conduite d'un véhicule, pourvu que le conducteur possède les connaissances requises et soit capable d'interpréter les panneaux, la signalisation et les instructions sur la route. Il incombe à l'organisme de délivrance des permis de s'assurer que ces conditions sont respectées avant de délivrer un permis.</p> <p>Étant donné l'importance de la mobilité dans la vie de tous les jours, une personne incapable de réussir l'épreuve théorique en français ou en anglais pourrait être tentée d'obtenir son permis de façon frauduleuse ou de conduire sans permis. En répondant aux besoins des candidats allophones, une administration contribue donc à empêcher des conducteurs non qualifiés de compromettre la sécurité sur ses routes.</p>

<sup>13</sup> Les langues autres que les langues officielles d'une province ou d'un territoire. Par exemple, les Territoires du Nord-Ouest et le Nouveau-Brunswick ont le français et l'anglais comme langues officielles. Le Nunavut en compte quatre : l'inuktitut, l'anglais, le français et l'inuinnaqtun.



<b>Lignes directrices</b>	<p>Différents questionnaires écrits peuvent être traduits pour les candidats allophones qui ne peuvent pas passer l'épreuve en français ni en anglais. Si un candidat ne sait ni lire ni écrire dans sa propre langue ou qu'aucune version de l'épreuve n'existe dans cette langue, le candidat peut demander à passer une épreuve orale.</p> <p>Si aucun examinateur ne parle la langue du candidat, des dispositions peuvent être prises pour faire appel à un interprète indépendant et approuvé par la province ou le territoire, mais le candidat n'est pas autorisé à amener son propre interprète.</p>
---------------------------	---

## TRADUCTEURS ET INTERPRÈTES

Advenant un cas où la langue constitue vraiment un obstacle, il est souhaitable d'avoir recours à un interprète ou à un traducteur.

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'administration doit approuver tout interprète mandaté pour l'épreuve théorique.</li> <li>• L'administration doit approuver tout interprète en langue des signes mandaté pour l'épreuve théorique.</li> <li>• Les administrations doivent avoir des politiques en place pour atténuer les risques et les conséquences de la tricherie.</li> </ul>
<b>Bien-fondé</b>	<p>Le candidat doit être capable de comprendre les directives de base de l'examineur avec l'aide d'un interprète qualifié, notamment s'il souffre de surdité ou de troubles auditifs.</p>
<b>Lignes directrices</b>	<p>Tout interprète qualifié assistant un candidat doit pouvoir démontrer, preuve à l'appui, qu'il est soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• employé d'un service de traduction ou d'interprétation, ou qu'il l'a déjà été;</li> <li>• membre d'un ordre professionnel de traducteurs ou d'interprètes (p. ex. l'ordre des traducteurs et interprètes de la province), ou qu'il l'a déjà été.</li> </ul> <p>L'interprète doit présenter une preuve d'identité avec photo avant la prestation de ses services.</p> <p>Un interprète ne peut assister un membre de sa famille.</p>

## Chapitre 3 : Administration de l'épreuve

Depuis le 11 septembre 2001, on scrute de plus près les mécanismes qui mènent à la délivrance des permis de conduire. Cette attention a permis de relever plusieurs cas de fraude, notamment au chapitre de l'évaluation des candidats. Les documents officiels comme les permis de conduire ont une grande valeur pour ceux qui souhaitent commettre un crime ou obtenir illégalement des avantages et des droits financiers<sup>14</sup>.

Il est donc important de contrôler l'administration des épreuves théoriques, notamment l'environnement, pour combattre la fraude et maintenir l'intégrité du processus. Il est formellement interdit de tricher, de copier des réponses ou de consulter une personne autre que l'examineur pendant l'épreuve, puisque cela compromet la validité de celle-ci à titre de mécanisme de sécurité routière.

### MESURES DE SÉCURITÉ, PRÉVENTION DE LA FRAUDE ET TRICHERIE

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les questions sont déterminées au hasard pour tous les types d'épreuves.</li><li>• Les candidats ne sont pas autorisés à conserver les documents de l'épreuve.</li><li>• Les administrations ont des politiques en place qui sanctionnent la tricherie.</li><li>• Il est interdit d'utiliser un appareil électronique non autorisé pendant l'épreuve.</li></ul>
<b>Bien-fondé</b>	Les autorités chargées de délivrer les permis conçoivent de plus en plus d'épreuves de connaissances pratiques, ce qui a pour effet de diffuser les questions au grand public. Le fait de sélectionner des questions au hasard parmi une grande banque favorise le maintien de l'intégrité de l'épreuve, peu importe sa forme. Un processus d'évaluation bien rodé est un excellent moyen de prévenir la tricherie.
<b>Lignes directrices</b>	Il faut aménager les postes d'évaluation de façon à réduire au minimum les possibilités de copier les réponses d'autrui ou de tricher autrement, par exemple en consultant son téléphone cellulaire.

<sup>14</sup> AAMVA, *Best Practices for the Deterrence and Detection of Fraud*, 2015.

## REPRISE DE L'ÉPREUVE

<b>Norme</b>	Un candidat qui échoue à l'épreuve théorique doit attendre au moins un jour avant de pouvoir la reprendre.
<b>Bien-fondé</b>	Certains candidats demandent une reprise immédiate parce qu'ils croient, à tort, pouvoir réussir en cherchant simplement les réponses aux questions qu'ils ont manquées, ce qui est peu probable étant donné l'utilisation d'un questionnaire généré de façon aléatoire. Le fait d'exiger une journée d'attente donne aux candidats l'occasion d'étudier les domaines qu'ils ne maîtrisent pas et de se préparer à répondre à tout questionnaire.
<b>Lignes directrices</b>	S.O.

## Chapitre 4 : Permis de classes supérieures (1-4)

L'évaluation des connaissances requises pour obtenir un permis de classe supérieure se base en grande partie sur les normes, le bien-fondé et les lignes directrices s'appliquant à la délivrance d'un permis de classe 5, puisque les principes de base de la conduite, le Code de la route et la signalisation routière sont les mêmes pour toutes les classes. Il y a cependant quelques différences, présentées ci-dessous.

### TROUBLE DE LECTURE

La plupart des administrations canadiennes n'offrent qu'en français et en anglais les épreuves théoriques pour l'obtention d'un permis de classe supérieure. Un candidat qui présente des troubles de lecture dans l'une de ces deux langues peut demander une épreuve orale.

<b>Norme</b>	Les normes énoncées ci-dessus représentent les exigences minimales là où la loi le permet et il y a lieu de vérifier la conformité des administrations à ces dernières.
<b>Bien-fondé</b>	Étant donné la possibilité de blessures plus graves associées aux collisions impliquant des véhicules commerciaux lourds, le Code canadien de sécurité impose des normes plus strictes pour l'évaluation des candidats, la délivrance des permis et l'exploitation des véhicules.
<b>Lignes directrices</b>	Les administrations devraient tenir compte des <i>Federal Motor Carrier Safety Regulations</i> des États-Unis lorsqu'elles élaborent de nouvelles politiques et pratiques. La Federal Motor Carrier Safety Administration exige que les conducteurs soient capables de lire et de parler suffisamment l'anglais pour tenir une conversation, comprendre les panneaux de signalisation routière et les signaux en anglais, répondre aux demandes de renseignements officielles et remplir les rapports et dossiers requis.

## LANGUES ÉTRANGÈRES, TRADUCTEURS ET INTERPRÈTES

L'évaluation des connaissances pour les permis de conduire de classe supérieure est encore plus restrictive en ce qui concerne les langues étrangères. Étant donné le niveau élevé de compétence et les comportements attendus pour la conduite de véhicules commerciaux, le recours à des traducteurs ou à des interprètes est beaucoup plus limité. On s'attend à ce que les conducteurs puissent communiquer en français ou en anglais aux fins de la conformité et de l'application des exigences du Code canadien de sécurité relatives aux conducteurs et aux transporteurs.

<b>Norme</b>	L'administration doit approuver tout interprète mandaté pour l'épreuve théorique.
<b>Bien-fondé</b>	Cela permet aux administrations de contrôler la qualité et l'intégrité de leurs épreuves théoriques.
<b>Lignes directrices</b>	<p>Tout interprète qualifié assistant un candidat doit pouvoir démontrer, preuve à l'appui, qu'il est :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• employé d'un service de traduction ou d'interprétation, ou qu'il l'a déjà été;</li><li>• membre d'un ordre professionnel de traducteurs ou d'interprètes (p. ex. l'ordre des traducteurs et interprètes de la province), ou qu'il l'a déjà été.</li></ul> <p>L'interprète doit présenter une preuve d'identité avec photo avant la prestation de ses services.</p>

# **Partie 3**

## **Évaluation de la performance (épreuves sur route et pratiques)**

## Chapitre 1 : Introduction

L'objectif des épreuves sur route et pratiques est de déterminer si le candidat possède les compétences nécessaires pour conduire un véhicule de façon autonome, sécuritaire et favorable à la mobilité publique<sup>15</sup>, mais aussi de pousser les candidats à étudier et à s'exercer pour acquérir ces compétences. Cependant, la réussite de l'épreuve n'est pas une garantie que le détenteur du permis conduit en toute sécurité en situation réelle, car les gens se comportent souvent différemment en présence d'un examinateur.

### Un nouveau modèle d'évaluation

L'évaluation des compétences de conduite se fait dans de nombreux contextes : nouveau conducteur, obtention d'une nouvelle classe de permis, renouvellement d'un permis échu et détermination de l'aptitude physique et mentale à la conduite. En ce qui concerne le dernier exemple, il y a eu un changement dans l'approche adoptée pour l'évaluation de l'aptitude à la conduite. Traditionnellement, les normes médicales du CCATM étaient fondées principalement sur le modèle diagnostique, c'est-à-dire sur l'état de santé et les caractéristiques collectives présumées des personnes atteintes d'un problème de santé, plutôt que sur les effets de ce problème sur les fonctions nécessaires à la conduite sur une base individuelle. En ce qui a trait au fondement probant, les normes illustraient l'opinion générale des praticiens. À l'échelle nationale comme internationale, les autorités en matière d'aptitude à la conduite se préparent à adopter une approche fonctionnelle afin de déterminer l'aptitude à conduire. L'adoption d'une approche fonctionnelle pour déterminer l'aptitude à conduire permet de tenir davantage compte de l'effet du problème de santé sur les fonctions nécessaires à la conduite, qui peuvent être de nature cognitive, motrice ou sensorielle, plutôt que de s'en remettre uniquement à un diagnostic. Dans la mesure du possible, cette partie de la norme 2 du CCS sera conforme à l'approche fonctionnelle décrite dans la norme 6 — Normes médicales pour les conducteurs.

### Compétences

Les compétences de conduite se distinguent des connaissances théoriques, mais ces dernières sont importantes dans leur acquisition.

Les compétences de conduite diffèrent des capacités sensorielles, attentionnelles, perceptives, cognitives et psychomotrices de base. Si l'évaluation de ces dernières peut être pertinente pour certaines personnes présentant des lacunes au chapitre des compétences de conduite, elles ont toutefois presque toujours été omises dans l'évaluation initiale menant à l'obtention du permis de conduire. Cela dit, la situation est en train de changer et les administrations du monde entier, y compris du Canada, ont intégré des éléments d'évaluation des risques et de la perception des dangers tenant compte de ces capacités pertinentes à leurs épreuves.

---

<sup>15</sup> AAMVA, *Guidelines for Non-commercial Knowledge and Skills Test Development*, 2014.

Bien que les habiletés cognitives de base soient nécessaires pour apprendre et appliquer des faits, des procédures et des principes, les habiletés cognitives propres à la conduite automobile concernent principalement la navigation plutôt que la sécurité. En observant la réaction du candidat aux différentes situations et conditions routières pendant l'épreuve sur route, l'examineur peut déduire s'il possède les compétences nécessaires. L'épreuve sur route comprend plusieurs aspects : l'observation de la performance du candidat, les critères servant à déterminer ce qui constitue une performance acceptable, le trajet de l'épreuve, les procédures administratives et la méthode de notation.

