



état-major

BUREAU  
PLANIFICATION DES  
RESSOURCES  
HUMAINES

# — Règlement sur la formation des conducteurs et des pilotes des véhicules militaires.

Approuvé le 09 août 2006

sous le n° 614 /DEF/EMAT/PRH/DS

Ce document annule et remplace

Le TTA 303/305, édition 2000

édition 2006

## PREAMBULE

*Quelles que soient leur puissance et leur perfection technique, le rendement des matériels est toujours fonction de la compétence des utilisateurs.*

*Le rôle des conducteurs et des pilotes de véhicule est prépondérant ; un camion de ravitaillement immobilisé à la suite d'un accident peut placer une unité dans une situation critique, faire courir à son équipage un risque certain ...*

*Il importe donc que le personnel militaire ou civil retenu pour assurer la conduite ou le pilotage des véhicules ait fait l'objet d'une sélection initiale et d'une formation menée avec le plus grand soin.*

*Le présent TTA 303, règlement sur la formation des conducteurs et des pilotes des véhicules militaires, annule et remplace les précédentes éditions et traite :*

- au titre 1 : de l'organisation de l'instruction de conduite ;*
- au titre 2 : des sanctions de l'instruction de conduite ;*
- au titre 3 : des instructions élémentaire et complémentaire de conduite ;*
- au titre 4 : des instructions élémentaire et complémentaire de pilotage ;*
- au titre 5 : du perfectionnement de conduite ;*
- au titre 6 : de prévention et de sécurité routières ;*
- au titre 7 : de la formation des instructeurs.*

*Ce REGLEMENT tient compte notamment des dispositions concernant :*

- le Code de la route et le programme national de formation des conducteurs ;*
- la délivrance du brevet militaire de conduite et les conditions requises pour la conduite des véhicules du ministère de la défense (arrêté du 5 mars 1998 modifié) ;*
- la circulation automobile au sein du ministère de la défense (instructions n° 2000/DEF/EMA/OL/5 du 15 septembre 2003 et n° 1615/DEF/SGA du 7 décembre 2005) ;*
- l'organisation générale de la prévention en hygiène, sécurité et conditions de travail au profit du personnel civil et militaire dans l'armée de terre (instruction n° 511/DEF/EMAT/PREVENTION du 11 octobre 2001).*

# SOMMAIRE

GLOSSAIRE	7
TITRE 1 <sup>er</sup> ORGANISATION DE L'INSTRUCTION DE CONDUITE	9
Chapitre 1 <sup>er</sup> Généralités.	9
Art. 11-1. Répartition des véhicules.	9
Art. 11-2. Définitions.	9
Chapitre 2 Instruction des conducteurs des véhicules à roues.	11
Art. 12-1. Cycle d'instruction des élèves conducteurs.	11
Art. 12-2. Instruction élémentaire de conduite.	11
Art. 12-3. Instruction complémentaire de conduite.	11
Art. 12-4. Perfectionnement dans l'emploi de conducteur.	12
Chapitre 3 Instruction des pilotes des véhicules spécifiques.	13
Art. 13-1. Cycle d'instruction des élèves pilotes.	13
Art. 13-2. Instruction élémentaire de pilotage.	13
Art. 13-3. Instruction complémentaire de pilotage.	13
Art. 13-4. Perfectionnement dans l'emploi de pilote.	14
Chapitre 4 Instruction des conducteurs des engins spéciaux et des matériels de travaux publics.	15
Art. 14-1. Caractéristiques des engins spéciaux et des matériels de travaux publics.	15
Art. 14-2. L'instruction au regard du Code de la route.	15
Art. 14-3. L'instruction au regard du Code du travail.	16
Art. 14-4. Perfectionnement dans l'emploi de conducteur.	16
Chapitre 5 Cas particuliers.	17
Art. 15-1. Personnel civil du ministère de la défense.	17
Art. 15-2. Personnel militaire de réserve.	17
Art. 15-3. Stagiaires militaires de nationalité étrangère.	17
Art. 15-4. Personnel des forces armées étrangères.	17
Art. 15-5. Permis de conduire des ressortissants des Etats membres de l'OTAN.	18
Art. 15-6. Permis de conduire délivré par un Etat appartenant à la Communauté européenne ou à l'Espace économique européen.	18
Art. 15-7. Permis de conduire délivré par un Etat n'appartenant ni à la Communauté européenne ni à l'Espace économique européen.	18
Art. 15-8. Cas des militaires français d'origine étrangère.	18
Art. 15-9. Conduite dans le cadre d'une opération de maintenance.	18
ANNEXES 1.	20
TITRE 2 SANCTIONS DE L'INSTRUCTION DE CONDUITE	25
Chapitre 1 <sup>er</sup> Le brevet militaire de conduite.	25
Art. 21-1. Description de l'imprimé du brevet militaire de conduite.	25
Art. 21-2. Catégorisation des brevets militaires de conduite et des qualifications.	25
Chapitre 2 Opérations concernant l'attribution et le retrait des brevets militaires de conduite.	27
Art. 22-1. Attestation.	27
Art. 22-2. Confirmation et délivrance.	27
Art. 22-3. Validation.	27
Art. 22-4. Qualification.	28
Art. 22-5. Conversion.	28
Art. 22-6. Suspension et retrait.	30
Art. 22-7. Rétention.	30
Art. 22-8. Enregistrement.	30
Chapitre 3 Opérations particulières.	32
Art. 23-1. Imprimé provisoire d'attestation.	32
Art. 23-2. Etablissement de duplicata de BMC.	32
Art. 23-3. Certificat provisoire de détention de BMC.	33
ANNEXES 2.	34

TITRE 3 LES INSTRUCTIONS ELEMENTAIRE ET COMPLEMENTAIRE DE CONDUITE (IEC – ICC).	56
Chapitre 1 <sup>er</sup> Conduite de l'instruction élémentaire de conduite.	56
Art. 31-1. Organisation.	56
Art. 31-2. Principes pédagogiques.	57
Art. 31-3. Aptitude.	57
Art. 31-4. Examen technique du brevet militaire de conduite.	57
Chapitre 2 Programmes et progressions des IEC.	59
Art. 32-1. Spécificités des structures IEC.	59
Art. 32-2. Test d'évaluation du Code de la route en début de stage PL, SPL, TC et moto.	59
Art. 32-3. Programmes.	60
Art. 32-4. Examen.	60
Art. 32-5. Le contrôle continu.	61
Chapitre 3 Conduite de l'instruction complémentaire de conduite.	62
Art. 33-1. Organisation.	62
Art. 33-2. Fiche de suivi du conducteur.	62
Art. 33-3. Conduite.	62
Art. 33-4. Contrôle de fin d'ICC.	62
Art. 33-5. Rappels.	63
ANNEXES 3.	64
TITRE 4 LES INSTRUCTIONS ELEMENTAIRE ET COMPLEMENTAIRE DE PILOTAGE (IEP – ICP).	73
Chapitre 1 <sup>er</sup> Sur les véhicules spécifiques.	73
Art. 41-1. Engins blindés à roues.	73
Art. 41-2. Engins blindés chenillés.	74
Art. 41-3. Engins du génie.	76
Art. 41-4. Engins amphibies et autres.	77
ANNEXES 4.	79
TITRE 5 LE PERFECTIONNEMENT DE CONDUITE.	90
Chapitre 1 <sup>er</sup> Vérifications et opérations techniques.	90
Art. 51-1. But.	90
Art. 51-2. Vérifications avant le départ.	90
Art. 51-3. Vérifications pendant la marche.	90
Art. 51-4. Vérifications à la halte.	91
Art. 51-5. Opérations au retour de mission.	91
Chapitre 2 Manœuvres particulières.	92
Art. 52-1. La marche arrière.	92
Art. 52-2. Le demi-tour.	92
Art. 52-3. Le guidage.	92
Chapitre 3 Conduite dans des conditions particulières.	94
Art. 53-1. Chaussée glissante.	94
Art. 53-2. Bas-côtés et ornières.	94
Art. 53-3. Sable.	94
Art. 53-4. Visibilité réduite.	95
Art. 53-5. Tous chemins.	95
Art. 53-6. Tout terrain.	95
Art. 53-7. Ponts et franchissements.	95
Chapitre 4 Conduite d'un véhicule automobile avec remorque.	96
Art. 54-1. Véhicule avec remorque à essieu(x) rigide(s).	96
Art. 54-2. Véhicule articulé, tracteur et semi-remorque.	97
Art. 54-3. Tracteur porteur et remorque.	98
Art. 54-4. Véhicule tracteur et véhicule remorqué.	98

Chapitre 5 Conduite en colonne.	100
Art. 55-1. Généralités.	100
Art. 55-2. Déplacement d'une rame.	100
Art. 55-3. Demi-tour d'une rame.	101
Chapitre 6 Adaptation à la conduite de véhicule dans le cadre de l'OTAN.	102
Art. 56-1. Préambule.	102
Art. 56-2. Généralités.	102
Art. 56-3. Sécurité.	102
Art. 56-4. Programme de formation.	103
Art. 56-5. Accoutumance du conducteur – Certificat d'aptitude.	105
ANNEXES 5.	106
TITRE 6 LA PREVENTION ET LA SECURITE ROUTIERES.	130
Chapitre 1 <sup>er</sup> Organisation.	130
Art. 61-1. Généralités.	130
Art. 61-2. Organisation au niveau du ministère de la défense.	130
Art. 61-3. Organisation au niveau de l'armée de terre.	130
Art. 61-4. Organisation au niveau de la région terre.	130
Art. 61-5. Organisation au niveau de l'organisme (cf. annexe 6.1).	131
Chapitre 2 Le certificat de conducteur ou de pilote d'élite.	132
Art. 62-1. But.	132
Art. 62-2. Modalités d'obtention et de retrait.	132
Art. 62-3. Avantages attachés à l'attribution du certificat.	133
Art. 62-4. Modèle d'imprimé.	133
Art. 62-5. Insigne de conducteur ou de pilote d'élite.	133
Chapitre 3 Conseils généraux de sécurité routière.	134
Art. 63-1. La vitesse.	134
Art. 63-2. Les distances de sécurité.	136
Art. 63-3. La ceinture de sécurité.	136
Art. 63-4. L'alcool.	137
Art. 63-5. Les drogues.	138
Art. 63-6. La fatigue.	139
Art. 63-7. Pour éviter le "suraccident".	140
Chapitre 4 Le constat amiable.	142
Art. 64-1. Premières mesures en cas d'accident.	142
Art. 64-2. Recommandations.	142
Art. 64-3. Définitions utiles.	143
Art. 64-4. Le recto du constat.	143
Art. 64-5. Le verso du constat.	146
ANNEXES 6.	147
TITRE 7 LA FORMATION DES INSTRUCTEURS.	153
Préambule L'autorisation militaire d'enseigner.	153
Chapitre 1 <sup>er</sup> La formation des instructeurs militaires d'IEC.	154
Art. 71-1. Généralités.	154
Art. 71-2. La formation des aides-moniteurs.	154
Art. 71-3. La formation des moniteurs adjoints et moniteurs.	155
Art. 71-4. La formation des moniteurs supérieurs et moniteurs expérimentés.	155
Art. 71-5. La formation des commandants d'unité de CIEC.	155
Art. 71-6. La formation des chefs de centre.	156
Art. 71-7. Le droit d'enseigner.	156
Art. 71-8. L'insigne d'instructeur d'IEC.	156

Chapitre 2 La formation des instructeurs civils d'IEC.	157
Art. 72-1. Généralités.	157
Art. 72-2. Les prérequis à l'embauche.	157
Art. 72-3. La formation continue.	157
Art. 72-4. Les mesures transitoires.	158
Chapitre 3 La formation des autres instructeurs.	159
Art. 73-1. La formation des instructeurs VHM (IVHM).	159
Art. 73-2. La formation des instructeurs du 1 <sup>er</sup> RCA.	159
Art. 73-3. Les formateurs en régiment.	160
ANNEXES 7.	161
FEUILLE DE MISES A JOUR.	167