### **Types d'épreuves**

L'évaluation des compétences de conduite peut prendre plusieurs formes.

Épreuve sur route – L'examineur attribue une note au candidat après l'avoir observé au volant de son propre véhicule suivant un trajet prédéterminé, mais en conditions de circulation réelles. Dans certains cas, l'examineur peut avoir recours à un véhicule muni de commandes manuelles et d'une pédale de frein côté passager, de rétroviseurs intérieurs et de petits rétroviseurs ronds pour suivre le regard du conducteur, notamment lors d'une évaluation de l'aptitude physique à conduire.

Épreuve pratique hors route – L'examineur observe le candidat pendant qu'il accomplit une série de manœuvres hors route en conditions contrôlées et lui attribue une note. Ce type d'évaluation, plus couramment utilisé pour certains types de véhicules commerciaux et de motocyclettes, couvre les essais de freins pneumatiques, les inspections avant le départ, les compétences pour la conduite d'une motocyclette, etc.

Simulation – L'examineur observe le candidat pendant qu'il réagit à une simulation de conduite reproduisant des conditions réelles, à l'aide d'écrans et de commandes manuelles qui exigent les mêmes capacités du conducteur qu'une automobile.

Les différents types d'épreuves servent à évaluer différentes compétences et nécessitent chacune leurs propres procédures.



## **Administration des épreuves sur route**

Les épreuves pratiques et sur route sont le meilleur moyen d'évaluer la capacité d'un candidat à conduire un véhicule motorisé de façon sécuritaire dans des conditions routières et de circulation variables, ainsi que de mesurer sa connaissance du véhicule et du Code de la route. L'évaluation peut aussi motiver le candidat à adopter une saine attitude sur la route et renforcer ses bonnes pratiques de conduite. L'évaluation des examinateurs de l'épreuve sur route, une fonction essentielle, fait l'objet de la norme 3 du CCS.

L'évaluation de la performance dans l'exécution de diverses tâches permet de déduire les capacités de conduite du candidat. Pour qu'une épreuve puisse mesurer les capacités de façon fiable et valide, ses composantes doivent respecter les exigences suivantes :

Uniformité – Tous les candidats doivent passer essentiellement la même épreuve, quels que soient le moment et l'endroit où ils la passent. Les candidats ayant des compétences équivalentes doivent avoir la même probabilité de réussir le test.

Objectivité – Dans la mesure du possible, les notes attribuées aux candidats doivent refléter leur performance et être exemptes de tout biais de la part de l'examineur. Deux examinateurs observant le même candidat devraient lui attribuer la même note.

Acceptation publique – Toute évaluation des compétences doit être acceptable pour le public, en ce sens qu'elle doit constituer une mesure valide des compétences de conduite nécessaires, qu'elle doit éviter de soumettre les candidats à un stress indu et qu'elle doit éviter d'exposer au danger le candidat, l'examineur et le public.

## Chapitre 2 : Épreuve sur route

Certains préparatifs garantiront au candidat la meilleure épreuve de conduite possible. Le plus important est sans doute de connaître les principes généraux que voici :

- L'épreuve de conduite n'est pas une formation, mais une évaluation des compétences de conduite et des connaissances du candidat.
- Une épreuve exhaustive aux normes élevées motive les conducteurs à acquérir d'avance les compétences et l'expérience nécessaires.
- Les rétroactions de l'examineur sont formatrices.

Un facteur important de l'épreuve de conduite touche la méthode utilisée pour la notation. Alors que les réponses aux questions de l'épreuve écrite sont soit bonnes, soit mauvaises, pour l'épreuve sur route, les examinateurs doivent faire preuve de discernement. Prenons par exemple le signalement d'un virage à gauche. Si le signal était donné à 30 mètres avant le virage, clairement, correctement et sans interruption jusqu'à la fin du virage, la procédure serait alors correcte. Par contre, si le signal était donné à seulement 15 mètres du virage, s'il était interrompu avant que le véhicule s'engage dans la courbe et si, lorsque fait manuellement, il pouvait être confondu avec celui d'un virage à droite, ce serait alors en partie incorrect. Dans un tel cas, c'est l'examineur qui décide si le degré d'erreur est suffisant pour justifier un retrait de points ou l'échec du candidat à cet élément de l'épreuve.

### Avant l'épreuve sur route

#### ADMINISTRATION

Avant de faire passer une épreuve à un candidat, l'administration doit s'assurer que ce dernier est autorisé par la loi à détenir le permis de conduire, le permis d'apprenti ou encore la classe de permis visés. De plus, l'examineur doit vérifier si le permis de conduire du candidat est assorti d'autres conditions, comme le port de verres correctifs ou la présence d'un antidémarrreur éthylométrique dans le véhicule. Il doit en outre s'assurer que le véhicule utilisé pour l'épreuve est dûment immatriculé et assuré.

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le conducteur a un permis de conduire valide et approprié.</li><li>• Le véhicule est dûment immatriculé et assuré.</li><li>• Le candidat respecte toute autre exigence ou condition légale au moment de commencer l'épreuve.</li><li>• L'examineur refuse de faire passer l'épreuve à tout candidat qu'il suspecte raisonnablement d'être sous l'influence de l'alcool ou de la drogue.</li></ul>
--------------	---

<b>Bien-fondé</b>	<p>La délivrance indue d'un permis augmente les risques de collisions et invalide l'assurance de toutes les parties impliquées dans un accident.</p> <p>En ce qui concerne les autres exigences légales, l'« affaire Grismer<sup>16</sup> » a fait progresser l'évaluation des conducteurs : chaque conducteur doit être évalué non pas en fonction de caractéristiques collectives présumées, mais à la lumière de ses propres capacités. Bien que cette approche fonctionnelle découle d'un contexte d'évaluation des aptitudes physiques et mentales à conduire, elle est de plus en plus appliquée aux épreuves sur route, tant ici qu'ailleurs dans le monde.</p>
<b>Lignes directrices</b>	<p>D'autres exigences légales peuvent être indirectement liées au permis de conduire ou à l'immatriculation et à l'assurance des véhicules, par exemple les droits de la personne et les précédents juridiques.</p> <p>En général, seuls le candidat et l'examineur peuvent se trouver dans le véhicule pour l'épreuve sur route. Toutefois, les lois provinciales sur les droits de la personne peuvent prévoir des cas particuliers qui permettent à une personne ou à un animal d'assistance d'accompagner le candidat.</p>

### VÉRIFICATION DU VÉHICULE

Les candidats doivent se présenter à l'épreuve sur route avec un véhicule sécuritaire et conforme au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* du Canada. Une vérification préalable du véhicule favorise la sécurité de toutes les parties. L'examineur a le pouvoir discrétionnaire de reporter l'épreuve s'il juge le véhicule du candidat non sécuritaire.

<b>Norme</b>	<p>Avant le début de toute épreuve sur route, un examinateur certifié ou approuvé par l'administration doit inspecter le véhicule du candidat et le déclarer sécuritaire et légal pour la conduite.</p>
<b>Bien-fondé</b>	<p>Pour assurer l'intégrité de l'évaluation et la sécurité du candidat, de l'examineur et du public, le véhicule utilisé pour l'épreuve sur route doit être en bon état de marche.</p>

<sup>16</sup> Colombie-Britannique (Superintendent of Motor Vehicles) c. Colombie-Britannique (Council of Human Rights), [1999] 3 R.C.S. 868

<b>Lignes directrices</b>	<p>Il est interdit d'utiliser aux fins de l'épreuve sur route un véhicule présentant des défauts ou des défaillances graves, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Direction fausse</li> <li>– Indicateur de vitesse défectueux</li> <li>– Freins défectueux, y compris le frein de stationnement</li> <li>– Essuie-glaces défectueux (par temps pluvieux)</li> <li>– Feu de freinage ou clignotant défectueux</li> <li>– Ceinture de sécurité défectueuse</li> <li>– Échappement bruyant ou fuyant</li> <li>– Odeur de fumée ou de cannabis</li> </ul> <p>Les administrations peuvent imposer d'autres conditions à leur entière discrétion.</p>
---------------------------	--

### Compétences requises

L'AAMVA définit ainsi les compétences de conduite : « une capacité atteinte par l'exercice et qui requiert des connaissances<sup>17</sup> ». Les compétences de conduite spécifiques abordées sont celles qui sont considérées comme essentielles pour la sécurité du conducteur et des autres usagers de la route. Elles se répartissent dans les trois catégories suivantes :

Compétences attentionnelles – La capacité de se concentrer et de changer la cible de son attention, p. ex. de surveiller à la fois l'avant et le côté du véhicule lors d'un changement de voie.

Compétences perceptives – La capacité de percevoir les caractéristiques de divers environnements routiers d'une façon qui ne nuit pas à la conduite sécuritaire du véhicule, p. ex. d'évaluer les distances et de détecter les dangers.

Compétences motrices – La capacité de manipuler les commandes pour manœuvrer le véhicule, p. ex. de tourner le volant dans la juste mesure pour imprimer au véhicule la trajectoire voulue lors d'un virage

<sup>17</sup> AAMVA, *Guidelines for Non-commercial Knowledge and Skills Test Development*, 2014.

## CATÉGORIES DE COMPÉTENCES

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Compétences requises par catégorie : <u>Compétences attentionnelles</u><ul style="list-style-type: none"><li>• Division de l'attention – Capacité de contrôler et de manœuvrer un véhicule tout en surveillant la circulation et les autres usagers de la route (recherche, signalisation, gestion de l'espace).</li><li>• Déplacement de l'attention – Capacité de changer la cible de son attention au besoin (regarder devant, sur les côtés, dans les rétroviseurs, etc.) et de balayer le champ visuel dans son entièreté.</li></ul><u>Compétences perceptives</u><ul style="list-style-type: none"><li>• Perception spatiale – Capacité de juger la nature et l'amplitude des changements de vitesse et de direction des autres utilisateurs de la route.</li><li>• Perception des écarts – Capacité de juger si l'écart entre deux véhicules est suffisant pour changer de voie, traverser une intersection ou s'insérer dans la circulation.</li><li>• Perception des distances – Capacité de jauger la distance, par exemple de déterminer si la distance qui sépare le véhicule d'un véhicule approchant en sens inverse est suffisante pour faire un dépassement.</li><li>• Détection des dangers – Capacité de détecter les dangers, par exemple les nids de poule, et d'analyser les caractéristiques et mouvements des autres usagers de la route comme les piétons, les cyclistes et les véhicules d'urgence.</li></ul><u>Compétences motrices</u><ul style="list-style-type: none"><li>• Accélération – Capacité d'appliquer la force adéquate sur la pédale pour accélérer sur des surfaces planes et inclinées.</li><li>• Changement de vitesse – Capacité de coordonner l'utilisation de l'embrayage, de l'accélérateur et du levier de changement de vitesse si le véhicule a une boîte de vitesses manuelle.</li><li>• Maintien de la vitesse – Capacité de réguler la puissance d'accélération afin de maintenir une vitesse constante.</li><li>• Maintien de la trajectoire – Capacité de coordonner la vitesse et la direction afin de maintenir le véhicule dans la voie, tant en ligne droite que dans une courbe.</li><li>• Virage – Capacité de coordonner la vitesse et la direction dans les virages à gauche et à droite.</li><li>• Ralentissement – Capacité d'appliquer les freins et de relâcher l'accélérateur pour réduire la vitesse.</li><li>• Arrêt – Capacité de coordonner l'utilisation des freins, de l'accélérateur et de l'embrayage pour immobiliser le véhicule à un point donné.</li><li>• Marche arrière – Capacité d'accomplir tout ce qui précède en marche arrière.</li><li>• Conduite en situation de traction limitée – Capacité d'accomplir tout ce qui précède sur des surfaces glissantes.</li><li>• Stationnement – Capacité de se stationner sur des surfaces planes, dans des pentes et entre deux véhicules.</li></ul></li></ul>
--------------	---

<b>Bien-fondé</b>	Les compétences de conduite spécifiques abordées sont celles qui sont considérées comme essentielles pour la sécurité du conducteur et des autres usagers de la route.
<b>Lignes directrices</b>	<p><b>Manœuvres lors de l'épreuve sur route</b></p> <p>Même si le nombre d'éléments est limité, l'examineur ne peut pas tous les observer. Le fait qu'un examinateur observe ou non un élément particulier dépend de l'attention qu'il y porte. Pour déterminer les éléments à évaluer, il faut tenir compte des points suivants :</p> <p style="padding-left: 40px;">Fréquence – Il faut que chaque candidat soit évalué selon le même ensemble d'éléments, et donc que chaque élément soit assez fréquent pour être observé à chaque évaluation. L'évaluation d'éléments qui dépendent de conditions de circulation ou météorologiques particulières nuit à l'uniformité.</p> <p style="padding-left: 40px;">Objectivité – Il faut privilégier les éléments qui peuvent être évalués objectivement. Par exemple, l'utilisation du clignotant, la surveillance du rétroviseur ou le maintien dans la bonne voie peuvent être observés de façon beaucoup plus objective que le ralentissement en présence d'un « danger ».</p> <p style="padding-left: 40px;">Sécurité et mobilité – Il faut tenir les épreuves dans un environnement sécuritaire pour le candidat, l'examineur et les autres usagers de la route et où le candidat ne nuira pas à la circulation.</p> <p>Pour faciliter ses observations, l'examineur peut décomposer chaque manœuvre en une série de tâches. Voici des exemples de manœuvres qui comportent une série de tâches à observer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Virage à droite ou à gauche sans franchissement de la circulation inverse</li> <li>• Virage à droite ou à gauche avec franchissement de la circulation inverse</li> <li>• Franchissement de la circulation transversale</li> <li>• Virage à gauche</li> <li>• Circulation inverse</li> <li>• Négociation d'une courbe</li> <li>• Changement de voie et vérification de l'angle mort (par-dessus l'épaule)</li> <li>• Insertion dans la circulation</li> <li>• Conduite en ligne droite</li> <li>• Sortie d'autoroute</li> <li>• Réactions aux changements dans la circulation</li> <li>• Stationnement</li> <li>• Arrêt</li> <li>• Franchissement d'une intersection, balayage du champ visuel (regarder à gauche et à droite)</li> </ul> <p>Chacune des manœuvres précédentes se compose d'un ensemble de tâches à effectuer dans un ordre précis. Ce sont ces éléments qui constituent la base de l'évaluation. En voici des exemples :</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Signalement – lors de virages, de changements de voie, de l’insertion et de sorties.</li> <li>• Position d’amorce – lors de virages et dans les courbes</li> <li>• Vitesse d’approche – lors de virages et dans les courbes</li> <li>• Arrêt complet – aux panneaux indicateurs d’arrêt et dans un embouteillage</li> <li>• Position à l’arrêt – aux panneaux indicateurs d’arrêt et aux feux rouges</li> <li>• Perception des écarts – lors du franchissement de la circulation transversale, de l’insertion dans la circulation ou d’un changement de voie</li> <li>• Recherche – lors de virages, de changements de voie, de l’insertion ou de la conduite en ligne droite</li> <li>• Régulation de la vitesse – dans les virages et les courbes et lors de l’insertion, d’une sortie ou de la conduite en ligne droite</li> <li>• Trajectoire – dans les virages, les courbes et lors de de l’insertion et de sorties</li> <li>• Sélection d’une voie – lors de virages ou de conduite en ligne droite</li> <li>• Maintien dans la voie – lors de conduite en ligne droite</li> <li>• Distance avec le véhicule précédent – lors de la conduite en ligne droite</li> <li>• Virage à trois points</li> </ul> <p>Stationnement – par devant, en marche arrière, dans une pente, en parallèle et en bord de route</p>
--	---

### CHOIX DU TRAJET

Toutes les épreuves sur route doivent suivre un trajet prédéterminé. Les examinateurs ne doivent pas décider du trajet pendant l’épreuve à moins de circonstances imprévues. De plus, le fait de déterminer le trajet à l’avance aide à maintenir l’uniformité.

<b>Norme</b>	Nombre de trajets – Il faut déterminer plusieurs trajets pour chaque site d’évaluation.
<b>Bien-fondé</b>	Une banque de trajets trop limitée permet aux candidats de s’entraîner sur chacun, de sorte que leur performance reflète leur mémorisation de l’itinéraire plutôt que leurs compétences générales de conduite.
<b>Lignes directrices</b>	<p>Durée du trajet – En quinze minutes de conduite dans un environnement urbain ou de banlieue typique, l’examineur peut habituellement faire plus de 150 observations des éléments susmentionnés. Ce nombre d’observations est un minimum pour une estimation fiable de la compétence d’un conducteur<sup>18</sup>.</p> <p>Tracé des trajets – Il est bon de voir le trajet comme un chemin qui mène d’une manœuvre à l’autre. Ainsi, il faut d’abord sélectionner des sites où l’examineur pourra observer le plus de manœuvres à évaluer possible, puis relier ces sites entre eux. Le plus difficile est de trouver suffisamment de sites propices à l’observation pour évaluer l’ensemble des compétences et des connaissances.</p>

<sup>18</sup> AAMVA, *Guidelines for Non-commercial Knowledge and Skills Test Development*, 2014.

<p>Maximisation des observations – Les diverses manœuvres offrent des possibilités très différentes d’observer les compétences en action. Par exemple, les virages, en particulier aux intersections sans feux de circulation, offrent beaucoup plus de possibilités d’évaluer les compétences du conducteur que la conduite en ligne droite. Il faut créer les trajets de manière à maximiser le nombre de manœuvres qui comportent les compétences à évaluer.</p> <p>Uniformité des manœuvres – les trajets diffèrent nécessairement les uns des autres, mais il est possible d’obtenir un certain degré d’uniformité en veillant à ce qu’ils comprennent tous le même nombre de manœuvres de chaque type, par exemple, trois virages à gauche avec franchissement de la circulation en sens inverse, etc.</p> <p>Conditions routières – Il est bon d’éviter les zones caractérisées par un grand nombre de feux de circulation, de véhicules lourds ou de piétons si ces éléments ralentissent indûment le déroulement de l’épreuve. Le nombre de comportements observables dans ces conditions ne vaut pas le temps perdu.</p> <p>Séparation des observations – Les sites d’observation des manœuvres doivent être suffisamment éloignés les uns des autres pour que l’examinateur ait le temps de noter la performance du candidat. Par exemple, dans un trajet qui comporte deux virages successifs, l’examinateur n’a pas assez de temps pour tout noter entre la dernière observation du premier virage et la première observation du virage suivant.</p> <p><i>Performance influencée par la circulation</i></p> <p>Les conditions de circulation le long du trajet peuvent nécessiter des décisions et des comportements imprévus (p. ex. suivre un véhicule devant soi, contourner un cycliste sur la route, réagir à un piéton qui traverse la rue, ralentir sur un chantier). Comme il n’est pas possible de prédire ces conditions, leur nature et leur nombre varient nécessairement d’une épreuve à l’autre. Les administrations doivent avoir en place une politique régissant la prise en compte de ces conditions dans l’évaluation.</p>
---



## Chapitre 3 : Arrêt de l'épreuve

Lorsqu'un candidat commet une faute suffisamment grave pour que la poursuite de l'épreuve soit non seulement inutile, mais qu'elle mette en danger le candidat, l'examineur ou le public, l'examineur doit pouvoir mettre fin immédiatement à l'épreuve et déclarer l'échec du candidat. Le défaut de s'arrêter à un feu rouge, la conduite à très haute ou à très basse vitesse, la conduite en sens inverse dans une rue à sens unique ou une bretelle de sortie, ou encore l'intervention de l'examineur pour éviter ou prévenir un accident sont tous des exemples de fautes graves qui entraînent la disqualification.

<b>Norme</b>	Causes de disqualification : <ul style="list-style-type: none"><li>• une infraction flagrante au Code de la route, p. ex. vitesse excessive, conduite dangereuse, franchissement d'une ligne double, défaut de s'immobiliser à un panneau d'arrêt;</li><li>• tout acte qui met le conducteur, l'examineur ou le public en danger;</li><li>• tout acte nécessitant une intervention de l'examineur;</li><li>• un accident;</li><li>• tout manque de coopération, tout comportement (physique ou verbal) violent, abusif, menaçant ou encore tout refus d'exécuter une manœuvre;</li><li>• toute offre de pot-de-vin ou de pourboire.</li></ul>
<b>Bien-fondé</b>	L'examineur peut mettre fin immédiatement à l'épreuve et déclarer l'échec du candidat lorsque celui-ci commet une faute suffisamment grave pour que la poursuite de l'épreuve soit non seulement inutile, mais qu'elle mette en danger le candidat, l'examineur ou le public.
<b>Lignes directrices</b>	Les administrations doivent définir ce qui constitue un acte dangereux en tenant compte de la norme.  L'examineur peut aussi mettre fin à l'épreuve sans toutefois faire échouer le candidat dans les situations suivantes : <ul style="list-style-type: none"><li>• le véhicule tombe en panne, subit une crevaison ou cesse autrement de fonctionner correctement pendant l'épreuve;</li><li>• le candidat tombe malade et est incapable de poursuivre;</li><li>• le temps se gâte à tel point que l'on doit interrompre l'épreuve pour des raisons de sécurité.</li></ul>

## Chapitre 4 : Reprise de l'épreuve

À l'heure actuelle, aucune administration canadienne ne restreint le nombre de tentatives pour l'épreuve pratique ou sur route. Toutefois, la majorité d'entre elles prévoient un délai d'attente pour les épreuves de reprise.

<b>Norme</b>	Un candidat qui échoue à l'épreuve sur route doit attendre au moins une semaine avant de pouvoir reprendre l'épreuve.
<b>Bien-fondé</b>	La période d'attente obligatoire donne le temps au candidat d'exercer les compétences qu'il ne maîtrise pas.

## Chapitre 5 : Épreuve hors route

La capacité d'un candidat à effectuer certaines manœuvres, par exemple celles requérant un degré de compétence élevé, une mesure précise (comme la distance de freinage) ou un environnement normalisé, s'évalue plus facilement hors route que sur la route.

L'évaluation hors route sert principalement dans les trois contextes suivants :

(1) Pré-évaluation

Lorsque la capacité d'un candidat à contrôler un véhicule peut être si faible qu'elle rend l'épreuve dangereuse pour tous, il faut procéder à une pré-évaluation avant de l'exposer aux dangers de la route. L'examineur évalue alors les compétences de base du candidat au moyen d'une épreuve distincte effectuée dans une aire de stationnement, où il effectue plusieurs virages et arrêts avant de monter sur la route.

(2) Évaluation de la capacité à contrôler un véhicule

Il peut être plus facile d'évaluer la capacité d'un candidat à manœuvrer son véhicule dans un environnement contrôlé que sur la route. Les compétences impliquées dans l'accélération (y compris le changement de vitesse), le freinage, les virages et la marche arrière s'évaluent bien hors route au moyen de balises, de cônes, de lignes peintes et, dans certaines installations, de dispositifs de signalisation tels que des panneaux d'arrêt, des panneaux de cession de passage et des feux de circulation. Cette forme d'épreuve hors route est plus fréquente pour l'obtention du permis de conduire une motocyclette. De nombreuses administrations canadiennes procèdent à une évaluation des habiletés hors route avant d'autoriser de nouveaux motocyclistes à prendre la route.