## GLOSSAIRE

AF	Action de formation
ALPES	Action locale de prévention et de sécurité routière
BAFM	Brevet d'aptitude à la formation des moniteurs
BEPECASER	Brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de sécurité routière
BMC	Brevet militaire de conduite
BMPE	Brevet militaire professionnel élémentaire
BPMR	Bureau prévention et maîtrise des risques
BPRT	Bureau prévention de région terre
BSAT	Brevet de spécialiste de l'armée de terre
BSN	Bureau du service national
BSPP	Brigade des sapeurs pompiers de Paris
BSTAT	Brevet supérieur de technicien de l'armée de terre
CCHPA	Commission consultative d'hygiène et de prévention des accidents
CFP	Centre de formation professionnelle
CFQ-CR	Centre de formation qualifiante de conducteur routier
CHSCT	Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions du travail
CIABC	Centre d'instruction de l'arme blindée cavalerie
CIEC	Centre d'instruction élémentaire de conduite
CIECA	Cellule d'instruction élémentaire de conduite agréée
CNAM	Centre national d'aguerrissement en montagne
CP	Certificat pratique
CSN	Centre du service national
CTE	Certificat technique élémentaire
CT1	Certificat technique du 1 <sup>er</sup> degré
DDC	Décision du corps
DGA	Direction générale pour l'armement
EBG	Engin blindé du génie
EFA	Engin de franchissement de l'avant
ELT	Ecoles de la logistique et du train
EMAT	Etat-major de l'armée de terre
EPB	Ensemble porte-blindés
ESAG	Ecole supérieure et d'application du génie
ESPOIR	Ensemble des systèmes pédagogiques pour l'organisation de l'instruction routière
ESR	Engagement spécial dans la réserve
EXCA	Excavatrice de tranchées
FA	Formation d'adaptation
FCM	Formation à la conduite militaire
FSE	Formation de spécialité élémentaire
FSI	Formation de spécialité initiale
FS1	Formation de spécialité du 1 <sup>er</sup> degré
FS2	Formation de spécialité du 2 <sup>ème</sup> degré
ICC	Instruction complémentaire de conduite
ICP	Instruction complémentaire de pilotage
IDSR	Intervenant départemental de sécurité routière
IEC	Instruction élémentaire de conduite
IEP	Instruction élémentaire de pilotage
IVHM	Instructeur véhicule haute mobilité
LRM	Lance roquettes multiples

MADEZ	Matériel aérotransportable de déminage de zone
MATS	Moyen d'amélioration de la traficabilité des sols
MCD	Mission courte durée
MDR	Militaire du rang (EVAT et VDAT)
MFRD	Moyen de forage rapide et de destruction
MPSRA	Mission prévention et sécurité routières dans les armées
MVT	Domaine de spécialités "mouvements-ravitaillements"
OSPR	Officier supérieur de prévention routière
OTAN	Organisation du traité de l'Atlantique nord
PAA	Pont automoteur d'accompagnement
PEB	Porte-engin blindé
PFM	Pont flottant motorisé
PL	Poids lourd
PMA	Poids maximal autorisé
PMM12	Enfouisseur ponctuel de mines AC Mle F2
PNF	Programme national de formation de conduite
PTAC	Poids total autorisé en charge
PVP	Petit véhicule protégé
QLF	Qualification
RIMaP/P	Régiment d'infanterie de marine du Pacifique / Polynésie
RT	Région terre
SAF	Système automatisé des formations
SAPHIR	Simulateur automobile pour la pratique hors infrastructure routière
SFT	Section force terrestre (en parlant d'effectifs)
SMA	Service militaire adapté
SOUVIM – VDM	Système d'ouverture d'itinéraire miné – Véhicule détecteur de mines
SOUVIM – VTR	Système d'ouverture d'itinéraire miné – Véhicule tracteur de remorques
SPL	Super poids lourd
SPRAT	Système de pose rapide de travure
STAT	Section technique de l'armée de terre
TC	Transport en commun
TSHM	Tour de service hors métropole
TTA	Toutes armes
UIISC	Unité d'instruction et d'intervention de la sécurité civile
VAB	Véhicule de l'avant blindé
VBL	Véhicule blindé léger
VBCI	Véhicule blindé de combat de l'infanterie
VHM	Véhicule haute mobilité
VL	Véhicule léger

<b>TITRE 1<sup>er</sup></b>	<b>ORGANISATION DE L'INSTRUCTION DE CONDUITE</b>
<b>Chapitre 1<sup>er</sup></b>	<b>Généralités.</b>

### **Art. 11-1. Répartition des véhicules.**

Les véhicules automobiles militaires sont répartis comme suit :

- les véhicules à roues (motocyclette, VL, PL, SPL, TC) relevant de l'article R. 221-4 du Code de la route ;
- les véhicules spécifiques des armées (engins blindés à roues, engins blindés chenillés, engins du génie, engins amphibies et autres) relevant de l'arrêté du 5 mars 1998 modifié et nécessitant en plus du brevet militaire de conduite (BMC) une qualification propre à leur mise en œuvre ;
- les engins spéciaux et matériels de travaux publics (chariots automoteurs de manutention, grues mobiles, engins de chantier) relevant des Codes de la route et du travail.

Le tableau en annexe 1.2. définit les permis de conduire civils et les BMC à détenir en fonction du type de véhicule à conduire ou à piloter. L'annexe 1.3. reproduit le schéma d'attribution des BMC et des qualifications.

### **Art. 11-2. Définitions.**

En complément des définitions énoncées à l'article R. 311-1 du Code de la route.

#### *a) Conducteur.*

Toute personne qui conduit un véhicule, même pendant une courte période, ou qui est à bord du véhicule pour pouvoir le conduire le cas échéant.

#### *b) Engin spécial.*

Engin automoteur ou remorqué servant à l'élévation, au gerbage ou au transport de produit de toute nature, à l'exclusion du transport de personnes autres que le conducteur et éventuellement un convoyeur, et dont la vitesse ne peut excéder par construction 25 km/h.

#### *c) Instruction de conduite.*

Processus d'acquisition et de perfectionnement des connaissances et des savoir-faire individuels et collectifs nécessaires à la conduite d'un véhicule militaire dans un environnement tactique ou non.

#### *d) Instruction élémentaire de conduite (IEC).*

Processus d'acquisition des règles du Code de la route, du respect de la sécurité, de la maîtrise de la conduite et de la mise en œuvre des véhicules à roues conformes aux exigences techniques prévues pour l'apprentissage de la conduite.

#### *c) Instruction complémentaire de conduite (ICC).*

Processus de familiarisation à un type de véhicule donné dans les conditions de circulation civile et militaire, de jour et de nuit, de perfectionnement des connaissances de l'entretien dudit véhicule et du respect de la sécurité.

#### *d) Instruction élémentaire de pilotage (IEP).*

Processus d'acquisition des procédures de mise en route et d'arrêt de l'engin, de la maîtrise du pilotage et de la mise en œuvre, sur route et/ou sur piste, des véhicules militaires nécessitant une qualification propre, des opérations d'entretien dudit véhicule et du respect de la sécurité.

e) *Instruction complémentaire de pilotage (ICP).*

Processus d'acquisition de la pratique du pilotage en toutes circonstances, de perfectionnement des connaissances techniques, des savoir-faire tactiques élémentaires à l'échelon de l'équipage et du respect de la sécurité pour les véhicules militaires nécessitant une qualification propre.

f) *Matériel de travaux publics.*

Matériel spécialement conçu pour les travaux publics, ne servant pas normalement sur route au transport de marchandises ou de personnes autres que deux convoyeurs et dont la liste est établie par le ministre chargé des transports.

g) *Motocyclette.*

Véhicule à deux roues à moteur [...] dont la puissance n'excède pas 73,6 kw (100 ch).

h) *Motocyclette légère.*

Motocyclette dont la cylindrée n'excède pas 125 cm<sup>3</sup> et dont la puissance n'excède pas 11 kw.

i) *Perfectionnement de conduite.*

Dernière phase de l'instruction de conduite devant permettre de rendre le conducteur ou le pilote apte à tenir son emploi opérationnel en toute situation dans le cadre de son unité.

j) *Pilote.*

Terme utilisé pour désigner le conducteur d'un véhicule spécifique des armées nécessitant la détention d'une qualification propre à la mise en œuvre dudit véhicule (cf. art 11-1).

k) *Semi-remorque.*

Remorque destinée à être attelée à un autre véhicule de telle manière qu'elle repose en partie sur celui-ci et qu'une partie appréciable de son poids et du poids de son chargement soit supportée par lui.

l) *Véhicule articulé.*

Ensemble composé d'un véhicule tracteur et d'une semi-remorque.

→ Article R. 311-1 du Code de la route.

## Chapitre 2 Instruction des conducteurs des véhicules à roues.

### Art. 12-1. Cycle d'instruction des élèves conducteurs.

Les candidats aux BMC, désignés par l'autorité compétente et répondant aux normes médicales d'aptitude applicables au personnel du ministère de la défense, suivent :

- un stage d'IEC sanctionné par les résultats obtenus au contrôle continu dans les CIEC ou à l'examen dans les CIECA ;
- une phase d'ICC dans l'organisme d'affectation.

La réussite aux deux phases d'instruction entraîne la délivrance du BMC de la catégorie considérée. Elle autorise la conduite des véhicules à roues militaires dans les limites définies par l'article R. 221-4 du Code de la route et ne nécessitant pas de qualification particulière.

→ Article R. 221-4 du Code de la route.

→ Arrêté du 5 mars 1998 (JO du 21) modifié relatif à la délivrance du brevet militaire de conduite et fixant les conditions requises pour la conduite des véhicules du ministère de la défense.

### Art. 12-2. Instruction élémentaire de conduite.

#### a) *But.*

Faire acquérir le Code de la route, la maîtrise de la conduite et de la mise en œuvre des véhicules à roues conformes aux exigences techniques prévues pour l'apprentissage de la conduite ainsi que le respect des règles de prévention et de sécurité routières.

#### b) *Organisation.*

L'IEC est assurée par le CIEC ou la CIECA sous l'autorité respectivement du chef du centre ou du chef de la cellule.

Elle répond aux exigences du programme national de formation de conduite (PNF) annexé à l'arrêté du 23 janvier 1989 (JO du 10).

La conduite se déroule, selon la séance, dans les enceintes militaires ou sur des itinéraires civils préalablement reconnus. Les leçons de conduite sur autoroutes sont interdites sauf dans les cas et selon les modalités précisées par l'arrêté du 25 mai 1973 modifié (JO du 20) relatif aux leçons de conduite automobile sur autoroute.

→ Article R. 211-6 du Code de la route.

→ cf. TITRE 3.

### Art. 12-3. Instruction complémentaire de conduite.

#### a) *But.*

Familiariser l'élève conducteur à un type de véhicule à roues donné (VL, PL, ...) dans les conditions de circulation civile et militaire, de jour comme de nuit, parfaire sa connaissance des guides techniques d'entretien du 1<sup>er</sup> échelon et de mise en œuvre propre à chaque véhicule et respecter les règles de sécurité.

#### b) *Organisation.*

L'ICC est assurée par le corps ou l'unité d'affectation sous l'autorité du chef de corps ou de l'autorité assimilée dans un délai maximum de six mois après délivrance de l'attestation d'IEC (cf. art. 22-1). Elle comprend deux parties : une formation théorique et pratique d'une part, de la conduite d'autre part. La conduite est effectuée sur le réseau routier ouvert à la circulation publique, sur des parcours définis, reconnus, adaptés et validés par le commandement, avec le véhicule de dotation.

→ cf. TITRE 3.

#### **Art. 12-4. Perfectionnement dans l'emploi de conducteur.**

a) *But.*

Faire acquérir la pratique de la conduite en toutes circonstances, perfectionner les connaissances techniques et, d'une manière générale, rendre le conducteur apte à tenir son emploi en toute situation dans le cadre de son unité.

b) *Organisation.*

Le perfectionnement technique et tactique des conducteurs est assuré dans les unités à l'occasion de toutes missions et dans le cadre de la préparation opérationnelle lors des exercices, des manœuvres et des séjours en camp.

## **Chapitre 3** | **Instruction des pilotes des véhicules spécifiques.**

### **Art. 13-1. Cycle d'instruction des élèves pilotes.**

Les élèves pilotes sont choisis parmi les titulaires du BMC VL, de l'attestation d'IEC PL, du BMC PL ou SPL en fonction du type de véhicule à piloter (cf. annexe 1.2). Le BMC PL est indispensable pour le pilotage des engins blindés à roues.

Le cycle d'instruction comprend deux phases :

- l'IEP (partie technique) est dispensée dans un centre d'instruction spécialisé, dans une formation désignée ou au sein de l'unité d'affectation ;
- l'ICP (formation de spécialité) est dispensée dans l'unité d'affectation après l'ICC PL dans le cas des engins blindés à roues.

La réussite aux deux phases d'instruction entraîne l'obtention de la qualification de pilote de l'engin, du matériel ou du véhicule considéré et la mention est inscrite sur le BMC de l'intéressé.

### **Art. 13-2. Instruction élémentaire de pilotage.**

#### *a) But.*

L'IEP a pour but de former des pilotes capables :

- d'effectuer des opérations de mise en route et d'arrêt de leur engin ;
- de maîtriser la conduite et la mise en œuvre, de jour, sur route et/ou sur piste, dans le respect des règles d'utilisation du matériel ;
- de réaliser les différentes opérations d'entretien du 1<sup>er</sup> échelon ;
- de respecter les règles de sécurité.