(3) Évaluation des compétences en situation d'urgence

L'épreuve hors route permet d'évaluer des manœuvres d'urgence impossibles à observer sur la route, en raison du danger qu'elles représentent pour les autres usagers, par exemple le freinage maximal, la manœuvre d'évitement et la récupération d'un dérapage.

## Chapitre 6 : Simulation

L'épreuve sur route présente plusieurs limites comme instrument de mesure des compétences de conduite. Bien qu'encore peu utilisée par les administrations canadiennes, la simulation suscite un intérêt grandissant. Elle présente les avantages suivants :

**Exhaustivité** – En quelques minutes, il est possible de soumettre un candidat à toute une gamme de situations qui mettraient des jours à se produire naturellement sur la route.

**Uniformité** – Il est possible de soumettre chaque candidat aux mêmes situations ou à des situations de difficulté équivalente.

**Automatisation** – La consignation, la notation et le compte rendu se font automatiquement.

**Sécurité** – Il est possible de soumettre le candidat à des conditions dangereuses auxquelles un examinateur n'oserait pas exposer un conducteur sans permis.

Une forme peu coûteuse de simulation peut s'avérer un excellent outil de pré-évaluation si on l'utilise pour 1) éviter d'évaluer des candidats non préparés et potentiellement dangereux, 2) repérer les candidats au renouvellement ou étrangers qui doivent subir une épreuve sur route, 3) déterminer la nature et la durée des épreuves sur route requises et 4) déterminer la source des lacunes de conducteurs ayant obtenu une mauvaise note à l'épreuve sur route.

Il existe deux catégories de simulateurs appropriés pour l'évaluation des compétences de conduite : les simulateurs interactifs, dans lesquels le conducteur réagit à des scènes simulées et les influence par ses actions, et les simulateurs non interactifs, dans lesquels les scènes simulées sont préenregistrées et restent les mêmes quoi que fasse le conducteur.

### **Simulation interactive**

Dans une simulation interactive, le candidat « conduit réellement » dans la mesure où les scènes de conduite simulées changent de façon réaliste lorsqu'il actionne les commandes simulées.

### **Simulation non interactive**

Dans une simulation non interactive, le conducteur réagit aux images projetées devant le véhicule et dans ses rétroviseurs. Comme les images sont préenregistrées, le conducteur ne peut les changer par ses actions. Ce type de simulation est donc limité à l'enseignement ou à l'évaluation de la maîtrise du véhicule.

## Chapitre 7 : Motocyclettes

En plus des éléments pertinents des normes précédentes, les éléments de compétence ci-dessous s'appliquent à l'épreuve sur route pour l'obtention d'un permis de conduire une motocyclette.

<b>Norme</b>	<b>Préparation</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Inspection du véhicule</li><li>• Commandes de la motocyclette</li><li>• Équipement de protection</li></ul> <b>Maîtrise de la motocyclette</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Départ et conduite à basse vitesse</li></ul> <b>Conduite de la motocyclette</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Changement de vitesse en douceur</li><li>• Maintien de la trajectoire</li><li>• Utilisation des deux freins</li><li>• Utilisation des rétroviseurs et vérification des angles morts</li><li>• Évaluation des distances</li><li>• Respect de la limite de vitesse</li></ul> <b>Positionnement dans la voie</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Visibilité</li><li>• Occupation de la voie</li><li>• Zone tampon</li><li>• Tracé d'évitement</li><li>• Dangers de surface</li><li>• Position d'arrêt dans la voie</li></ul> <b>Virage</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Contrôle directionnel visuel (regarder là où on se dirige)</li><li>• Contrôle de la vitesse</li></ul> <b>Situations d'urgence</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Freinage éclair</li><li>• Évitement des obstacles</li></ul>
<b>Bien-fondé</b>	Le domaine et les compétences visés par cette norme sont propres à l'essai sur route en motocyclette et visent à assurer une bonne tenue de route et une conduite sécuritaire.

<b>Lignes directrices</b>	<p><b>Commandes de la motocyclette</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identification</li> <li>• Utilisation</li> </ul> <p><b>Départ et conduite à basse vitesse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maîtrise de l’embrayage</li> <li>• Équilibre et coordination <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Utilisation des pieds pour l’équilibre</li> <li>▪ Contrôle directionnel visuel (regarder là où on se dirige)</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Conduite de la motocyclette</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Virage à gauche, virage à droite et franchissement des intersections</li> <li>• Insertion dans la circulation et sortie</li> <li>• Conduite en ligne droite, dans les courbes et dans les pentes</li> </ul> <p><b>Changement de vitesse en douceur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucun changement de vitesse raté ni frottement de l’embrayage</li> </ul> <p><b>Visibilité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Être vu</li> <li>• Voir les autres</li> </ul> <p><b>Contrôle de la vitesse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Violation des voies et des limites</li> </ul> <p><b>Stationnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En bord de route</li> <li>• En marche arrière</li> </ul>
---------------------------	--

### REPRISE DE L'ÉPREUVE (MOTOCYCLETTE)

Un candidat qui échoue à l'épreuve sur route pour l'obtention d'un permis de conduire une motocyclette peut s'inscrire à une épreuve de reprise. Certaines différences existent entre les administrations, mais de façon générale, le processus et les restrictions sont les mêmes que pour un permis de classe 5.

<b>Norme</b>	Un candidat qui échoue à l'épreuve sur route doit attendre au moins une semaine avant de pouvoir reprendre l'épreuve.
<b>Bien-fondé</b>	La période d'attente obligatoire donne le temps au candidat d'exercer les compétences qu'il ne maîtrise pas.
<b>Lignes directrices</b>	

## Chapitre 8 : Permis de classe supérieure (1-4)

En plus des éléments pertinents des normes de l'épreuve sur route pour le permis de classe 5, le domaine et les éléments de compétence ci-dessous s'appliquent à l'épreuve sur route pour l'obtention d'un permis de conduire de classe supérieure.

### VÉRIFICATION AVANT LE DÉPART

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• L'inspection avant le départ se fait conformément à la norme 13 du CCS – Ronde de sécurité</li> <li>• Éléments à vérifier :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Feux de freinage et clignotants</li><li>○ Phares et klaxon</li><li>○ Freins (y compris les freins pneumatiques)</li><li>○ Pare-brise (fissures et teinte)</li><li>○ Ceintures de sécurité</li><li>○ Immatriculation et assurances</li><li>○ Équipement d'urgence</li></ul></li></ul>
<b>Bien-fondé</b>	La norme sur la ronde de sécurité journalière (norme 13 du CCS) a pour but la détection immédiate de tout bris ou de toute défectuosité et le maintien hors de la route de véhicules dont l'état serait susceptible de provoquer une collision ou une panne ou d'y contribuer.
<b>Lignes directrices</b>	Certaines administrations ajoutent la position du conducteur et de ses mains ainsi que le réglage des rétroviseurs à la liste de vérifications.  Il est aussi important de vérifier le niveau d'essence ou la charge de la batterie avant l'épreuve sur route.

### ÉPREUVE SUR ROUTE

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• L'épreuve sur route pour un permis de classe supérieure porte sur les éléments suivants en plus de ceux évalués pour un permis de classe 5 :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Marche arrière</li><li>○ Départ et freinage en douceur</li><li>○ Changement de vitesse</li><li>○ Déplacement de l'attention (capacité de changer la cible de son attention au besoin, p. ex. regarder devant, sur les côtés, dans les rétroviseurs)</li><li>○ Division de l'attention (capacité de contrôler et de manœuvrer un véhicule tout en surveillant la circulation et les autres usagers de la route)</li></ul></li></ul>
--------------	--

<b>Lignes directrices</b>	<p>Les manœuvres de stationnement sont des compétences très importantes pour l'obtention d'un permis de conduire de classe supérieure, en particulier pour les gros camions commerciaux. Le stationnement peut être évalué à l'aide de cônes installés à un endroit désigné pour la manœuvre en marche arrière.</p> <p>Les administrations devraient établir des critères définissant ce qui constitue un échec de la manœuvre en marche arrière (p. ex. ne pas sonner le klaxon, ne pas sortir du véhicule et en faire le tour avant de reculer, entrer en contact avec un objet ou faire une manœuvre dangereuse nécessitant l'intervention de l'examineur).</p>
---------------------------	--

## ADMINISTRATION

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucune caméra n'est admise dans le véhicule pendant l'épreuve sur route.</li> <li>• Sauf lors de la formation ou de l'évaluation d'un examinateur, les seules personnes admises dans le véhicule lors de l'épreuve sur route sont le candidat et l'examineur.</li> </ul>
<b>Lignes directrices</b>	<p>Les dispositifs électroniques de sécurité des véhicules, comme les avertisseurs de franchissement de ligne, le contrôle électronique de la stabilité et la surveillance des angles morts, sont de plus en plus courants non seulement dans les véhicules de tourisme, mais aussi dans les véhicules commerciaux. Les administrations peuvent limiter leur utilisation lors de l'épreuve sur route afin de mieux évaluer les compétences du conducteur.</p> <p>L'épreuve sur route est généralement plus longue pour les véhicules commerciaux que pour les véhicules de tourisme ou les motocyclettes, étant donné les exigences supplémentaires et les normes plus élevées.</p>

## REPRISE DE L'ÉPREUVE (PERMIS DE CLASSE 1-4)

À l'heure actuelle, aucune administration canadienne ne restreint le nombre de tentatives pour l'épreuve pratique ou sur route, y compris pour celles menant à l'obtention d'un permis de classe supérieure. Toutefois, la majorité d'entre elles prévoient un délai d'attente pour les épreuves de reprise.

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un candidat qui échoue à l'épreuve sur route doit attendre au moins une semaine avant de pouvoir reprendre l'épreuve.</li> </ul>
<b>Bien-fondé</b>	La période d'attente obligatoire donne le temps au candidat d'exercer les compétences qu'il ne maîtrise pas.
<b>Lignes directrices</b>	

# **Partie 4 :**

## **Vérification des freins pneumatiques**



## Chapitre 1 : Introduction

Les systèmes de freins pneumatiques utilisés dans les gros véhicules commerciaux sont différents des systèmes de freins hydrauliques généralement utilisés dans les véhicules de tourisme, notamment par leur grande puissance, capable d'arrêter des véhicules plus lourds en toute sécurité, et leur résistance aux petites fuites qui, dans un système hydraulique, pourraient entraîner une défaillance.

Comme le fonctionnement des systèmes pneumatiques est différent de celui des systèmes hydrauliques, plus courants, les conducteurs doivent posséder des connaissances de base pour leur utilisation et leur entretien. Ils doivent également être en mesure d'effectuer l'inspection requise du système de pressurisation de l'air avant de prendre la route et de vérifier l'état de tous les réservoirs.

## Chapitre 2 : Épreuve théorique

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pour obtenir la mention autorisant la conduite d'un véhicule équipé d'un système de freins pneumatiques, le candidat doit détenir un permis de conduire valide.</li> <li>• L'épreuve théorique porte sur les domaines de connaissance suivants :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Systèmes de freins</li><li>○ Sous-système d'alimentation en air</li><li>○ Sous-systèmes des freins pneumatiques</li><li>○ Freins de base</li><li>○ Utilisation des freins sur la route</li><li>○ Conformité aux exigences</li><li>○ Inspection des composantes du système</li><li>○ Inspection du fonctionnement du système</li><li>○ Inspection des réglages du système</li><li>○ Signalement obligatoire</li></ul></li></ul>
<b>Bien-fondé</b>	Les systèmes de freins pneumatiques diffèrent des systèmes de freins hydrauliques notamment au chapitre de l'utilisation, de l'inspection et de l'entretien. Le conducteur d'un véhicule équipé de freins pneumatiques doit appliquer la pression lentement et surveiller les niveaux d'air en tout temps, car une perte de pression peut entraîner le blocage des freins.
<b>Lignes directrices</b>	Avant de prendre la route au volant d'un véhicule équipé d'un système de freins pneumatiques, il est important de comprendre le fonctionnement de ce dernier et ce qui le distingue des autres systèmes de freinage. Les épreuves théorique et pratique sont essentielles pour s'assurer que le conducteur sait utiliser un système de freins pneumatiques en toute sécurité.

## ÉPREUVE PRATIQUE

<b>Norme</b>	<p>L'épreuve pratique porte sur les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Préparation du véhicule pour l'inspection</li><li>Composantes et récepteurs de freins à chaque roue</li><li>Tambour ou disque de frein à chaque roue</li><li>Toutes les conduites d'air accessibles</li><li>Réservoirs d'air comprimé et valves de purge</li><li>Compresseurs d'air</li><li>Avertisseur de basse pression</li><li>Vitesse d'accumulation de la pression et taux de perte de pression</li><li>Réglages du régulateur de pression</li><li>Valve de protection du camion tracteur</li><li>Application automatique des freins à ressorts de la remorque</li><li>Freins (de stationnement ou d'urgence) à ressorts</li></ul>
<b>Bien-fondé</b>	Identique à l'épreuve théorique.
<b>Lignes directrices</b>	<p>Le réglage des freins est essentiel pour la sécurité du conducteur et des autres usagers de la route. Les conducteurs de véhicules équipés de freins pneumatiques doivent les inspecter régulièrement. Les véhicules commerciaux équipés de freins pneumatiques sont régis par des règlements pertinents tels que la norme 13 du CCS.</p> <p>Les précautions suivantes servent à éviter les risques potentiels lors de l'inspection du système de freins pneumatiques :</p> <p>Stationner le véhicule sur une surface plane pour l'immobiliser. Certaines étapes de l'inspection du circuit de freins nécessitent que les freins de stationnement soient desserrés. Une surface plane réduit la possibilité que le véhicule se mette en mouvement.</p> <p>Se garer à l'écart de la circulation et des autres dangers afin de disposer d'une zone de travail sécuritaire autour du véhicule pour effectuer l'inspection.</p> <p>Éteindre le moteur. Les pièces mobiles à l'intérieur du compartiment moteur présentent des risques pour la sécurité. Les inspections doivent toujours être effectuées avec le moteur à l'arrêt.</p> <p>Éviter de se tenir sur la trajectoire directe ou dans la zone immédiate d'évacuation de l'air comprimé provenant des composants du système de freins pneumatiques.</p> <p>Au cours des inspections, les conducteurs de véhicules commerciaux sont tenus de signaler les défauts du véhicule, car il est illégal de conduire un véhicule défectueux (norme 13 du CCS).</p>

## ANNEXE I : RÉFÉRENCES

American Association of Motor Vehicle Administrators (2014). *AAMVA Guidelines for Knowledge and Skill Test Development*, Arlington, Virginia, AAMVA.

Darby, P., W. Murray et R. Raeside (2009). « Applying online fleet driver assessment to help identify, target and reduce occupational road safety risks », *Safety Science*, vol. 47, n° 3, p. 436-442.

Horswill, M. S., K. J. Anstey, C. G. Hatherly et J. M. Wood (2010a). « The crash involvement of older drivers is associated with their hazard perception latencies », *Journal of the International Neuropsychological Society*, vol. 16, n° 5, p. 939-944.

Insurance Institute for Highway Safety (2010). *Fatality Facts 2008: roadside hazards*, <http://www.iihs.org/iihs/topics>. Consulté le 29 décembre 2018.

Scialfa, Charles T., David Borkenhagen, John Lyon et Micheline Deschênes (2012). « A comparison of static and dynamic hazard perception tests », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 51, p. 268-273.

Wells, P., S. Tong, B. Sexton, G. Grayson et E. Jones (2008). *Road Safety Research Report No. 81, Cohort II: A Study of Learner and New Driver, Volume 1 – Main Report*, London, Department of Transport.

Wetton, M., A. Hill et M. Horswil (2011). « The development and validation of a hazard perception test for use in driver licensing », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 43, n° 5, p. 1759-1770.

## ANNEXE II : LIGNES DIRECTRICES POUR LA NOTATION DE L'ÉPREUVE SUR ROUTE

Les présentes lignes directrices concernent l'évaluation des compétences et des connaissances des candidats au cours d'une épreuve sur route. Le candidat peut commettre certaines erreurs à répétition ou présenter un manque de connaissances et de compétences auquel il faudrait remédier. La section qui suit explique comment marquer les points de façon uniforme lors de l'épreuve sur route.

### DÉBUT DE L'ÉPREUVE

#### **Points clés**

Surveiller attentivement si le candidat vérifie tous les réglages avant de démarrer le véhicule (siège, rétroviseur, etc.). Si le candidat vérifie la circulation, puis ses réglages, puis décide de partir, il pourrait entrer en collision avec un véhicule qui s'est approché entre-temps.

#### **Points à surveiller :**

- Le candidat ne relâche pas le frein de stationnement.
- Le candidat omet de vérifier la circulation dans le rétroviseur et l'angle mort avant de s'engager sur la route.

### UTILISATION DES CLIGNOTANTS (généralités)

L'utilisation des clignotants est notée lors des manœuvres suivantes :

- **virages à droite** et à gauche dans les rues ou les entrées;
- **changements de voie;**
- **stationnement en parallèle**, marche arrière, ralentissement;
- **démarrage**, insertion dans la circulation.

#### **Points à surveiller :**

- omission du clignotant;
  - clignotant combiné avec d'autres opérations;
  - clignotant changé ou corrigé.
-

## **EMBRAYAGE / DÉBRAYAGE (s'il y a lieu)**

### **Points clés**

Surveiller si le candidat garde continuellement le pied sur la pédale d'embrayage.

### **Points à surveiller :**

- relâchement de la pédale d'embrayage à l'arrêt et à une vitesse de 15 km/h ou plus;
- maintien du pied sur la pédale lorsque ce n'est pas nécessaire;
- calage du moteur lorsque le véhicule s'arrête;
- conduite au débrayé en descendant les côtes et dans les courbes;
- embrayage avec à-coups;
- grincement de la transmission;
- siège trop éloigné (ou près) pour permettre de bien appuyer sur les freins;
- conduite à une main seulement lorsque ce n'est pas nécessaire.

## **FREINAGE ÉCLAIR (habileté)**

À faire seulement en cas de doute quant aux réflexes du candidat ou au bon fonctionnement des freins. Ordonner au candidat de freiner subitement (seulement lorsqu'il peut le faire en toute sécurité).

### **Points clés**

Vérifier s'il y a des véhicules qui suivent. Ne pas faire le test dans une rue étroite bordée d'automobiles stationnées, car le candidat pourrait faire une embardée et heurter les véhicules. Ne pas faire le test si la chaussée est glissante ou si le véhicule est rempli d'objets.

### **Points à surveiller :**

- distance de freinage;
- déviation considérable;
- nécessité de pomper les freins;
- dérapage de côté.

## **MARCHE ARRIÈRE (habileté)**

Ce test sert à évaluer l'habileté du candidat à faire marche arrière en ligne droite et se fait ordinairement immédiatement après le freinage éclair.

### **Instructions**

« Veuillez faire marche arrière dans la rue comme si vous sortiez à reculons de votre entrée. »

### **Points clés**

Attribuer la totalité des points pour l'usage du rétroviseur extérieur s'il n'est pas possible de se retourner, pourvu que celui-ci soit bien ajusté et que la vue ne soit pas obstruée. Vérifier qu'il n'y a aucun danger à faire marche arrière avant d'en donner l'ordre au candidat.

## **Points à surveiller :**

### **Le candidat**

- recule trop rapidement;
- ne regarde pas en arrière continuellement et se laisse aller aveuglément sur les derniers mètres;
- ouvre la portière et se penche à l'extérieur pour voir en arrière pendant que le véhicule est en mouvement;
- se sert du rétroviseur pour reculer au lieu de tourner la tête;
- néglige de vérifier la circulation à gauche avant de commencer à reculer;
- recule dans la bordure de trottoir ou en travers de la route.

## **STATIONNEMENT EN PARALLÈLE (habileté)**

Cette épreuve sert à évaluer le jugement du candidat et son habileté à stationner son véhicule parallèlement au trottoir.

### **Instructions**

« Avant d'atteindre la prochaine intersection, veuillez arrêter à côté de l'automobile verte, puis vous stationner derrière, comme si vous vous stationniez dans un espace entre deux véhicules. »

## **Points à surveiller :**

### **Le candidat**

- se sert du rétroviseur au lieu de se retourner pour regarder par la lunette;
- heurte les autres automobiles;
- stationne le véhicule à plus de 45 cm de la bordure;
- monte sur la bordure du trottoir;
- néglige de vérifier la circulation lorsqu'il s'apprête à repartir.

## **ACCÉLÉRATION ET FREINAGE (général)**

### **Points clés**

Surveiller spécialement la fluidité de la conduite. L'hésitation et l'incertitude trahissent un manque d'habitude.

## **Points à surveiller :**

### **Le candidat**

- s'arrête brusquement et démarre en un mouvement sec.
  - hésite comme s'il était timide ou incertain de ce qu'il doit faire. Un bon conducteur n'a pas à réfléchir longuement sur des manœuvres simples;
  - fait rugir le moteur avant de démarrer ou à l'arrêt;
  - s'arrête et repart pendant qu'il change de vitesse ou lorsque ce n'est pas nécessaire;
  - se dépêche et semble pressé d'en finir;
  - excède la limite de vitesse.
-

## **POSITION SUR LA ROUTE**

Observation faite en relation avec d'autres problèmes. Le maintien de sa position sur la route est un aspect important d'une conduite sûre.

### **Points clés**

Cet élément se note dans le cadre du test sur les virages ou les changements de voie.

### **Points à surveiller :**

Le candidat

- chevauche les lignes dans la voie de droite;
- chevauche la ligne du centre (sauf pour un dépassement);
- heurte ou frotte la bordure de trottoir ou conduit sur l'accotement;
- prend le tournant trop large, ou « coupe les coins » dans les virages;
- se place dans la mauvaise voie pour un virage à droite ou à gauche;
- bloque l'intersection lorsqu'il s'arrête à un panneau d'arrêt, à un feu de circulation ou pour céder le passage à un autre véhicule.

## **ARRÊT DANS UNE PENTE (habileté)**

L'épreuve a pour but d'établir si le candidat est assez habile pour arrêter son véhicule dans une pente en toute sécurité.

### **Instructions**

« Lorsque vous serez dans la côte, stationnez le véhicule le long de la route près du poteau téléphonique (ou autre point de repère) comme si vous vouliez le laisser là pour quelques instants. »

### **Points à surveiller :**

- le frein de stationnement n'est pas appliqué;
  - le contact n'est pas éteint;
  - les roues avant ne sont pas bien braquées;
  - la commande d'embrayage n'est pas bien en place;
  - le véhicule recule;
  - le véhicule est garé à plus de 45 cm de la bordure.
-

## **DÉMARRAGE DANS UNE PENTE (habileté)**

L'épreuve a pour but d'établir si le candidat est assez habile pour mettre son véhicule en marche dans une pente sans reculer.

### **Instructions**

Ce test peut avoir lieu en même temps que les autres épreuves en pente. L'examineur demande alors au candidat de repartir après avoir stationné son véhicule.

### **Points clés**

Observer les gestes des mains et des pieds (s'il y a lieu). Regarder attentivement si le candidat vérifie la circulation avant de s'engager sur la route.