#### *b) Organisation.*

L'IEP est dispensée dans un centre d'instruction spécialisé ou dans une formation lorsque l'instruction n'est pas assurée en centre spécialisé. Elle est placée sous l'autorité respectivement du chef du centre ou du commandant de la formation.

Elle répond aux exigences des programmes fixés par les pilotes des domaines de spécialités concernés.

Le pilotage réel est effectué uniquement dans les enceintes militaires aussi bien sur route que sur piste.

→ cf. TITRE 4.

### **Art. 13-3. Instruction complémentaire de pilotage.**

#### *a) But.*

Faire acquérir la pratique du pilotage en toutes circonstances, approfondir les connaissances techniques et rendre les pilotes aptes à exécuter les actes élémentaires tactiques à l'échelon de l'équipage tout en respectant les règles de sécurité.

#### *b) Organisation.*

L'ICP est menée dans les formations et répond, elle aussi, aux exigences des programmes fixés par les pilotes des domaines de spécialités concernés.

Au cours de cette phase d'instruction, des séances de pilotage sur route ouverte à la circulation publique peuvent être organisées. Cette instruction peut être menée à l'occasion d'un séjour en camp mais est strictement interdite dans le cadre de tout exercice tactique.

→ cf. TITRE 4.

**Art. 13-4. Perfectionnement dans l'emploi de pilote.**

a) *But.*

Rendre le pilote apte à tenir son emploi en toute situation dans le cadre de son unité.

b) *Organisation.*

Le perfectionnement technique et tactique des pilotes est assuré dans les unités à l'occasion de toutes missions et dans le cadre de l'instruction collective lors des exercices, des manœuvres ou des séjours en camp.

<b>Chapitre 4</b>	<b>Instruction des conducteurs des engins spéciaux et des matériels de travaux publics.</b>
-------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------

**Art. 14-1. Caractéristiques des engins spéciaux et des matériels de travaux publics.**

Les engins spéciaux et les matériels de travaux publics sont classés en trois catégories de transport définies par les caractéristiques du véhicule (dimensions hors tout, masse). La caractéristique la plus forte détermine la catégorie du transport.

CARACTERISTIQUES DU VEHICULE	1 <sup>ère</sup> CATEGORIE	2 <sup>ème</sup> CATEGORIE	3 <sup>ème</sup> CATEGORIE
Longueur (en mètres)	$\leq 20$	$20 < L \leq 25$	$> 25$
Largeur (en mètres)	$\leq 3$	$3 < l \leq 4$	$> 4$
Masse totale (en kg)	$\leq 48\ 000$	$48\ 000 < M \leq 72\ 000$	$> 72\ 000$

Les engins spéciaux et des matériels de travaux publics (cf. art. 11-2) ne nécessitent l'obtention d'aucun BMC pour les conducteurs, dans la mesure où leur mise en œuvre est rigoureusement limitée au travail sur chantier ou polygone d'instruction, à l'exclusion de toute voie ouverte à la circulation publique. Pour autant, la formation de qualification des conducteurs doit comporter une instruction complète sur le Code de la route.

A contrario, dès lors qu'une voie ouverte à la circulation publique est empruntée, la conduite de ces véhicules demande obligatoirement la détention d'un BMC (cf. annexe 1.2).

Lors des trajets sur route, les parties mobiles ou aisément démontables de ces véhicules doivent être repliées ou démontées, que ces véhicules effectuent le déplacement par leurs propres moyens ou soient tractés ou remorqués. La circulation des matériels de travaux publics en charge (tombereau ...) est interdite sur les voies ouvertes à la circulation publique.

**Nota.** – Selon l'article R. 221-20 du Code de la route, les conducteurs de tracteurs agricoles, machines agricoles automotrices, véhicules et appareils agricoles remorqués **non attachés** à une exploitation agricole doivent être titulaires :

- du permis B si le PTAC n'excède pas 3,5 T ;
- du permis C si le PTAC excède 3,5 T ;
- du permis E(C) si le véhicule est attelé d'une remorque dont le PTAC excède 750 kg.

→ Articles R. 311-1, R. 413-12 et R. 433-6 du Code de la route.

→ Arrêté du 26 novembre 2003 (JO du 21/03/04) relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules.

→ Note n° 255/DEF/EMAT/LOG/MTT/REG VR du 02/02/2005.

**Art. 14-2. L'instruction au regard du Code de la route.**

a) *But.*

Faire acquérir l'aptitude à la conduite d'un engin spécial ou d'un matériel de travaux publics.

b) *Organisation.*

Les FSI, FSE ou FA sont assurées par des centres d'instruction spécialisés, par des unités désignées à cet effet ou directement par les formations détentrices de ce type de moyens. Elles répondent aux exigences des programmes fixés par les pilotes des domaines de spécialités concernés.

c) *Sanction.*

Le personnel, ayant suivi avec succès l'une de ces formations, obtient, en plus du CP, du CTE ou d'une attestation de stage, la qualification de conducteur ou de pilote de l'engin spécial ou du matériel de travaux publics considéré et la mention est inscrite sur le BMC de l'intéressé à la rubrique "QUALIFICATIONS".

→ cf. TITRE 4.

**Art. 14-3. L'instruction au regard du Code du travail.**

**Ce domaine est exclu du champ d'application du présent TTA.**

Au regard du Code du travail, ces véhicules sont désignés sous l'appellation d'équipements de travail mobiles automoteurs et d'appareils de levage de charges ou de personnes. Leur conduite requiert une formation. En outre, les matériels, énumérés ci-dessous, nécessitent des autorisations de conduite particulières assujetties à des formations spécifiques qui relèvent du Code du travail ou de textes s'y rapportant. Il s'agit entre autres :

- des chariots automoteurs de manutention ;
- des grues mobiles ;
- des grues auxiliaires de chargement ;
- des plateformes élévatrices ;
- des engins de chantier.

→ Décret n° 98-1084 du 2 décembre 1998 (JO du 03) relatif aux mesures d'organisation, aux conditions de mise en œuvre et aux prescriptions techniques auxquelles est subordonnée l'utilisation des équipements de travail et modifiant le code du travail.

→ Arrêté du 2 décembre 1998 (JO du 04) relatif à la formation à la conduite des équipements de travail mobiles automoteurs et des appareils de levage de charges ou de personnes.

**Art. 14-4. Perfectionnement dans l'emploi de conducteur.**

a) *But.*

Cette formation a pour but :

- de faire acquérir la pratique de la conduite en toutes circonstances ;
- d'approfondir les connaissances techniques ;
- de rendre le conducteur ou le pilote apte à tenir son emploi en campagne.

b) *Organisation.*

Le perfectionnement dans l'emploi est assuré par l'unité, notamment lors des exercices et des manœuvres et à l'occasion de l'emploi des engins spéciaux et/ou des matériels de travaux publics.

## Chapitre 5 Cas particuliers.

### Art. 15-1. Personnel civil du ministère de la défense.

La conduite des véhicules du ministère de la défense requiert obligatoirement la détention du permis de conduire ou du BMC correspondant.

Pour la conduite des véhicules spécifiques des armées (cf. annexe 1.2), seuls certains personnels civils de la DGA et des ateliers de réparation des véhicules en cause peuvent se voir attribuer un BMC. **Toute autre catégorie de personnel civil n'est pas autorisée à détenir un BMC.**

### La conversion du BMC en permis de conduire n'est pas autorisée pour le personnel civil.

La case "validé le ..." du BMC concerné est barrée en rouge par le CIEC lors de la délivrance de l'imprimé du BMC.

→ Arrêté du 5 mars 1998 (JO du 21) modifié relatif à la délivrance du brevet militaire de conduite et fixant les conditions requises pour la conduite des véhicules du ministère de la défense.

### Art. 15-2. Personnel militaire de réserve.

Les dispositions concernant la délivrance de l'attestation, l'ICC, la validation, la conversion, les retraits temporaires et définitifs des BMC sont applicables aux réservistes servant sous ESR.

### Art. 15-3. Stagiaires militaires de nationalité étrangère.

Les dispositions concernant la délivrance de l'attestation, l'ICC, les retraits temporaires et définitifs des BMC sont applicables aux stagiaires étrangers pour la durée de leur présence en France.

Les BMC obtenus ne peuvent être ni validés ni convertis en permis de conduire français. La case "validé le ..." du BMC concerné est barrée en rouge par le CIEC lors de la délivrance de l'imprimé du BMC.

→ Instruction n° 2000/DEF/EMA/OL/5 du 15 septembre 2003 (BO du 16/02/04) - § 1.1.3.3.

Dans le cas où le stagiaire militaire de nationalité étrangère possède un permis de conduire national en cours de validité et les pièces prévues par l'arrêté du 8 février 1999, les articles 15-6 ou 15-7 peuvent être appliqués.

→ Article R. 222-1, R. 222-2 et R. 222-3 du Code de la route.

→ Arrêté du 8 février 1999 (JO du 20) relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité des permis de conduire.

### Art. 15-4. Personnel des forces armées étrangères.

Le personnel civil ou militaire appartenant aux forces armées étrangères peut, sur autorisation particulière, s'il est titulaire d'un permis de conduire national en cours de validité lui permettant de conduire les véhicules de la catégorie considérée et après vérification d'aptitude, être habilité à conduire des véhicules militaires pour l'accomplissement de sa mission.

→ Instruction n° 2000/DEF/EMA/OL/5 du 15 septembre 2003 (BO du 16/02/04) - § 1.1.3.3.

#### **Art. 15-5. Permis de conduire des ressortissants des Etats membres de l'OTAN.**

Les permis de conduire civils et militaires délivrés par les Etats membres des pays signataires du Traité de l'Atlantique Nord à leurs ressortissants, membres d'une force ou d'un élément civil, sont valables en France pour la conduite des véhicules automobiles de la catégorie pour laquelle ils ont été délivrés.

→ Lettre n° C.R. 29-45 TP du 2 octobre 1951 relative aux permis de conduire des ressortissants des Etats membres de l'OTAN.

→ STANAG 2454 (chapitre 8 dit AmovP-1) cf. TITRE 5 – Chapitre 6.

#### **Art. 15-6. Permis de conduire délivré par un Etat appartenant à la Communauté européenne ou à l'Espace économique européen.**

Un militaire de **la Légion étrangère**, titulaire d'un permis de conduire national en cours de validité délivré par un Etat appartenant à la Communauté européenne ou à l'Espace économique européen, peut se voir délivrer, par équivalence, un BMC de la catégorie correspondante.

#### **Art. 15-7. Permis de conduire délivré par un Etat n'appartenant ni à la Communauté européenne, ni à l'Espace économique européen.**

Un militaire de **la Légion étrangère**, titulaire d'un permis de conduire national en cours de validité délivré par un Etat n'appartenant ni à la Communauté européenne, ni à l'Espace économique européen, peut se voir délivrer, par équivalence, un BMC de la catégorie correspondante.

→ Articles R. 222-1, R. 222-2 et R. 222-3 du Code de la route.

→ Arrêté (Equipement) du 8 février 1999 (JO du 20) modifié relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité des permis de conduire.

#### **Art. 15-8. Cas des militaires français d'origine étrangère.**

a) Un militaire français, originaire d'un Etat appartenant à la Communauté européenne ou à l'Espace économique européen et titulaire d'un permis de conduire national en cours de validité, peut se voir délivrer, par échange, un permis de conduire français de la catégorie correspondante selon les modalités définies par l'arrêté du 8 février 1999. En application de l'article 22-5 l'attestation d'IEC lui est remise.

b) Un militaire français, originaire d'un Etat appartenant ni à la Communauté européenne, ni à l'Espace économique européen et titulaire d'un permis de conduire national en cours de validité, peut se voir délivrer, par échange, un permis de conduire français de la catégorie correspondante selon les modalités définies par l'arrêté du 8 février 1999. En application de l'article 22-5 l'attestation d'IEC lui est remise.

#### **Art. 15-9. Conduite dans le cadre d'une opération de maintenance.**

a) *Remorquage.*

Un véhicule en panne ou accidenté n'étant pas une remorque au sens du Code de la route, le conducteur du véhicule tracteur n'est pas tenu d'être titulaire du permis de conduire civil de la catégorie E (C) ou du BMC SPL. Le conducteur doit être détenteur du permis ou du brevet correspondant à la catégorie du véhicule tracteur.

→ Article R. 221-4 du Code de la route.

→ Circulaire n° 96-06 du 4 janvier 1996 relative aux conditions de conduite du véhicule tracteur d'un véhicule articulé.

b) *Véhicule spécialisé dans les opérations de remorquage.*

C'est un véhicule dont l'aménagement comporte un engin de levage installé à demeure permettant le remorquage d'un véhicule en panne ou accidenté avec ou sans soulèvement du train avant ou arrière de ce dernier.