### **Points à surveiller :**

- le véhicule recule;
- le moteur cale;
- le candidat ne relâche pas le frein de stationnement avant de repartir;
- le candidat regarde dans le rétroviseur au lieu de la lunette pour vérifier la circulation.

## **SIGNALISATION ROUTIÈRE (circulation)**

Cette observation vise à déterminer si le candidat comprend et respecte les feux de circulation.

### **Points clés**

S'il n'y a pas de feux de circulation, questionner le candidat quant à la signification et à la position des feux, sans marquer de points.

### **Points à surveiller :**

#### **Le candidat**

- s'arrête sur un passage pour piétons;
- doit freiner soudainement parce qu'il n'a pas anticipé un changement de feu de circulation;
- chevauche les voies lorsqu'il s'arrête;
- s'immobilise dans une intersection;
- s'engage dans une intersection à un feu jaune ou rouge;
- néglige de s'arrêter complètement à un feu rouge pour effectuer un virage à droite, lorsqu'autorisé.



## **PANNEAUX D'ARRÊT (circulation)**

Cette observation a pour but d'établir si le candidat surveille et respecte la signalisation.

### **Points clés**

Soyez prudent lorsque vous donnez des directives : si vous dites au candidat de « filer droit », il pourrait mal interpréter vos paroles et brûler un feu rouge.

### **Points à surveiller :**

#### **Le candidat**

- s'arrête sur un passage pour piétons ou leur bloque la voie;
- chevauche la voie aux arrêts;
- néglige de regarder dans toutes les directions avant de repartir;
- omet de s'arrêter complètement;
- ne remarque pas le signal d'arrêt.

## **VIRAGE A DROITE (circulation)**

L'objectif de ce test est de déterminer si le candidat fait montre des compétences et du jugement requis pour exécuter un virage à droite.

### **Points clés**

Ne pas retirer de point pour un virage à partir de la mauvaise voie si le véhicule se trouve assez à gauche pour permettre un dépassement à droite.

### **Points à surveiller :**

#### **Le candidat**

- met le clignotant trop tard;
- met le clignotant de manière indistincte ou trop brève;
- maintient le clignotant lorsque le virage est entamé (manuel);
- ne s'engage pas à temps dans la voie appropriée;
- monte sur le trottoir lorsqu'il tourne;
- s'engage dans la courbe trop rapidement et doit appliquer les freins;
- ne tourne pas dans la voie appropriée;
- conduit au débrayé en amorçant le virage;
- doit changer de vitesse après avoir amorcé le virage;
- n'effectue pas le virage depuis la voie appropriée;
- serre les autres voitures pour s'engager dans la voie;
- prend le tournant trop large.

## **VIRAGE À GAUCHE (circulation)**

### **Instructions**

Semblables à celles pour le virage à droite.

### **Points clé**

Ne pas retirer de point si le véhicule est assez loin du centre pour permettre un dépassement à gauche ou laisser supposer un virage à droite.

### **Points à surveiller :**

#### **Le candidat**

- met le clignotant trop tard;
- met le clignotant de façon indistincte ou trop brève;
- maintient le clignotant lorsque le virage est entamé (manuel);
- ne s'engage pas à temps dans la voie appropriée;
- s'engage dans la courbe trop rapidement et doit appliquer les freins;
- ne tourne pas dans la voie appropriée;
- conduit au débrayé en amorçant le virage;
- doit changer de vitesse après avoir amorcé le virage;
- prend le tournant trop large ou trop serré;
- n'effectue pas le virage depuis la voie appropriée;
- serre les autres voitures pour s'engager dans la voie.

## **ATTENTION ET DISTRACTION (circulation)**

### **Points clés**

Ne pas retirer de point pour le défaut de suivre des instructions imprécises ou mal comprises. Surveiller si le candidat garde les yeux rivés sur la route ou s'il regarde à gauche et à droite régulièrement.

### **Points à surveiller :**

#### **Le candidat**

- ne suit pas les instructions lui indiquant où aller et que faire;
  - discute de sujets hors de propos;
  - quitte la route des yeux pendant plus d'une seconde pour parler ou faire des réglages.
-

## **MAINTIEN DANS LA VOIE (circulation)**

Cette observation se fait afin de déterminer si le candidat maintient le véhicule là où il se doit et s'il respecte les autres usagers de la route.

### **Points clés**

Ne pas retirer de point pour le défaut de circuler à droite dans les zones commerciales et résidentielles où des véhicules sont stationnés en bordure de rue. Rester attentif afin de voir si le candidat longe les automobiles stationnées de trop près.

### **Points à surveiller :**

#### **Le candidat**

- empiète sur les lignes clairement marquées;
- conduit trop près des véhicules stationnés à droite;
- chevauche la ligne du centre lorsqu'il ne dépasse pas;
- aux intersections, lorsqu'il file droit, empiète sur les autres voies et prend l'espace d'un autre véhicule;
- passe inutilement d'une voie à l'autre.

## **CONDUITE DERRIÈRE UN VÉHICULE (circulation)**

Cette observation vise à établir la compétence du candidat à juger des distances et de la vitesse et à déterminer s'il utilise efficacement l'espace des voies publiques.

### **Points clés**

Porter une attention toute particulière aux distances lorsque la chaussée est mouillée ou glissante. Noter si le candidat est attentif aux véhicules devant lui. Noter s'il suit de si près qu'il ne peut voir la signalisation à droite, ou s'il suit aveuglément les autres véhicules.

### **Points à surveiller :**

#### **Le candidat**

- suit de tellement près qu'il ne pourrait pas s'arrêter à temps en cas d'urgence;
  - ne peut voir devant ni de chaque côté du véhicule qui le précède, parce qu'il en est trop près.
-

### **DÉPASSEMENT (circulation)**

Cette observation se fait, si possible, afin de déterminer si le candidat maîtrise le véhicule, s'il peut estimer la vitesse des autres voitures et s'il choisit le bon moment et le bon endroit pour dépasser.

#### **Points clés**

Surveiller si le candidat hésite puis accélère avant de dépasser ou si son geste est sûr et régulier.

#### **Points à surveiller :**

##### **Le candidat**

- juge mal la vitesse des véhicules venant en sens inverse et doit revenir dans sa voie;
- choisit mal l'endroit pour dépasser, par exemple avant de croiser une automobile garée en double file;
- coupe une voiture de trop près après avoir doublé;
- ne vérifie pas la circulation derrière lui avant de dépasser;
- ne signale aucunement son intention de dépasser aux véhicules qui le suivent;
- dépasse illégalement à droite.

### **EMPLOI DU KLAXON (circulation)**

Cette observation a pour but de déterminer si le candidat se sert de son klaxon comme moyen d'avertissement ou plutôt pour exiger le passage.

#### **Points clés**

Ne pas suggérer l'usage du klaxon, mais remarquer l'utilisation qu'en fait le candidat. Noter la différence entre un coup léger et un coup violent.

#### **Points à surveiller :**

##### **Le candidat**

- néglige d'avertir un piéton distrait, ou lorsqu'il double;
  - klaxonne lorsqu'il traverse une intersection;
  - klaxonne à l'intention d'un autre conducteur arrêté à une intersection.
-

### **DÉPASSEMENT PAR AUTRUI (circulation)**

Cette observation vise à établir si le candidat partage la chaussée avec les autres usagers de la route.

#### **Points clés**

Observer, lorsque possible, si le candidat ralentit lorsque l'automobiliste qui le suit a signalé son intention de le doubler.

#### **Points à surveiller :**

Le candidat

- ne cède pas le passage au véhicule qui le double par la gauche;
- ne diminue pas sa vitesse.

### **APPROCHE À L'INTERSECTION (circulation)**

Cette observation vise à établir si le candidat anticipe le danger à temps pour y réagir.

#### **Points clés**

Observer si le candidat regarde dans les deux directions et s'il jette un dernier coup d'œil vers la gauche. Noter s'il roule à une vitesse qui lui permettrait de freiner à temps en cas d'urgence.

#### **Points à surveiller :**

Le candidat

- ne regarde pas suffisamment dans les deux directions pour s'assurer que la voie est libre;
- s'arrête avant de traverser une intersection même s'il n'y a aucun panneau d'arrêt et aucun véhicule qui s'approche;
- doit ralentir en freinant après s'être engagé dans une intersection.

### **PRIORITÉ DE PASSAGE (circulation)**

Cette observation se fait, si possible, pour déterminer si le candidat partage la voie avec les autres usagers de la route.

#### **Points clés**

Essayer d'établir si le candidat fait preuve d'arrogance pour obtenir la priorité de passage même si celle-ci lui revient. Cela s'applique dans le cas de piétons aussi bien que d'automobilistes.

#### **Points à surveiller :**

Le candidat

- s'avance tellement près des passages pour piétons qu'il donne l'impression de ne pas vouloir leur céder le passage;
- se montre très agressif lorsqu'il prend la priorité de passage, même s'il est dans son droit;
- omet de céder le passage, obligeant d'autres automobilistes à freiner brusquement.

## ANNEXE III : PRATIQUES EN VIGUEUR DANS LES ADMINISTRATIONS — 2018

### Partie 2 : Évaluation des connaissances (Chapitre 2, Conception des épreuves)

#### *Contenu*

<b>Norme</b>	Dans la mesure du possible, les questions de l'épreuve doivent couvrir tous les domaines de connaissance exigibles pour l'obtention du permis de conduire, tels que définis dans la présente norme.
<b>Pratiques en vigueur</b>	La plupart des administrations canadiennes tirent leurs questions d'un manuel ou d'un guide.

#### *Forme des questions*

<b>Norme</b>	Les questions doivent être à choix multiple et respecter les lignes directrices ci-dessous.
<b>Pratiques en vigueur</b>	La plupart des administrations utilisent principalement des questions à choix multiple et quelques questions de style vrai ou faux, ainsi que quelques communigraphiques.

#### *Formulation des questions*

<b>Norme</b>	Il faut formuler les questions de manière à maximiser la probabilité que les candidats qui connaissent la réponse répondent correctement et que ceux qui ne la connaissent donnent une mauvaise réponse (validité).
<b>Pratiques en vigueur</b>	Aucune

#### *Choix des questions*

<b>Norme</b>	Il faut examiner les taux de réussite et d'échec pour assurer une évaluation juste et équitable.
<b>Pratiques en vigueur</b>	Aucune

#### *Évaluation des épreuves théoriques*

<b>Norme</b>	La note de passage pour une épreuve théorique est de 80 %.
<b>Pratiques en vigueur</b>	La note de passage de l'épreuve théorique est d'au moins 80 % dans la plupart des administrations, et ce, pour toutes les classes de permis.

## Troubles de lecture

<b>Norme</b>	Les administrations doivent avoir en place des politiques régissant l'évaluation orale.
<b>Pratiques en vigueur</b>	<p>La Colombie-Britannique (classes 5 à 8 seulement), l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario, le Québec, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon offrent tous l'évaluation orale des connaissances dans une certaine mesure.</p> <p>Le Manitoba, le Nouveau-Brunswick et l'Ontario offrent des épreuves orales individuelles en français ou en anglais où un membre du personnel lit les questions au candidat. Au Manitoba, le candidat peut demander une épreuve orale après deux tentatives, dont au moins une sur ordinateur. En Ontario, il peut la demander d'emblée. Au Nouveau-Brunswick, il peut la demander lors de la prise de rendez-vous.</p>

## Épreuves en langues étrangères

<b>Norme</b>	Des politiques et des procédures doivent assurer l'intégrité de la traduction pour que les candidats de langue étrangère aient droit à une évaluation équitable et pour prévenir la tricherie (voir la section suivante).
<b>Pratiques en vigueur</b>	<p>En Colombie-Britannique, les épreuves théoriques pour l'obtention du permis des classes 5 à 8 sont offertes en anglais, en français, en cantonais, en mandarin, en punjabi, en croate, en farsi, en arabe, en russe, en vietnamien et en espagnol. Les épreuves pour la classe commerciale se déroulent en anglais seulement.</p> <p>En Alberta, les épreuves sont offertes dans 25 langues, dont l'anglais, l'arabe, le chinois (traditionnel), l'espagnol, le farsi, le français, l'hindi, le punjabi, le tagalog (Philippines) et le vietnamien.</p> <p>La Saskatchewan utilise Google traduction pour offrir l'épreuve en plus de 100 langues. Toutefois, on a constaté que l'exactitude varie selon la langue.</p> <p>Le Manitoba offre des épreuves en allemand (standard), en amharique, en arabe, en bosniaque, en chinois simplifié, en coréen, en cri, en croate, en espagnol, en farsi, en hindi, en hongrois, en italien, en khmer/cambodgien, en kurde, en laotien, en polonais, en portugais, en punjabi, en roumain, en russe, en saultaux, en serbe, en tagalog, en tchèque, en ukrainien et en vietnamien.</p> <p>L'Ontario offre des épreuves dans plus de 20 langues, dont le français et l'anglais.</p> <p>Au Québec, les épreuves théoriques sont offertes en anglais, en français, en arabe, en mandarin et en espagnol.</p> <p>Les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon offrent leurs épreuves théoriques en français et en anglais seulement.</p>

<p><b>Norme</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'administration doit approuver tout interprète mandaté pour l'épreuve théorique.</li> <li>• L'administration doit approuver tout interprète en langue des signes mandaté pour l'épreuve théorique.</li> <li>• Les administrations doivent avoir des politiques en place pour atténuer les risques et les conséquences de la tricherie.</li> </ul>
<p><b>Pratiques en vigueur</b></p>	<p>La plupart des administrations offrent des services de traduction ou d'interprétation aux candidats incapables de comprendre les versions existantes des épreuves.</p> <p>En Colombie-Britannique, les interprètes et les traducteurs offrent des services différents. L'interprète traduit oralement l'épreuve et le traducteur traduit des documents comme le permis ou le dossier de conduite.</p> <p>Le Manitoba offre des épreuves orales préenregistrées lorsque la langue préférée du client n'est pas disponible en format électronique ou papier, ou s'il a tenté l'épreuve théorique au moins deux fois, dont au moins une sur ordinateur. Le candidat fournit son propre interprète et un membre du personnel du centre de service surveille et enregistre l'épreuve. L'interprète lit les questions et les réponses à partir d'un questionnaire papier généré par ordinateur. Si le candidat réussit l'épreuve, l'enregistrement et le questionnaire papier sont envoyés à un interprète agréé pour vérification. Ce service est sans frais pour les épreuves de classe 5.</p> <p>Le 10 novembre 2017, l'Alberta a apporté des changements à son programme de numéro d'identification du traducteur (TIN). Une personne qui souhaite offrir ses services de traduction à vue lors d'une épreuve théorique menant à l'obtention du permis de classe 3, 6 ou 7 doit maintenant s'inscrire auprès du ministère des Transports de l'Alberta. En plus d'un formulaire de demande, les documents suivants sont requis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un rapport de vérification du casier judiciaire, ainsi qu'une vérification de l'aptitude à travailler auprès de personnes vulnérables, fournis par un organisme d'application de la loi et délivré dans les 90 jours précédant la date de la demande.</li> <li>• Une copie signée devant témoin du Code de conduite (<a href="http://www.transportation.alberta.ca/531.htm">http://www.transportation.alberta.ca/531.htm</a>).</li> <li>• Une preuve de compétence linguistique pour chaque langue à traduire (sauf l'anglais) : i) résultats du test CLISAT pour toute langue listée au <a href="http://www.cisoc.net/en/cilisat">www.cisoc.net/en/cilisat</a>; ii) entrevue et approbation de l'Unité des enquêtes spéciales (UES) au cours des cinq (5) dernières années précédant la date de la demande de TIN pour les autres langues.</li> <li>• Preuve d'affiliation à l'un des organismes de traducteurs agréés approuvés par le ministère des Transports de l'Alberta (liste disponible à</li> </ul>



	<p><a href="http://www.transportation.alberta.ca/531.htm">http://www.transportation.alberta.ca/531.htm</a>) OU preuve d'emploi par une agence d'enregistrement de Service Alberta.</p> <p>Tous les candidats retenus reçoivent une lettre d'approbation indiquant un nouveau numéro d'identification de traducteur, valide pour deux ans. Il incombe au titulaire du numéro de fournir les documents de renouvellement au moins 30 jours avant la date d'expiration de ce dernier.</p> <p>En Ontario, un interprète agréé doit être (ou avoir été) un employé des services d'interprétation, être (ou avoir été) membre d'une association professionnelle qui fournit des services d'interprétation ou être un interprète expérimenté membre du clergé. Pour le centre, la région du Grand Toronto (RGT) et l'est de l'Ontario, les interprètes approuvés doivent être membres d'une association provinciale qui accorde l'agrément ou la certification ou être autorisés par un gouvernement provincial ou fédéral. Les interprètes doivent fournir une preuve de leurs qualifications.</p> <p>La Colombie-Britannique, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario et le Yukon permettent la présence d'interprètes pour les personnes sourdes et malentendantes.</p>
--	---

## Partie 2 : Évaluation des connaissances (Chapitre 3, Administration de l'épreuve)

### *Mesures de sécurité, prévention de la fraude et tricherie*

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les questions sont déterminées au hasard pour tous les types d'épreuves.</li> <li>• Les candidats ne sont pas autorisés à garder les documents de l'épreuve.</li> <li>• Les administrations ont des politiques en place qui sanctionnent la tricherie.</li> <li>• Il est interdit d'utiliser un appareil électronique non autorisé pendant l'épreuve.</li> </ul>
<b>Pratiques en vigueur</b>	<p>La Colombie-Britannique a un certain nombre de mesures en place pour réduire le risque de tricherie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Installer le candidat à un kiosque ou à une table à la vue du personnel.</li> <li>• Vérifier soigneusement les pièces d'identité, les ouvrages de référence et les signatures.</li> <li>• Bien faire comprendre au candidat qu'aucune conversation n'est permise.</li> <li>• Bien faire comprendre au candidat que l'épreuve se fait « à livre fermé » (c.-à-d. qu'il ne peut pas chercher les réponses dans le guide d'étude ou dans tout autre livre de référence pendant l'épreuve).</li> <li>• Conserver les questionnaires vierges dans un endroit sûr et éliminer tous les questionnaires remplis de façon sécuritaire.</li> </ul> <p>En Colombie-Britannique, une personne prise à tricher à une épreuve théorique se voit frapper d'une interdiction de 30 jours de se représenter à l'épreuve. Une deuxième infraction entraîne une interdiction de 60 jours.</p>

<b>Norme</b>	Un candidat qui échoue à l'épreuve théorique doit attendre au moins un jour avant de pouvoir la reprendre.
<b>Pratiques en vigueur</b>	<p>La plupart des administrations imposent une période d'attente avant qu'un candidat puisse reprendre l'épreuve théorique. La Colombie-Britannique et le Manitoba ont tous deux une période d'attente de 7 jours pour les demandeurs de permis à délivrance graduelle. Ce délai est de 28 jours au Québec.</p> <p>À l'heure actuelle, aucune administration canadienne ne limite le nombre de tentatives.</p> <p>À l'instar des administrations canadiennes, les États américains sont libres de déterminer le délai d'attente minimal pour une reprise d'épreuve. En Caroline du Nord, ce délai est de cinq jours ouvrables et en Ohio, de sept jours. La Californie permet de passer l'épreuve écrite jusqu'à trois fois par jour. La période d'attente au Tennessee dépend de la note obtenue et peut atteindre 30 jours.</p> <p>Une étude des administrations européennes réalisée par la CIECA fait état des différences entre les pays en ce qui concerne les délais d'attente pour les épreuves théoriques. Bien qu'elle ne précise pas de délai d'attente idéal, l'étude recommande une période d'attente de 3 à 7 jours entre les épreuves théoriques.</p>

**Partie 2 : Évaluation des connaissances (Chapitre 4, Permis de classe supérieure [1-4])**

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les normes énoncées ci-dessus représentent les exigences minimales là où la loi le permet et il y a lieu de vérifier la conformité des administrations à ces dernières.</li> </ul>
<b>Pratiques en vigueur</b>	Les épreuves orales sont autorisées en français et en anglais en Saskatchewan, au Manitoba, en Ontario, au Québec, au Yukon et au Nouveau-Brunswick. De plus, la Colombie-Britannique et l'Alberta autorisent la présence d'interprètes de langue anglaise pour les personnes dyslexiques et malentendantes.

<b>Norme</b>	L'administration doit approuver le recours à un traducteur ou à un interprète pour l'épreuve théorique.
<b>Pratiques en vigueur</b>	Huit administrations (Manitoba, Ontario, Nouveau-Brunswick, Nunavut, Québec, Yukon, Saskatchewan et Territoires du Nord-Ouest) permettent actuellement la traduction des épreuves théoriques.

### Partie 3 : Évaluation de la performance (Chapitre 2, Épreuve sur route)

#### Administration

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Le conducteur a un permis de conduire valide et approprié.</li><li>Le véhicule est dûment immatriculé et assuré.</li><li>Le candidat respecte toute autre exigence ou condition légale au moment de commencer l'épreuve.</li><li>L'examineur refuse de faire passer l'épreuve à tout candidat qu'il suspecte raisonnablement d'être sous l'influence de l'alcool ou de la drogue.</li></ul>
<b>Pratiques en vigueur</b>	La plupart des administrations, dont l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique, n'autorisent personne d'autre que l'examineur à bord du véhicule pendant l'épreuve sur route, sauf le personnel chargé de la formation et de l'évaluation de l'examineur.  L'Alberta et le Manitoba autorisent les traducteurs et les interprètes au début et à la fin de l'épreuve, mais pas sur la route.

#### Inspection du véhicule

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Avant le début de toute épreuve sur route, un examinateur certifié ou approuvé par l'administration doit inspecter le véhicule du candidat et le déclarer sécuritaire et légal pour la conduite.</li></ul>
<b>Pratiques en vigueur</b>	Les lignes directrices de la Colombie-Britannique stipulent que le véhicule doit pouvoir servir à l'épreuve sur route sans tomber en panne et qu'il ne doit présenter aucun défaut évident susceptible d'entraîner un contrôle policier. L'examineur doit remplir un formulaire MV2040, Défectuosité du véhicule d'essai routier, lorsque certains défauts mineurs du véhicule, comme un pare-brise fissuré ou une plaque d'immatriculation avant manquante, sont découverts avant de prendre la route. Le candidat doit signer le formulaire pour confirmer qu'il est disposé à poursuivre l'épreuve tout en sachant qu'il pourrait se faire arrêter et recevoir une contravention.