Le conducteur d'un véhicule de ce type doit avoir suivi avec succès une formation particulière qui permet l'attribution de la qualification de conducteur du véhicule de dépannage considéré et la mention est inscrite sur le BMC de l'intéressé à la rubrique "QUALIFICATIONS". Le programme de ces formations dépend du domaine de spécialité "maintenance".

**Nota.** – l'utilisation des agrès peut nécessiter des autorisations particulières assujetties à des formations spécifiques qui relèvent du Code du travail ou de textes s'y rapportant. **Ce domaine est exclu du champ d'application du présent TTA.**

## **ANNEXES 1.**

ANNEXE 1.1. Textes de référence.	21
ANNEXE 1.2. BMC nécessaires à la conduite ou au pilotage des véhicules spécifiques sur les voies ouvertes à la circulation publique.	23
ANNEXE 1.3. Schéma d'attribution des BMC et des qualifications.	24

## ANNEXE 1.1. Textes de référence.

- Ordonnance n° 2000-930 du 22 septembre 2000 relative à la partie législative du code de la route.
- Décret 96-601 du 04/07/1996 (JO du 05) relatif à la conduite des cyclomoteurs et des quadricycles légers à moteurs.
- Décret n° 98-1084 du 02/12/1998 relatif aux mesures d'organisation, aux conditions de mise en œuvre et aux prescriptions techniques auxquelles est subordonnée l'utilisation des équipements de travail, modifiant le code du travail.
- Décret n° 2000-1335 du 26/12/2000 relatif à l'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur et de la sécurité routière, modifiant le code de la route.
- Décret n° 2001-250 du 22/03/2001 relatif à la partie Réglementaire du code de la route (Décrets en Conseil d'Etat délibérés en conseil des ministres).
- Décret n° 2001-251 du 22/03/2001 relatif à la partie Réglementaire du code de la route (Décrets en Conseil d'Etat).
  
- Arrêté du 23/08/1971 (JO du 15/09) modifié relatif au brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres (BAFM).
- Arrêté du 25/05/1973 (JO du 20/06) modifié relatif aux leçons de conduite automobile sur autoroute.
- Arrêté du 30/09/1975 (JO du 29/10) modifié relatif à l'évacuation des véhicules en panne ou accidentés.
- Arrêté du 23/01/1989 (JO du 10/02) relatif au programme national de formation de conduite.
- Arrêté du 10/10/1991 (JO du 20/11) modifié relatif aux conditions d'exercice de la profession d'enseignement de la conduite automobile et de la sécurité routière.
- Arrêté du 05/03/1998 modifié<sup>1</sup> relatif à la délivrance du brevet militaire de conduite et fixant les conditions requises pour la conduite des véhicules du ministère de la défense.
- Arrêté du 02/12/1998 relatif à la formation à la conduite des équipements de travail mobiles automoteurs et des appareils de levage de charges ou de personnes.
- Arrêté du 08/02/1999 (JO du 20) modifié relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité des permis de conduire.
- Arrêté du 01/06/1999 modifié relatif à l'application de l'article R. 222-7 du code de la route et fixant les conditions et modalités de conversion du brevet militaire de conduite en permis de conduire civil.
- Arrêté du 08/01/2001 (JO du 26) relatif à l'autorisation d'enseigner, à titre onéreux, la conduite des véhicules à moteur et la sécurité routière.
- Arrêté du 26/11/2003 (JO du 21/03) relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules.
  
- Instruction n° 953/DEF/EMAT/BPRH/EG/NO du 19/06/2000 modifiée relative à la formation initiale des militaires du rang sous contrat.
  
- Instruction n° 511/DEF/EMAT/PREVENTION du 11/10/2001 relative à l'organisation générale de la prévention en hygiène, sécurité et conditions de travail au profit du personnel civil et militaire dans l'armée de terre.
- Instruction n° 1700/DEF/DCSSA/AST/AS du 28/01/2002 modifiée relative au suivi et au contrôle de l'aptitude à servir du personnel militaire.
- Instruction n° 954/DEF/EMAT/BPRH/EG/SO modifiée du 05/05/2003 relative à la formation initiale des sous-officiers.
- Instruction n° 2000/DEF/EMA/OL/5 du 15/09/2003 relative à la circulation automobile militaire au sein du ministère de la défense.
- Instruction n° 812/DEF/EMAT/PRH/EG/SO/MDR modifiée du 06/05/2004 relative aux normes médicales d'aptitude applicables au personnel militaire de l'armée de terre.

<sup>1</sup> Par arrêtés du 20/04/2001, du 20/03/2002 et du 24/09/2004.

- Instruction n° 800/DEF/EMAT/PRH du 01/07/2005 modifiée relative à l'organisation et au fonctionnement de la préparation militaire dans l'armée de terre.
- Instruction n° 708/DEF/EMAT/BPRH du 25/07/2005 relative à la formation du personnel de la réserve opérationnelle.
- Instruction n° 1826/DEF/EMA/SLI/PSE du 13/09/2005 relative à l'organisation de la prévention au profit du personnel militaire au sein des forces servant en opération.
- Instruction n° 1615/DEF/SGA du 07/12/2005 relative à la conduite des véhicules des armées. Récompenses.
- Instruction n° 273/DEF/EMAT/PRH/DS – n° 3925 DEF/CoFAT/DES/MTN du 12/04/2006 relative aux actions de formation d'adaptation de l'interdomaine montagne.
- Instruction n° \_\_\_\_\_ DEF/EMAT/PREVENTION du \_\_\_\_\_ relative à la formation à la conduite des équipements de travail mobiles automoteurs et des appareils de levage de charges ou de personnes (*en cours d'élaboration*).
  
- Directive n° 836/DEF/EMAT/PRH/APR du 30/05/2000 relative aux préparations militaires.
- Directive n° 1020/DEF/EMAT/PRH/DS32 – 11954/CoFAT/DEF/BCF/MVT-LOG du 29/09/2003 relative à la politique générale de l'instruction de conduite dans l'armée de terre.
- Directive n° 14945/CoFAT/DEF/BCF/MVT-LOG – 473/EATRN/CPIEC du 04/12/2003 relative aux instructions élémentaire et complémentaire de conduite dans l'armée de terre.
  
- Lettre n° 3025/DEF/EMAT/BPO/EMP/65 du 04/07/96 relative à la création du CIEC de Castelnaudary.
- Lettre n° 4579/DEF/EMAT/BPO/EMP/65 du 25/10/1996 relative à l'instruction de conduite dans les formations militaires de la sécurité civile.
- Lettre n° 482/DEF/EMAT/BPRH/DS32 du 15/04/2002 relative au nouveau dispositif de pilotage de l'instruction élémentaire de conduite.
- Lettre n° 80/DEF/EMAT/BOE/ORG/311 du 23/01/2003 relative à la formation à la conduite dans les unités du service militaire adapté.

Compte tenu de leurs modifications fréquentes, les instructions et les circulaires relatives à la formation de spécialité initiale (FSI) et à la formation de spécialité élémentaire (FSE) des militaires du rang sous contrat de tous les domaines de spécialités ne figurent pas dans la présente annexe. Elles peuvent être consultées sur le site Intraterre du CoFAT.

ANNEXE 1.2. BMC nécessaires à la conduite ou au pilotage des véhicules spécifiques sur les voies ouvertes à la circulation publique.

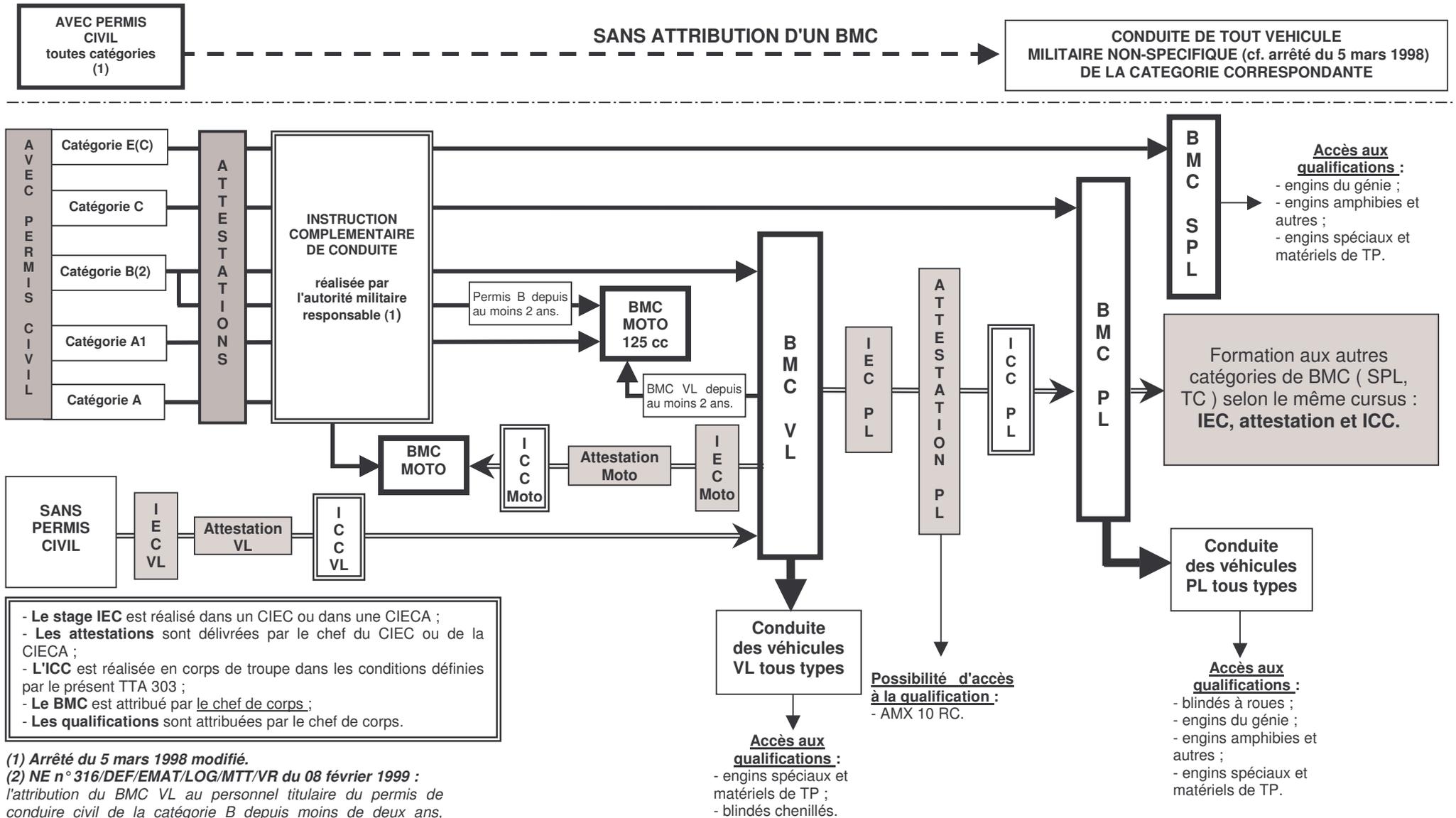
Véhicules à roues (article R. 221-4 du Code de la route).		Véhicules spécifiques				Engins spéciaux et matériels de travaux publics
Permis civils	BMC	Engins blindés chenillés	Engins blindés à roues	Engins du génie	Engins amphibies et autres	
Aucun				MADEZ		Engins de revêtement de surface ou matériels tractés <sup>2</sup> .
B	VL	AMX 10P AMX 30 EBG AUF1 ROLAND LRM LECLERC			QUAD Moto-neige	Tout véhicule unique de PTAC ≤ 3,5T circulant sur le réseau routier.
C	PL		VBL VAB AMX 10RC <sup>3</sup> ERC 90 AML VBCI	DISPERSEUR PMM12 MATS MFRD EXCA PAA SOUVIM-VDM SPRAT <sup>4</sup>	PVP CLD EFA LARC XV VHM	Tout véhicule unique de PTAC > 3,5T circulant sur le réseau routier (EMAD – MPG – Grues mobiles).
E (C)	SPL			PFM SOUVIM-VTR	PEB EPB	Tout véhicule articulé de PTAC tracteur > 3,5T et remorque > 2,5T circulant sur le réseau routier.

<sup>2</sup> Les matériels tractés ne nécessitent l'obtention d'aucun BMC dans la mesure où le conducteur de l'engin n'est pas celui du véhicule tracteur.

<sup>3</sup> Mesure dérogatoire : cf. article 41-1 alinéa a.

<sup>4</sup> BMC PL pour le porteur et BMC SPL pour le porteur de travures supplémentaires.

ANNEXE 1.3. Schéma d'attribution des BMC et des qualifications.



- Le stage IEC est réalisé dans un CIEC ou dans une CIECA ;  
 - Les attestations sont délivrées par le chef du CIEC ou de la CIECA ;  
 - L'ICC est réalisée en corps de troupe dans les conditions définies par le présent TTA 303 ;  
 - Le BMC est attribué par le chef de corps ;  
 - Les qualifications sont attribuées par le chef de corps.

(1) Arrêté du 5 mars 1998 modifié.  
 (2) NE n° 316/DEF/EMAT/LOG/MTT/VR du 08 février 1999 : l'attribution du BMC VL au personnel titulaire du permis de conduire civil de la catégorie B depuis moins de deux ans, permet de déroger à la réglementation sur les limitations de vitesse et sur l'apposition du sigle "A".

<b>TITRE 2</b>	<b>SANCTIONS DE L'INSTRUCTION DE CONDUITE</b>
<b>Chapitre 1<sup>er</sup></b>	<b>Le brevet militaire de conduite.</b>

### **Art. 21-1. Description de l'imprimé du brevet militaire de conduite.**

L'imprimé du BMC est un document :

- qui peut être attribué au personnel militaire titulaire ou non d'un permis de conduire civil, après avoir satisfait aux épreuves prévues par l'arrêté du 5 mars 1998, pour la conduite des véhicules automobiles du ministère de la défense relevant de l'article R. 221-4 du Code de la route ;
- qui doit être délivré au personnel militaire et au personnel civil<sup>5</sup> pour la conduite des véhicules spécifiques du ministère de la défense ne relevant d'aucune des catégories précitées ou pour les types de conduite précisés par l'arrêté du 5 mars 1998.

Présenté sous la forme d'un dépliant cartonné vert, conforme au modèle fixé par l'arrêté susvisé (cf. annexe 2.1), il répertorie tous les renseignements correspondants à l'instruction de conduite (IEC, ICC, validation, qualifications) effectuée par le titulaire.

→ Arrêté du 5 mars 1998 (JO du 21) modifié relatif à la délivrance du brevet militaire de conduite et fixant les conditions requises pour la conduite des véhicules du ministère de la défense.

### **Art. 21-2. Catégorisation des brevets militaires de conduite et des qualifications.**

#### a) *Brevets militaires de conduite.*

- Le BMC moto restrictif est valable pour les motocyclettes légères (cylindrée  $\leq 125 \text{ cm}^3$  et puissance  $\leq 11 \text{ kva}$ ).
- Le BMC moto est valable pour toutes les motocyclettes (puissance  $\leq 73,6 \text{ kva}$  ou 100 ch.).
- Le BMC VL est valable pour les véhicules automobiles ayant un PTAC qui n'excède pas 3,5 tonnes, affectés au transport de marchandises ou de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum. Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kg. Ce BMC est également valable pour les quadricycles lourds (article R. 221-4 du Code de la route).
- Le BMC PL est valable pour les véhicules automobiles isolés dont le PTAC excède 3,5 tonnes, affectés au transport de marchandises<sup>6</sup>. Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le PTAC n'excède pas, par dérogation, 2,5 tonnes.
- Le BMC SPL est valable pour un ensemble de véhicules couplés dont le tracteur entre dans la catégorie PL, attelé d'une remorque dont le PTAC excède, par dérogation, 2,5 tonnes.
- Le BMC TC est valable pour les véhicules automobiles affectés au transport de personnes comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur. Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kg.

→ Article R. 311-1 du Code de la route.

→ Décret n° 96-601 du 4 juillet 1996 (JO du 05) relatif à la conduite des cyclomoteurs et des quadricycles légers à moteur.

→ Note n° 883/DEF/EMAT/BPO/EMP65 du 3 mars 1997 (dérogation remorque  $\leq 2,5$  tonnes).

→ Instruction n° 2000/DEF/EMA/OL5 du 15 septembre 2003 (BO du 16/02/04) - § 2.1.2.1.4.

<sup>5</sup> ... de la DGA et des ateliers de réparation des véhicules en cause dans le cadre strict de son emploi.

<sup>6</sup> Les dérogations en vigueur permettent la conduite d'un véhicule poids lourd de transport de marchandises employé occasionnellement au transport en commun de personnes (+ de huit) uniquement avec le BMC P.L.

b) *Extensions.*

- Le BMC VL valable pour la conduite des véhicules automobiles ayant un PTAC n'excédant pas 3,5 tonnes permet également la conduite des motocyclettes légères s'il a été délivré depuis au moins 2 ans.
- Le BMC PL permet la conduite, par dérogation<sup>7</sup>, d'un véhicule dont le PTAC excède 3,5 tonnes attelé d'une remorque dont le PTAC n'excède pas 2,5 tonnes. En outre, le BMC correspondant au permis de conduire de la catégorie E(B) n'est pas délivré au sein de l'armée de terre.

En conséquence, la conduite des véhicules relevant de la catégorie B/VL, attelés d'une remorque dont le PTAC excède 750 kg, lorsque le PTAC de la remorque est supérieur au poids à vide du véhicule tracteur ou lorsque le total des PTAC (*véhicule tracteur + remorque*) est supérieur à 3,5 tonnes nécessite la détention du BMC PL.

c) *Qualifications.*

Elles sont délivrées, conformément à l'article 11-1 susvisé, pour le pilotage des véhicules spécifiques des armées, des engins spéciaux et des matériels de travaux publics du ministère de la défense (cf. annexe 1.2). Il en est fait mention sur l'imprimé du BMC à la rubrique "QUALIFICATIONS".

Les programmes de formation au pilotage des véhicules considérés dépendent des domaines de spécialités concernés.

---

<sup>7</sup> Note n° 883/DEF/EMAT/BPO/EMP/65 du 3 mars 1997.

<b>Chapitre 2</b>	<b>Opérations concernant l'attribution et le retrait des brevets militaires de conduite.</b>
-------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------

### Art. 22-1. Attestation.

L'attestation certifie que l'intéressé a suivi une période d'IEC dans un CIEC ou dans une CIECA en vue de l'obtention d'un BMC et a réussi aux épreuves prévues par le Code de la route. Dans ce cas, le CIEC ou la CIECA :

- attribue un n° d'attestation indiqué en colonne "CATEGORIES" de l'imprimé du BMC ;
- délivre l'attestation de la catégorie concernée en renseignant la case adéquate de la colonne "ATTESTATION" et en y apposant la date de délivrance et la signature du chef du CIEC ou de la CIECA.

La détention de cette attestation ne constitue en aucun cas le BMC proprement dit.

**La durée de validité de l'attestation est de six mois. Au-delà, le candidat doit refaire le stage complet d'IEC correspondant.**

### Art. 22-2. Confirmation et délivrance.

Le personnel détenteur d'une attestation suit l'ICC. Appelée communément "confirmation", l'ICC est assurée, dans les six mois au plus qui suivent l'obtention de l'attestation, par le corps ou l'unité d'affectation de l'intéressé. Au cours de cette phase, ce dernier est assisté d'un conducteur accompagnateur.

L'ICC consiste à donner une expérience de la conduite suffisante pour assurer seul, la conduite et le service d'un véhicule et permet de juger l'aptitude de l'élève conducteur.

Le chef de corps ou l'autorité assimilée, en cas de réussite au contrôle de fin d'ICC, confirme et délivre le BMC. Cette délivrance se traduit en renseignant la case adéquate de la colonne "BREVET" et en y apposant la date, la signature et le cachet humide du chef de corps ou de l'autorité assimilée.

### Art. 22-3. Validation.

Tout militaire détenteur d'un BMC (confirmé et délivré) peut, à sa demande, obtenir obligatoirement la validation qui débouchera automatiquement sur la conversion en permis de conduire civil équivalent.

CATEGORIE BMC	EQUIVALENCE PERMIS CIVIL
MOTO restrictif (cylindrée $\leq 125 \text{ cm}^3$ et puissance $\leq 11 \text{ kva}$ )	A1
MOTO	A <sup>8</sup>
VL	B – B1 – A1 <sup>9</sup>
PL	C
SPL	E(C)
TC	D

<sup>8</sup> Pour conduire une motocyclette dont la puissance est  $> 25 \text{ kva}$  ou dont le rapport puissance/poids en ordre de marche est  $> 0,16 \text{ kva/kg}$ , le conducteur doit être titulaire du permis A depuis au moins deux ans. Cette condition n'est pas exigée pour les personnes âgées d'au moins 21 ans.

<sup>9</sup> Uniquement si le BMC VL est détenu depuis au moins deux ans.

La validation est du ressort du chef de corps ou de l'autorité assimilée. A la demande de l'intéressé, tous les BMC doivent être validés et cette action possède un caractère automatique :

- le BMC VL doit être validé simultanément à sa délivrance ;
- les BMC MOTO, PL, SPL et TC ne doivent être validés qu'à l'issue de la période probatoire de l'EVAT<sup>10</sup>.

→ Article R. 221-6 du Code de la route.

→ Arrêté (Equipe) du 8 février 1999 (JO du 20) modifié relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité des permis de conduire.

Les aptitudes et compétences de l'élève conducteur devront avoir été vérifiées avec la plus grande attention lors des phases d'IEC et d'ICC.

Le chef de corps conserve, en tout état de cause, le droit de suspendre, voire de retirer le BMC au personnel ayant commis une infraction dans l'exercice de ses fonctions (cf. article 22-6).

→ Instruction n° 2000/DEF/EMA/OL/5 du 15 septembre 2003 (BO du 16/02/04) - § 2.4.1.

Pour le personnel déjà titulaire du permis de conduire civil correspondant, le CIEC ou la CIECA appose le tampon rouge "permis civil" dans la case adéquate "validé le ..." de l'imprimé du BMC. Cette opération est effectuée dès l'établissement du BMC.

#### **Art. 22-4. Qualification.**

L'obtention d'une qualification est la reconnaissance par l'autorité militaire de l'aptitude du personnel à assurer seul, la conduite ou le pilotage et le service d'un véhicule spécifique des armées, d'un engin spécial ou d'un matériel de travaux publics. Cette qualification est obtenue après une IEP et une ICP.

L'IEP demande la détention d'un pré requis en matière de BMC y compris pour certains engins spéciaux et matériels de travaux publics. Les BMC à détenir pour la conduite ou le pilotage des véhicules spécifiques des armées, des engins spéciaux et des matériels de travaux publics sont précisés en annexe 1.2.

Le chef de corps ou de l'autorité assimilée attribue un n° d'enregistrement dans la qualification concernée en renseignant le BMC à la rubrique "QUALIFICATIONS" et en y apposant la date de délivrance et sa signature.

#### **Art. 22-5. Conversion.**

Le BMC délivré par l'autorité militaire permet d'obtenir, dès sa validation et sans nouvel examen, le permis de conduire civil des véhicules des catégories définies par l'article R. 221-4 du Code de la route. Cette conversion est automatique.

##### *a) Demande de conversion.*

La demande de conversion (cf. annexe 2.2) est adressée par le titulaire du BMC au préfet du lieu de stationnement de l'unité ou au préfet du lieu de la résidence déclarée de l'intéressé. Cette demande est accompagnée des pièces définies à l'article 3 de l'arrêté du 1<sup>er</sup> juin 1999.

##### *b) Obtention de la conversion.*

La conversion du BMC en permis de conduire civil correspondant ne peut être obtenue que si les conditions minimales requises par les articles R. 221-5 et R. 221-6 du Code de la route sont remplies.

---

<sup>10</sup> 1<sup>er</sup> jour du 7<sup>ème</sup> voire du 13<sup>ème</sup> mois de service.

Si l'intéressé fait l'objet d'une mention restrictive<sup>11</sup> du droit de conduire, la conversion ne peut être accordée qu'à l'expiration de cette mesure. Dans ce cas, si elle est connue de l'autorité militaire, cette restriction est inscrite à l'encre rouge sur la demande de conversion.

Lorsque l'intéressé, déjà titulaire du permis de conduire civil d'une catégorie, demande la conversion du BMC d'une ou plusieurs autres catégories, il joint son permis de conduire civil à sa demande.

La conversion des BMC PL et SPL, sans restriction, peut être demandée dès l'âge de 18 ans révolus si l'intéressé est porteur d'un certificat de formation professionnelle (CFP) de conducteur routier.

c) *Conversion du BMC TC en permis de conduire civil de la catégorie D.*

Au-delà de la condition d'âge particulière – 21 ans révolus – le conducteur affecté aux transports de voyageurs sur des trajets dépassant un rayon de 50 km autour du point d'attache habituel du véhicule ou conduisant un véhicule équipé pour le transport de plus de 15 personnes, y compris le conducteur, doit pouvoir justifier :

- d'un an de conduite des véhicules de transports de marchandises d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes ;
- d'avoir parcouru dans un délai minimal d'un an, 5000 km au volant des véhicules énumérés ci-dessus ;
- de ne pas avoir commis d'infraction grave au Code de la route ou accident engageant sa responsabilité.