<p><b>Norme</b></p>	<p>Compétences requises par catégorie :</p> <p><u>Compétences attentionnelles</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Division de l'attention – Capacité de contrôler et de manœuvrer un véhicule tout en surveillant la circulation et les autres usagers de la route (recherche, signalisation, gestion de l'espace).</li> <li>• Déplacement de l'attention – capacité de changer la cible de son attention au besoin (regarder devant, sur les côtés, dans les rétroviseurs, etc.) et de balayer le champ visuel dans son entièreté.</li> </ul> <p><u>Compétences perceptives</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perception spatiale – Capacité de juger la nature et l'amplitude des changements de vitesse et de direction des autres utilisateurs de la route.</li> <li>• Perception des écarts – Capacité de juger si l'écart entre deux véhicules est suffisant pour changer de voie, traverser une intersection ou s'insérer dans la circulation.</li> <li>• Perception des distances – Capacité de jauger la distance, par exemple de déterminer si la distance qui sépare le véhicule d'un véhicule approchant en sens inverse est suffisante pour faire un dépassement.</li> <li>• Détection des dangers – Capacité de détecter les dangers, par exemple les nids-de-poule, et d'analyser les caractéristiques et mouvements des autres usagers de la route comme les piétons, les cyclistes et les véhicules d'urgence.</li> </ul> <p><u>Compétences motrices</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accélération – Capacité d'appliquer la force adéquate sur la pédale pour accélérer sur des surfaces planes et inclinées.</li> <li>• Changement de vitesse – Capacité de coordonner l'utilisation de l'embrayage, de l'accélérateur et du levier de changement de vitesse si le véhicule a une boîte de vitesses manuelle.</li> <li>• Maintien de la vitesse – Capacité de réguler la puissance d'accélération afin de maintenir une vitesse constante.</li> <li>• Maintien de la trajectoire – Capacité de coordonner la vitesse et la direction afin de maintenir le véhicule dans la voie, tant en ligne droite que dans une courbe.</li> <li>• Virage – Capacité de coordonner la vitesse et la direction dans les virages à gauche et à droite.</li> <li>• Ralentissement – Capacité d'appliquer les freins et de relâcher l'accélérateur pour réduire la vitesse.</li> <li>• Arrêt – Capacité de coordonner l'utilisation des freins, de l'accélérateur et de l'embrayage pour immobiliser le véhicule à un point donné.</li> <li>• Marche arrière – Capacité d'accomplir tout ce qui précède en marche arrière.</li> </ul>
---------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conduite en situation de traction limitée – Capacité d’accomplir tout ce qui précède sur des surfaces glissantes.</li> <li>• Stationnement – Capacité de se stationner sur des surfaces planes, dans des pentes et entre deux véhicules.</li> </ul>
<b>Pratiques en vigueur</b>	<p>En Ontario, s’il n’y a pas de pente pour évaluer le stationnement, on demande au candidat de stationner son véhicule comme s’il était dans une pente.</p> <p>En Ontario, l’épreuve de 2<sup>e</sup> niveau comprend la conduite sur autoroute. On demande au candidat s’il s’est exercé. S’il ne l’a pas fait, l’examineur peut refuser de poursuivre l’épreuve.</p>

#### *Sélection du trajet*

<b>Norme</b>	Nombre de trajets – Il faut déterminer plusieurs trajets pour chaque site d’évaluation.
<b>Pratiques en vigueur</b>	Aucune

#### *Arrêt de l’épreuve*

<b>Norme</b>	<p>Causes de disqualification :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• une infraction flagrante au Code de la route, p. ex. vitesse excessive, conduite dangereuse, franchissement d’une ligne double, défaut de s’immobiliser à un panneau d’arrêt;</li> <li>• tout acte qui met le conducteur, l’examineur ou le public en danger;</li> <li>• tout acte nécessitant une intervention de l’examineur;</li> <li>• un accident;</li> <li>• tout manque de coopération, tout comportement (physique ou verbal) violent, abusif, menaçant ou encore tout refus d’exécuter une manœuvre;</li> </ul>
<b>Pratiques en vigueur</b>	La plupart des administrations canadiennes ont mis en place des politiques qui reflètent les éléments de la norme ci-dessus.



### Partie 3 : Évaluation de la performance (Chapitre 7, Motocyclettes)

<p><b>Norme</b></p>	<p><b>Préparation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspection du véhicule</li> <li>• Commandes de la motocyclette</li> <li>• Équipement de protection</li> </ul> <p><b>Maîtrise de la motocyclette</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Départ et conduite à basse vitesse</li> </ul> <p><b>Conduite de la motocyclette</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Changement de vitesse en douceur</li> <li>• Maintien de la trajectoire</li> <li>• Utilisation des deux freins</li> <li>• Utilisation des rétroviseurs et vérification des angles morts</li> <li>• Évaluation des distances</li> <li>• Respect de la limite de vitesse</li> </ul> <p><b>Positionnement dans la voie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Visibilité</li> <li>• Occupation de la voie</li> <li>• Zone tampon</li> <li>• Tracé d'évitement</li> <li>• Dangers de surface</li> <li>• Position d'arrêt dans la voie</li> </ul> <p><b>Virage</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrôle directionnel visuel (regarder là où on se dirige)</li> <li>• Contrôle de la vitesse</li> </ul> <p><b>Situations d'urgence</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Freinage éclair</li> <li>• Évitement des obstacles</li> </ul>
<p><b>Pratiques en vigueur</b></p>	<p>La plupart des administrations évaluent les compétences d'observation et la perception des dangers, car ce qui n'est pas nécessairement dangereux pour une voiture de tourisme ou un véhicule de catégorie supérieure peut l'être pour une motocyclette (petits nids-de-poule, présence d'huile sur la chaussée, couvercles de trou d'homme, etc.)</p>

#### Reprise de l'épreuve (motocyclette)

<p><b>Norme</b></p>	<p>Un candidat qui échoue à l'épreuve sur route doit attendre au moins une semaine avant de pouvoir reprendre l'épreuve.</p>
<p><b>Pratiques en vigueur</b></p>	<p>L'Ontario prévoit une période d'attente de trois jours pour les reprises d'épreuves sur route de motocyclettes.</p> <p>Au Québec, si un candidat échoue à l'épreuve de motocyclisme en circuit fermé, il doit attendre 14 jours avant de la tenter de nouveau, et s'il échoue à l'épreuve sur route, la période d'attente est de 56 jours.</p>

### Partie 3 : Évaluation de la performance (Chapitre 8, Permis de classe supérieure [1-4])

#### Vérification avant le départ

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• L'inspection avant le départ se fait conformément à la norme 13 du CCS – Ronde de sécurité</li><li>• Éléments à vérifier :<ul style="list-style-type: none"><li>○ Clignotants et feux de freinage</li><li>○ Phares et klaxon</li><li>○ Freins (y compris les freins pneumatiques)</li><li>○ Pare-brise (fissures et teinte)</li><li>○ Ceintures de sécurité</li><li>○ Immatriculation et assurances</li><li>○ Équipement d'urgence</li></ul></li></ul>
<b>Pratiques en vigueur</b>	Comme les exigences relatives à la norme 13 du CCS sont détaillées, on s'attend à ce que les administrations s'y conforment.

#### Épreuve sur route

<b>Norme</b>	L'épreuve sur route pour un permis de classe supérieure porte sur les éléments suivants en plus de ceux évalués pour un permis de classe 5 : <ul style="list-style-type: none"><li>○ Marche arrière</li><li>○ Départ et freinage en douceur</li><li>○ Changement de vitesse</li><li>○ Déplacement de l'attention (capacité de changer la cible de son attention au besoin, p. ex. regarder devant, sur les côtés, dans les rétroviseurs)</li><li>○ Division de l'attention (capacité de contrôler et de manœuvrer un véhicule tout en surveillant la circulation et les autres usagers de la route)</li></ul>
<b>Pratiques en vigueur</b>	De nombreuses administrations imposent une limite de temps pour exécuter la manœuvre de marche arrière, mais certaines ne le font pas. Au moins trois administrations limitent le nombre de tentatives à trois.

#### Administration

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aucune caméra n'est admise dans le véhicule pendant l'épreuve sur route.</li><li>• Sauf lors de la formation ou de l'évaluation d'un examinateur, les seules personnes admises dans le véhicule lors de l'épreuve sur route sont le candidat et l'examineur.</li></ul>
<b>Pratiques en vigueur</b>	Certaines administrations encadrent l'utilisation des technologies d'aide au stationnement. Dans la plupart des cas, leur utilisation est proscrite, mais elles sont parfois tolérées à titre d'aide.



<b>Norme</b>	Un candidat qui échoue à l'épreuve sur route doit attendre au moins une semaine avant de pouvoir reprendre l'épreuve.
<b>Pratiques en vigueur</b>	<p>La plupart des administrations imposent une période d'attente avant qu'un candidat puisse repasser l'épreuve sur route :</p> <p>Colombie-Britannique      ronde de sécurité et épreuve pratique – motocyclette 7 jours épreuve sur route – véhicule de tourisme, motocyclette et camion lourd 1<sup>er</sup> échec – 14 jours 2<sup>e</sup> échec – 30 jours 3<sup>e</sup> échec – 60 jours Épreuve sur route – véhicule commercial 1<sup>er</sup> échec – 14 jours 2<sup>e</sup> échec – 30 jours</p> <p>Alberta                              1 jour</p> <p>Saskatchewan                  1 jour (peut-être prolongé)</p> <p>Manitoba                          1 jour</p> <p>Ontario                              10 jours</p> <p>Québec                              7 jours</p> <p>Nouveau-Brunswick        1<sup>er</sup> échec – 1 semaine 2<sup>e</sup> échec – 2 semaines 3<sup>e</sup> échec et suivants – 3 semaines</p> <p>Île-du-Prince-Édouard      14 jours</p> <p>Yukon                                1 ou 2 semaines selon les compétences démontrées lors de la première tentative</p>

#### Partie 4 : Vérification des freins pneumatiques (Chapitre 2, Épreuve théorique)

<b>Norme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour obtenir la mention autorisant la conduite d'un véhicule équipé d'un système de freins pneumatiques, le candidat doit détenir un permis de conduire valide.</li> <li>• L'épreuve théorique porte sur les domaines de connaissance suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Systèmes de freins</li> <li>○ Circuit pneumatique</li> <li>○ Sous-systèmes des freins pneumatiques</li> <li>○ Freins de base</li> <li>○ Utilisation des freins sur la route</li> <li>○ Conformité aux exigences</li> <li>○ Inspection des composantes du système</li> <li>○ Inspection du fonctionnement du système</li> <li>○ Inspection des réglages du système</li> <li>○ Signalement obligatoire</li> </ul> </li> </ul>
--------------	--

Pratiques en vigueur	<p>Certaines administrations autorisent l'apposition d'une mention permettant de conduire un véhicule équipé de freins pneumatiques sur un permis d'apprenti conducteur.</p> <p>Plusieurs administrations adoptent différentes approches selon la classe de permis ou de véhicule.</p> <p>Certaines administrations autorisent que des tiers administrent l'épreuve menant à la mention permettant de conduire un véhicule équipé de freins pneumatiques, selon un programme d'études et un processus d'évaluation normalisés.</p> <p>L'Alberta et le Manitoba ont une exemption pour les véhicules à deux essieux et les véhicules simples immatriculés comme véhicules agricoles.</p> <p>Certaines administrations, notamment l'Alberta, exigent la réussite d'un cours sur les freins pneumatiques.</p>
----------------------	--

### Épreuve pratique

Norme	<p>L'épreuve pratique porte sur les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Préparation du véhicule pour l'inspection</li> <li>○ Composantes et récepteurs de freins à chaque roue</li> <li>○ Tambour ou disque de frein à chaque roue</li> <li>○ Toutes les conduites d'air accessibles</li> <li>○ Réservoirs d'air comprimé et valves de purge</li> <li>○ Compresseurs d'air</li> <li>○ Avertisseur de basse pression</li> <li>○ Vitesse d'accumulation de la pression et taux de perte de pression</li> <li>○ Réglages du régulateur de pression</li> <li>○ Valve de protection du camion tracteur</li> <li>○ Application automatique des freins à ressort de la remorque</li> <li>○ Freins (de stationnement ou d'urgence) à ressorts</li> </ul>
Pratiques en vigueur	<p>Certaines administrations exigent que le candidat apporte de l'équipement à l'épreuve pratique. L'Ontario exige des cales de roue, une montre et un dispositif de mesure des biellettes, entre autres choses. L'Alberta exige que l'évaluateur tiers apporte un véhicule de remorquage (un tracteur ou une carrosserie attelés à une remorque à freins pneumatiques) et un dispositif permettant de maintenir un serrage des freins de service pour vérifier le réglage.</p>