Une attestation signée par le commandant de la formation ou l'autorité assimilée est alors jointe à la demande de conversion (annexe 2.3).

A l'issue des opérations administratives de conversion, la demande de conversion est retournée par la préfecture au corps ayant effectué la validation. La demande de conversion est insérée dans les pièces matricules de l'intéressé.

→ Article R. 221-6 du Code de la route.

→ Arrêté (Équipement) du 8 février 1999 (JO du 20) relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité des permis de conduire.

d) *Frais d'établissement des permis de conduire.*

Les frais de conversion sont à la charge des intéressés. Pour le personnel déjà titulaire d'un permis de conduire civil, les formalités d'établissement des autres catégories de permis sont effectuées gratuitement par les services préfectoraux.

→ Arrêté du 1<sup>er</sup> juin 1999 (JO du 11) modifié relatif aux conditions et modalités de conversion du BMC en permis de conduire civil

e) *Permis probatoire ("à points").*

Le permis probatoire s'applique depuis le 1<sup>er</sup> mars 2004 à tous les nouveaux titulaires du permis de conduire. Ainsi, à la date d'obtention du premier droit de conduire, quelle qu'en soit la catégorie ou sous-catégorie, le permis de conduire est désormais affecté d'un capital initial de six points.

Dans le cas des personnes titulaires d'un BMC sollicitant la conversion, **la date retenue pour justifier de l'obtention du premier droit de conduire est celle de l'attestation IEC.** Ainsi, tout titulaire d'un BMC comportant une date d'attestation IEC antérieure au 1<sup>er</sup> mars 2004 reste soumis à l'ancienne réglementation.

→ Article R. 223-1 du Code de la route.

→ Circulaire du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer du 29 mars 2004 relative aux modalités d'application des dispositions relatives au permis probatoire dans le cadre des examens du permis de conduire - § e.

---

<sup>11</sup> PL et SPL, mention "limitée à 7,5 tonnes jusqu'à 21 ans" – MOTO et TC, mention restrictive d'usage.

## **Art. 22-6. Suspension et retrait.**

Les autorités militaires compétentes ayant connaissance d'infractions au Code de la route doivent :

- prononcer les sanctions disciplinaires prévues pour les infractions constatées à l'occasion du service (annexe 2.4) ;
- exiger du personnel ayant fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait de son permis de conduire civil, la restitution de son BMC. Cette rétention du BMC entraîne interdiction de conduire des véhicules du ministère de la défense et trouve son fondement juridique dans l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 5 mars 1998. Ce dernier prévoit en effet que *"l'autorité responsable desdits véhicules vérifie que l'agent auquel elle confie un véhicule est en état de conduire"*. Soumise à une obligation de prudence et de sécurité (article 121-3 du Code pénal), cette autorité doit nécessairement prendre des mesures de restriction à l'encontre du personnel fautif dont la conduite s'est avérée dangereuse.

Sur le plan de la procédure, cette mesure de retrait du BMC se traduit par une décision de l'autorité militaire de 1<sup>er</sup> niveau (AM1) qui est contresignée par le militaire fautif.

- Arrêté du 5 mars 1998 (JO du 21) modifié relatif à la délivrance du brevet militaire de conduite et fixant les conditions requises pour la conduite des véhicules du ministère de la défense.
- Instruction n° 2000/DEF/EMA/OL5 du 15 septembre 2003 (BO du 16/02/04) - § 2.4.2.
- Lettre n° 627/DEF/EMAT/LOG/MTT/VR-REG du 19 mars 2004.

## **Art. 22-7. Rétention.**

Lorsque l'état alcoolique ou l'usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ou lorsque le dépassement de 40 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée est établi au moyen d'un appareil homologué, le représentant de l'Etat dans le département, s'il s'agit d'un BMC délivré par l'autorité militaire, transmet directement ce titre à ladite autorité, à qui il appartient de prendre les mesures nécessaires.

- Article L. 224-2 et L. 224-3 du Code de la route.

**Nota.** – dans le cadre de la communication des informations concernant le permis, l'autorité militaire peut demander, pour les personnes employées ou susceptibles d'être employées comme conducteur de véhicule à moteur, des informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire.

- Article L. 225-5 du Code de la route.

## **Art. 22-8. Enregistrement.**

### *a) Gestion des BMC et des qualifications.*

Toutes les opérations relatives à l'enregistrement, dans le SAF, des différentes étapes de l'instruction de conduite doivent se référer aux procès-verbaux des commissions d'évaluation ou d'examen et de délivrance des attestations (IEC), des BMC (ICC) et/ou des qualifications et aux DDC. Les données enregistrées dans le système permettent de remplir une demande de duplicata.

La gestion des BMC s'effectue par l'intermédiaire de l'écran "Brevets de conduite" issu de "Gestion des Qualifications" (cf. annexe 2.5). Cet écran autorise la gestion des BMC mais également des permis de conduire civils d'un individu donné par le suivi des différentes étapes (obtention, attestation, confirmation, validation, suspension et retrait) de l'instruction de conduite.

La gestion des qualifications s'opère, de la même manière, par l'écran "Qualifications autres" (cf. annexe 2.6).

b) *Procès-verbal des commissions d'évaluation et de délivrance des attestations.*

Ce document, édité par le système ESPOIR en place dans les CIEC et signé des membres de la commission, est constitué des notes obtenues par les candidats, des décisions prises par la commission et du numéro des attestations accordées.

Le procès-verbal ainsi que les attestations provisoires nominatives sont adressés aux formations d'appartenance des bénéficiaires.

L'annexe 2.7. présente la page de garde du procès verbal transmis par les CIEC.

c) *Procès-verbal des commissions d'examen et de délivrance des attestations et/ou des qualifications.*

Ce document, en place dans toutes les formations, est issu du fichier Excel dont la version papier est présentée en annexe 2.8. Il est signé par les membres de la commission et constitué des notes obtenues par les candidats, des décisions prises par la commission, du numéro des attestations accordées et/ou de la réussite ou non à telle ou telle qualification. Il est disponible sur le site "IEC" des ELT.

d) *Pièces matricules.*

Le livret matricule et le livret d'instruction de chaque militaire reçoivent mention de la date d'obtention de l'attestation, du BMC, de la validation et de la suspension et/ou du retrait éventuel, ainsi que la catégorie des véhicules auxquels il s'applique.

Au retour à la vie civile, l'imprimé du BMC est inséré dans les pièces matricules.

## Chapitre 3 Opérations particulières.

### Art. 23-1. Imprimé provisoire d'attestation.

La réussite aux épreuves de l'instruction élémentaire de conduite donne lieu à la délivrance d'une attestation IEC. Un imprimé provisoire (cf. annexe 2.9) est remis à l'intéressé dans l'attente de l'établissement de l'imprimé du BMC.

### Art. 23-2. Etablissement de duplicata de BMC.

Dans certaines circonstances, perte ou détérioration du BMC, il peut être nécessaire d'établir un duplicata. Il peut être délivré indifféremment :

- à tout militaire pendant ou après la période d'activité ;
- au personnel civil de la défense autorisé à détenir un BMC.

La procédure à appliquer est la suivante :

- demande justifiée de l'intéressé auprès de l'autorité d'administration ;
- instruction de la demande au vu de l'extraction SAF et/ou des pièces matricules de l'intéressé ;
- transmission du dossier, signé par l'autorité responsable, au CIEC (ou CIECA) de rattachement ;
- délivrance du duplicata.

Sur le duplicata, au vu des pièces matricules, doivent figurer :

- au RECTO :
  - sur le volet du brevet intitulé "Brevet Militaire de Conduite" sont portés, en rouge, la mention "DUPLICATA", le nom du chef du CIEC (ou CIECA) ayant établi le duplicata et la date d'établissement.
- au VERSO :
  - sur le volet intitulé "Titulaire" sont portés les renseignements d'identité du titulaire, la mention du CIEC (ou CIECA) à l'emplacement normalement réservée au corps d'appartenance ;
  - pour chaque catégorie de BMC dont le duplicata est établi<sup>12</sup> :
    - dans la colonne "CATEGORIES" : mention en rouge "Duplicata" et numéro du BMC ;
    - dans la colonne "ATTESTATION" : date d'obtention, cachet et signature du chef du CIEC (ou CIECA) effectuant le duplicata ;
    - dans la colonne "BREVET" : les dates de délivrance du BMC et de validation, le cas échéant, cachet et signature du chef de corps de l'intéressé.

**Nota.** – en aucun cas la mention "duplicata" ne doit figurer sur l'imprimé de demande de conversion. En cas de perte d'un BMC, non converti après la durée légale du service actif, le duplicata est délivré au vu des renseignements figurant dans les pièces de l'intéressé :

- par sa formation d'affectation si l'intéressé est réserviste ;
- par le BSN ou CSN de rattachement si l'intéressé n'est pas réserviste.

<sup>12</sup> Le chef du CIEC ou de la CIECA se prononce sur toutes les cases de l'imprimé du BMC pour lesquelles les pièces matricules mentionnent l'acquisition d'attestation(s).  
Le chef de corps ou l'autorité assimilée se prononce pour toutes les autres cases ou qualifications.

### **Art. 23-3. Certificat provisoire de détention de BMC.**

Dans certains cas (délais d'établissement d'un duplicata, formalités administratives diverses, etc...), le conducteur peut momentanément ne plus être en possession de son BMC. Pour palier cette absence, le commandant de la formation ou l'autorité assimilée est autorisé à délivrer un certificat provisoire de détention.

Les renseignements suivants doivent figurer : grade - nom - prénom - identifiant – type(s), numéro(s) et dates de délivrance (attestation) des brevets détenus, autorité(s) de délivrance des brevets obtenus. La validité de ce certificat ne peut dépasser 3 semaines.

Le modèle d'attestation IEC provisoire (cf. annexe 2.9) peut être adapté et utilisé.

## ANNEXES 2.

ANNEXE 2.1. Modèle de l'imprimé du brevet militaire de conduite.	35
ANNEXE 2.2. Modèle de l'imprimé de la demande de conversion.	39
ANNEXE 2.3. Modèle d'imprimé d'attestation pour l'obtention du permis de conduire de la catégorie D sans restriction.	40
ANNEXE 2.4. Liste des infractions au Code de la route considérées comme ...	41
ANNEXE 2.5. Ecran "Brevets de conduite" du SAF.	42
ANNEXE 2.6. Ecran "Qualifications autres" du SAF.	42
ANNEXE 2.6. Ecran "Qualifications autres" du SAF.	43
ANNEXE 2.7. Page de garde du procès-verbal de la commission d'évaluation et de délivrance des attestations IEC.	44
ANNEXE 2.8. Procès-verbal de la commission d'examen et de délivrance des attestations IEC et/ou des qualifications.	45
ANNEXE 2.9. Modèle d'imprimé d'attestation provisoire de conduite.	55

ANNEXE 2.1. Modèle de l'imprimé du brevet militaire de conduite.

Format 10,5 x 22,5  
(Recto)

**VOLET 3** ↓

**VOLET 2** ↓

**VOLET 1** ↓

QUALIFICATIONS			NOTA
Type et N°	Date de délivrance	Cachet et signature de l'autorité	<p>1. Ce brevet militaire de conduite n'est valable que pour la conduite des véhicules automobiles des armées.</p> <p>2. Catégories des véhicules automobiles des armées relevant de l'article R. 221-4 du code de la route :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ MOTO 125 : cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup>.</li> <li>▪ MOTO : toutes cylindrées.</li> <li>▪ V.L. : véhicule automobile dont P.T.A.C. n'excède pas 3,5 tonnes. Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le P.T.A.C. n'excède pas 750 kilogrammes.</li> <li>▪ P.L. : véhicules isolés autres que ceux de la catégorie TC dont le P.T.A.C. excède 3,5 tonnes. Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le P.T.A.C. n'excède pas 2,5 tonnes.</li> <li>▪ S.P.L. : ensemble de véhicules couplés dont le véhicule tracteur entre dans la catégorie P.L., attelé d'une remorque dont le P.T.A.C. excède 2,5 tonnes.</li> <li>▪ T.C. : véhicules automobiles affectés au transport de personnes comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur ou transportant plus de huit personnes, non compris le conducteur. Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le P.T.A.C. n'excède pas 750 kg.</li> </ul> <p><b>Nota.</b> - P.T.A.C. : poids total autorisé en charge.</p>
			<div style="text-align: center;">  <p><b>BREVET MILITAIRE DE CONDUITE</b></p> <p>Valable pour la conduite des véhicules automobiles des armées</p> </div> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>Nota.</b> – le titulaire du présent B.M.C. doit rendre compte à l'autorité militaire dont il relève du retrait ou de la suspension de son permis de conduire ou de son B.M.C.</p> </div>

**VOLET 1** ↓

**VOLET 2** ↓

**VOLET 3** ↓

TITULAIRE	CATEGORIES	ATTESTATION	BREVET	
Nom :	MOTO 125 [A1] Equivalence BMC VL ou permis B > 2 ans		délivré le :	
Prénom(s) :			par :	
Date de naissance :			(1) (2)	
Lieu de naissance :	MOTO [A]	délivrée le :	délivré le :	validé le :
Identifiant défense :	N°	par :	par :	par :
Unité au recrutement :		(1)	(1)	(1) (2)
Formulaire délivré :	V.L. [B]	délivrée le :	délivré le :	validé le :
le :	N°	par :	par :	par :
à :		(1)	(1)	(1) (2)
par :	P.L. [C]	délivrée le :	délivré le :	validé le :
(1)	N°	par :	par :	par :
		(1)	(1)	(1) (2)
	S.P.L. [E(C)]	délivrée le :	délivré le :	validé le :
	N°	par :	par :	par :
		(1)	(1)	(1) (2)
	T.C. [D]	délivrée le :	délivré le :	validé le :
	N°	par :	par :	par :
		(1)	(1)	(1) (2)
signature du titulaire				

PHOTO

(1) Signature du commandant de la formation administrative.      (2) Cachet humide

## NOTICE D'EMPLOI DU BREVET MILITAIRE DE CONDUITE.

### 1. Volet n°1 RECTO :

- détermine le type de document du ministère de la défense : le brevet militaire de conduite abréviation : BMC ;
- permet l'affichage, par un CIEC ou une CIECA, des éléments suivants :
  - DUPLICATA : mention en rouge, écriture lettre majuscule, pour identifier un imprimé délivré en tant que duplicata avec le nom de l'autorité responsable le délivrant et la date de délivrance ;
  - PORT DE VERRER CORRECTEURS OBLIGATOIRES : mention et encadrement en rouge, lettre majuscule, pour identifier un imprimé délivré à un personnel ayant la restriction sur son certificat médical d'aptitude à la conduite ;
- fixe la restriction d'emploi du BMC, qui n'est valable que pour la conduite des véhicules automobiles des armées.

### 2. Volet n°2 RECTO :

- rappelle la restriction d'emploi du BMC ;
- définit en "Nota" les différentes catégories de véhicules pouvant être conduits avec le BMC correspondant, conformément au titre 2, chapitre 1, article 21-2.

### 3. Volet n°3 RECTO :

- permet l'inscription de la ou des qualification(s) nécessaire(s), en plus du BMC de la catégorie correspondante, pour le pilotage des véhicules spécifiques des armées (engins blindés à roues, engins blindés chenillés, engins du génie, engins amphibies et autres) relevant de l'arrêté du 5 mars 1998 modifié, et telle(s) que définie(s) dans les tableaux en annexe 1.2 ;
- les renseignements suivants y sont reportés, après l'IEP et l'ICP définis au titre 1<sup>er</sup>, chapitre 3 :
  - le type et le n° correspondent aux éléments du registre des qualifications détenues et suivi par l'organisme d'appartenance ;
  - la date de délivrance correspond à la fin de la formation au pilotage, après l'IEP et l'ICP, et correspondant à l'officialisation des résultats de la formation avec parution en décision du corps ;
  - le cachet et la signature officialisent la délivrance de la qualification par le chef de corps de l'organisme d'appartenance ou l'autorité assimilée.

**Nota.** – afin de normaliser l'enregistrement et de permettre l'inscription de plusieurs qualifications, l'emploi de tampon(s) rectangulaire(s) comprenant les éléments invariables est à privilégier ( taille 6 cm x 1,3 cm environ ).

### 4. Volet n°1 VERSO :

- permet l'identification du détenteur lors de l'édition du BMC, soit imprimée directement par l'ESPOIR pour les CIEC, soit par tout autre procédé pour les CIECA ;
- les renseignements suivants y sont reportés :
  - le nom et le(s) prénom(s) du détenteur ;
  - sa date de naissance ;
  - son lieu de naissance ;
  - son identifiant défense ;
  - son unité au recrutement, qui devra renseigner les bases de données concernant l'administration du détenteur ;
  - sa photo d'identité, en tenue militaire, tête nue et avec verres correcteurs en cas de restriction médicale d'aptitude ;
  - l'officialisation de la délivrance de l'imprimé, par le chef de CIEC ou l'autorité responsable pour une CIECA, avec la date et le lieu.
- cette partie de volet est plastifiée après édition puis le titulaire vise l'imprimé après avoir relu les renseignements.

## 5. Volet n°2 VERSO :

- permet l'enregistrement de la délivrance des différentes attestations.

### 5.1. Colonne "CATEGORIES" :

- permet la numérotation d'une attestation de conduite, obtenue après un stage IEC ou par équivalence d'un permis civil déjà détenu, pour une catégorie de véhicule définie ;
- les renseignements suivants y sont reportés, dans la case correspondant à la catégorie :
  - le numéro de l'attestation, qui est identifiée de deux manières différentes :
    - pour un CIEC équipé de l'ESPOIR, la lettre d'identification du CIEC, l'année millésime et le numéro d'ordre. Ex : A 05 223 ;
    - pour une CIECA, l'année millésime et le numéro d'ordre. Ex : 05 223.

### 5.2. Colonne "ATTESTATION" :

- permet l'identification de l'autorité et de l'organisme délivrant l'attestation de conduite, après un stage IEC ou par équivalence d'un permis civil déjà détenu pour une catégorie de véhicule définie ;
- les renseignements suivants y sont reportés, dans la case correspondant à la catégorie :
  - la date de délivrance de l'attestation ;
  - l'autorité responsable, chef du CIEC ou de la CIECA<sup>13</sup>, officialisant la délivrance de l'attestation par son visa .
- En cas d'édition d'un duplicata, la mention "DUPLICATA" et les renseignements (corps-date de délivrance-n° attestation) sont inscrits à l'encre rouge ;
- les renseignements sont imprimés soit automatiquement par l'ESPOIR pour les CIEC, soit par tout autre procédé pour les CIECA.

## 6. Volet n°3 VERSO (colonne "BREVET") :

- permet l'enregistrement de la délivrance des différents brevets et de leur validation afin d'obtenir leur conversion en permis civil correspondant.

### 6.1. Colonne "délivrance" :

- permet l'identification de l'autorité et de l'organisme délivrant le BMC, après le contrôle et la réussite de la phase d'ICC telle que définie au titre 1, chapitre 2, article 12-3 ;
- les renseignements suivants y sont reportés, dans la case correspondant à la catégorie :
  - la date de délivrance du brevet, correspondant à l'officialisation par la parution en décision du corps ;
  - l'autorité responsable, chef de corps ou autorité assimilée, officialisant la délivrance du BMC par son visa ;
- en cas d'édition d'un duplicata, les renseignements sont inscrits à l'encre rouge, automatiquement par l'ESPOIR.

### 6.2. Colonne "validation" :

- permet d'inscrire la réalisation effective de la phase finale, la validation du BMC ;
- les renseignements suivants y sont reportés, dans la case correspondant à la catégorie :
  - la date de validation du BMC, avant envoi du dossier de conversion comprenant notamment la demande de conversion (annexe 2.2) dûment renseignée et visée par l'organisme d'appartenance ;
  - l'autorité responsable, chef de corps ou autorité assimilée, officialisant la validation du BMC par son visa et l'apposition d'un cachet de taille adaptée ;
- en cas d'édition d'un imprimé de BMC, par équivalence d'un ou plusieurs permis civil(s) détenu(s), la mention "PERMIS CIVIL" est apposée à l'encre rouge et en lettres majuscules.

---

<sup>13</sup> Chef du bureau instruction-emploi au 4ème RE.



Liberté - Égalité - Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Format 21 x 29,7

MINISTÈRE DE LA DEFENSE

DEMANDE DE CONVERSION DE BREVET MILITAIRE DE CONDUITE<sup>(\*)</sup>

1) Armée ou service :

2) Organisme d'appartenance :

Garnison :

Adresse :

3) Détenteur du (des) brevet(s) militaire(s) de conduite :

Nom :

Prénom(s) :

Statut :

Grade :

Identifiant défense :

4) Brevet(s) militaire(s) de conduite validé(s) :

Catégorie		Numéro	Date de l'attestation	Date de validation	Autorité ayant validé grade – nom - fonction
militaire	civile				
Moto	A		. . / . . / . .	. . / . . / . .	
V.L	B		. . / . . / . .	. . / . . / . .	
P.L	C		. . / . . / . .	. . / . . / . .	
S.P.L	E (C)		. . / . . / . .	. . / . . / . .	
T.C	D		. . / . . / . .	. . / . . / . .	

**Nota.** – le détenteur ne doit pas faire l'objet d'une suspension ou d'un retrait de brevet(s) militaire(s) de conduite.

Cachet et visa du commandant  
de formation administrative

5) Préfecture chargée de la conversion :

Département : ( . . . . )

Lieu :

Date de conversion : . . / . . / . .

Sous le N°

Visa de la préfecture :

(\*) Document à insérer dans les pièces matricules de l'intéressé au retour de la Préfecture.

ANNEXE 2.3. Modèle d'imprimé d'attestation pour l'obtention du permis de conduire de la catégorie D sans restriction.



*Liberté • Égalité • Fraternité*

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**MINISTÈRE DE LA DEFENSE**

**ATTESTATION POUR L'OBTENTION DU PERMIS D SANS RESTRICTION.**

Réf. Arrêté (Equipement) du 8 février 1999 (JO du 20) modifié.

Nous, \_\_\_\_\_,

chef de corps<sup>(1)</sup> du \_\_\_\_\_,

attestons que le \_\_\_\_\_

titulaire du brevet militaire de conduite "transport en commun" N<sup>o</sup>(2) \_\_\_\_\_ et

délivré le <sup>(3)</sup> \_\_\_\_\_ a effectué, dans un délais minimal d'un an, au moins 5 000 kilomètres au volant d'un véhicule de transport en commun de personnes et/ou d'un véhicule de transports de marchandises d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes, et que selon l'article R. 221-6 du Code de la route, l'intéressé peut se voir attribuer le permis "D" sans restriction

à compter du <sup>(4)</sup> \_\_\_\_\_.

A \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_

Le <sup>(5)</sup> \_\_\_\_\_ commandant le \_\_\_\_\_

Signature et cachet,

1 Commandant de la formation ou autorité assimilée.

2 Numéro du brevet militaire de conduite TC.

3 Date d'obtention du brevet militaire de conduite TC.

4 Un an après la date d'obtention du brevet militaire de conduite TC.

5 Grade et nom du commandant de la formation.

## ANNEXE 2.4. Liste des infractions au Code de la route considérées comme ...

### 1. "fautes professionnelles très graves".

1. Conduite sous l'influence de l'alcool (art. L. 234-1, L. 234-3 à 6, L. 234-8, L. 234-11).
2. Conduite sous l'influence de stupéfiants (art. L. 235-1).
3. Délits de fuite (conducteur d'un véhicule qui, sachant que ce véhicule vient de causer un accident, ne se sera pas arrêté) (art. L. 231-1).
4. Dépassement dangereux contraire aux prescriptions des articles R. 414-1, R. 414-4, R. 414-6, R. 414-7, R. 414-11, R. 414-12.
5. Refus de priorité (art. R. 411-7, R. 415-5, R. 415-6, R. 415-8, R. 421-3).
6. Non-respect du signal "stop" ou des feux rouges (art. R. 411-2, R. 411-7, R. 411-25, R. 411-26, R. 411-28, R. 412-30, R. 414-14, R. 415-6).
7. Vitesse excessive dans le cas où elle doit être réduite en vertu des articles R. 413-2 à 4 (visibilité insuffisante, virage, descentes rapides, routes étroites, sommets de côtes).
8. Accélération d'allure par le conducteur d'un véhicule sur le point d'être dépassé (art. R. 414-16).
9. Demi-tour sur autoroutes (art. 412-8, R. 417-10, R. 421-5 à 7, R. 432-1, R. 432-3, 432-5).
10. Refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter émanant d'un agent qualifié de l'autorité (art. L. 224-5, L. 233-1 et 2).

### 2. "fautes professionnelles graves".

1. Chevauchement ou franchissement d'une limite de voie figurée par une ligne continue lorsque cette ligne est seule ou, si elle est doublée d'une ligne discontinue, lorsqu'elle est située immédiatement à la gauche du conducteur (art. R. 412-19 et 20).
2. Changement important de direction sans que le conducteur se soit assuré que la manoeuvre est sans danger pour les autres usagers et sans qu'il ait averti ceux-ci de son intention (art. R. 412-10, R. 412-47).
3. Croisement à gauche (art. R. 414-1, R. 414-6).
4. Stationnement dangereux, à proximité d'une intersection de routes, du sommet d'une côte, dans un virage (art. R. 412-49, R. 417-9).
5. Maintien de l'usage de feux de route et de feux antibrouillard à la rencontre d'autre usagers (art. R. 416-4 à 9, R. 416-20).
6. Circulation ou stationnement sur la chaussée, en marche normale (art. R. 412-9, R. 412-45).
7. Circulation sur la partie gauche de la chaussée, en marche normale (art. R. 412-9, R. 412-45).
8. Refus de serrer à droite lors d'un dépassement par un autre conducteur (art. R. 412-9, R. 412-45, R. 414-16).
9. Dépassement en empruntant la voie la plus à gauche lorsque la chaussée comporte plus de deux voies matérialisées (art. R. 414-18).
10. Retour prématuré à droite après dépassement (art. R. 414-10).
11. Inobservation des règles imposées au conducteur qui veut quitter une route (tout conducteur qui veut quitter une route sur sa droite doit serrer le bord droit de la chaussée; s'il s'apprête à quitter une route sur sa gauche, il doit serrer à gauche, sans toutefois dépasser l'axe médian de la chaussée lorsqu'elle est à double sens de circulation) (art. R. 415-3 et 4, R. 415-11).
12. Circulation, stationnement arrêt sur la bande d'arrêt d'urgence des autoroutes ou sur la bande centrale séparative des chaussées des autoroutes (art. R. 412-8, R.417-10, R. 421-5 à 7, R. 432-1, R. 432-3, R. 432-5).

ANNEXE 2.5. Ecran "Brevets de conduite" du SAF.

UNIFACE Seven Runtime

Fichier Edition Domaine Sous Domaine en Cours ?

EM\_P001 - Menu Domaine Personnel

EM\_PGF001 - Gestion des compétences

ES\_PRPCMM001 - Sélection d'un personnel - Gestion des Qualifications

EG\_PGINS001 - Gestion des Qualifications

Identifiant: 0117020210 Nom: GOURDET Prénoms: Arnaud Grade: CPL

Lien au service: Contrat OA: 517 RTRN FE: 517 RTRN UE: CIEC

Editions de la liste des qualifications de l'individu

Qualifications militaires | Qualifications civiles | **Brevets de conduite** | Langues | Qualifications autres

Type Brevet	Code	Libellé	Statut	Date obtention	Etat
Militaire	04	Super poids lourds	Réussite	13/02/2004	Confirmé

Détail

Date DAF: Référence DAF:

Type de brevet:  Civil  Militaire Code Brevet:

Statut: Etat: Expérience:

Date obtention: Référence: Commentaire:

Date confirmation: Durée:

Date validation:

Date suspension:

Date retrait:

Au-delà du remplissage de toutes les cases, il reste que les renseignements suivants sont indispensables à l'archivage complet des brevets militaires de conduite, à la recherche et, par exemple, à l'obtention d'un duplicata de l'imprimé du BMC avec les cases "ATTESTATIONS" remplies :

- n° de brevet ;
- CIEC (ou CIECA) ayant attribué l'attestation d'IEC ;
- références de la DDC.

En conséquence, ces renseignements sont à faire figurer comme suit :

- case "Référence" : DDC n° \_\_\_\_\_ / X<sup>ème</sup> Bgd / X<sup>ème</sup> Rgt du \_\_\_\_\_ relative à l'obtention de l'attestation.
- Case "Commentaires" :
  - brevet (attestation) n° \_\_\_\_\_
  - délivré le :
  - par :

## ANNEXE 2.6. Ecran "Qualifications autres" du SAF.

UNIFACE Seven Runtime

Fichier Edition Domaine Sous Domaine en Cours ?

EM\_P001 - Menu Domaine Personnel

EM\_PGF001 - Gestion des compétences

ES\_PRPCMM001 - Sélection d'un personnel - Gestion des Qualifications

EG\_PGINS001 - Gestion des Qualifications

Identifiant 0117020210 Nom GOURDET Prénoms Arnaud Grade CPL

Lien au service Contrat OA 517 RTRN FE 517 RTRN UE CIEC

Editions de la liste des qualifications de l'individu

Qualifications militaires Qualifications civiles Brevets de conduite Langues Qualifications autres

Code	Libellé de la compétence	Statut	Date
D	PR4G		

Date DAF Référence DAF

Compétence D PILOTE EPB

Statut En préparation Date obtention

Commentaire

Edition ACP

Démarrer UNIFACE Seven Runtime 17:07

Au-delà du remplissage de toutes les cases, il reste que les références de la DDC ainsi que le n°, la date de délivrance et l'autorité ayant attribué la qualification sont indispensables à l'archivage complet, à la recherche et, par exemple, à la réécriture d'un duplicata de l'imprimé du BMC.

En conséquence, ces renseignements sont à faire figurer dans la case "Commentaire" :

- DDC n° \_\_\_\_\_ / X<sup>ème</sup> Bgd / X<sup>ème</sup> rgt du \_\_\_\_\_
- qualification n° \_\_\_\_\_
- délivrée le :
- par :

# PROCES-VERBAL DES BREVETS DE CONDUITE

## Ce PV comprend :

*La liste des membres de la commission.*

*La liste des attestations obtenues.*

*Le procès-verbal des brevets obtenus par corps.*

*Le procès-verbal des échecs par corps.*

*Le compte-rendu de session.*

*La liste des élèves triés par corps d'origine.*

**PROCES-VERBAL  
DES BREVETS DE CONDUITE  
ET DES QUALIFICATIONS**

**Ce PV comprend :**

*Le compte-rendu de session.*

*La liste des attestations ou des qualifications obtenues.*

*Le procès-verbal des réussites (brevet ou qualification).*

*Le procès-verbal des échecs (brevet ou qualification).*

*La liste des élèves de la session.*

**PAGE 1 – LE COMPTE-RENDU DE SESSION.**

ATTACHE  
DU CORPS

Lieu et date

**COMPTE RENDU**

**DE LA SESSION du \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ au \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_**

	MOTO	VL	PL	SPL	TC	QLF
NOMBRE DE STAGIAIRES						
NOMBRE DE MONITEURS DISPONIBLES						
NOMBRE DE VEHICULES DISPONIBLES						
NOMBRE D'HEURES DE CONDUITE EFFECTUEES PAR STAGIAIRE						
NOMBRE DE KILOMETRES EFFECTUES PAR STAGIAIRE (CONDUITE)						

**COMMISSION D'EXAMEN**

<b>PRESIDENT</b>	
<b>MEMBRE</b>	
<b>MEMBRE</b>	
<b>MEMBRE</b>	
<b>MEMBRE</b>	

**OBSERVATIONS**

**LE RESPONSABLE DE  
LA FORMATION (1)**

**LE PRESIDENT DE  
LA COMMISSION**

(1) Le chef de la CIECA ou le directeur du stage.





**PAGE 3 – PROCES-VERBAL DES REUSSITES (BREVET).**

<b>REUSSITES / PROCES-VERBAL DE LA SESSION N°</b>	<b>BREVET</b>
---------------------------------------------------	---------------

<b>Nom Identifiant</b>	<b>Prénom Date de Naissance</b>	<b>Grade</b>	<b>Com. (1)</b>	<b>THEORIE</b>	<b>CONDUITE</b>	<b>MANIABILITE</b>	<b>MECANIQUE</b>
----------------------------	-------------------------------------	--------------	-----------------	----------------	-----------------	--------------------	------------------

**CORPS :**


**CORPS :**


**CORPS :**


**CORPS :**


(1) Si un "C" apparaît, cela signifie que la commission revient sur le résultat chiffré de l'examen (repêchage).

**PAGE 3bis – PROCES-VERBAL DES REUSSITES (QUALIFICATION).**

<b>REUSSITES / PROCES-VERBAL DE LA SESSION N°</b>	<b>QUALIFICATION</b>
---------------------------------------------------	----------------------

<b>Nom</b>	<b>Prénom</b>	<b>Grade</b>	<b>Com.</b>				
<b>Identifiant</b>	<b>Date de Naissance</b>		<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(2)</b>	<b>(2)</b>	<b>(2)</b>

**CORPS :**


**CORPS :**


**CORPS :**


**CORPS :**


- (1) Si un "C" apparaît, cela signifie que la commission revient sur le résultat chiffré de l'examen (repêchage).  
 (2) L'intitulé des colonnes est laissé vierge et sera rempli en fonction de la nature des épreuves évaluées.

**PAGE 4 – PROCES-VERBAL DES ECHECS (BREVET).**

<b>ECHECS / PROCES-VERBAL DE LA SESSION N°</b>	<b>BREVET</b>
------------------------------------------------	---------------

<b>Nom Identifiant</b>	<b>Prénom Date de Naissance</b>	<b>Grade</b>	<b>Brevet</b>	<b>THEORIE</b>	<b>CONDUITE</b>	<b>MANIABILITE</b>	<b>MECANIQUE</b>
----------------------------	-------------------------------------	--------------	---------------	----------------	-----------------	--------------------	------------------

**CORPS :**


**CORPS :**


**CORPS :**


**CORPS :**


**PAGE 4bis – PROCES-VERBAL DES ECHECS (QUALIFICATION).**

<b>ECHECS / PROCES-VERBAL DE LA SESSION N°</b>	<b>QUALIFICATION</b>
------------------------------------------------	----------------------

<b>Nom</b>	<b>Prénom</b>	<b>Grade</b>	<b>Qualif.</b>	<b>(1)</b>	<b>(1)</b>	<b>(1)</b>	<b>(1)</b>
<b>Identifiant</b>	<b>Date de Naissance</b>						

**CORPS :**


**CORPS :**


**CORPS :**


**CORPS :**


(1) L'intitulé des colonnes est laissé vierge et sera rempli en fonction de la nature des épreuves évaluées.

PAGE 5 – LISTE DES ELEVES DE LA SESSION (BREVET).

ATTACHE  
DU CORPS

Lieu et date

**LISTE DES ELEVES DE LA SESSION  
TRIES PAR CORPS D'ORIGINE.**

N° session :

Catégorie de brevet :

**Corps d'origine :**

Nom	Prénom	Identifiant	Grade	Statut	Brevet

Total pour (corps d'origine) :

**Corps d'origine :**

Nom	Prénom	Identifiant	Grade	Statut	Brevet

Total pour (corps d'origine) :

**Corps d'origine :**

Nom	Prénom	Identifiant	Grade	Statut	Brevet

Total pour (corps d'origine) :

**Corps d'origine :**

Nom	Prénom	Identifiant	Grade	Statut	Brevet

Total pour (corps d'origine) :

**Corps d'origine :**

Nom	Prénom	Identifiant	Grade	Statut	Brevet

Total pour (corps d'origine) :

**PAGE 5bis – LISTE DES ELEVES DE LA SESSION (QUALIFICATION).**

ATTACHE  
DU CORPS

Lieu et date

**LISTE DES ELEVES DE LA SESSION  
TRIES PAR CORPS D'ORIGINE.**

N° session :

Type de qualification :

**Corps d'origine :**

Nom	Prénom	Identifiant	Grade	Statut	Qualif.

Total pour (corps d'origine) :

**Corps d'origine :**

Nom	Prénom	Identifiant	Grade	Statut	Qualif.

Total pour (corps d'origine) :

**Corps d'origine :**

Nom	Prénom	Identifiant	Grade	Statut	Qualif.

Total pour (corps d'origine) :

**Corps d'origine :**

Nom	Prénom	Identifiant	Grade	Statut	Qualif.

Total pour (corps d'origine) :

**Corps d'origine :**

Nom	Prénom	Identifiant	Grade	Statut	Qualif.

Total pour (corps d'origine) :

ANNEXE 2.9. Modèle d'imprimé d'attestation provisoire de conduite.



MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

ATTESTATION PROVISOIRE DE CONDUITE.  
Validité de 3 semaines<sup>(1)</sup>

Je soussigné : certifie que

le

Identifiant : Corps :

est titulaire de l'attestation provisoire d'IEC ou du certificat provisoire de détention de BMC pour le(s) brevet(s) militaire(s) de conduite suivants(s)<sup>(2)</sup> :

**Moto** N° Obtenu le

**VL** N° Obtenu le

**PL** N° Obtenu le

**SPL** N° Obtenu le

**TC** N° Obtenu le

A , le

*Cachet et signature*

---

(1) A compter de la date d'émission.

(2) Rayer la ou les mention(s) inutile(s).

<b>TITRE 3</b>	<b>LES INSTRUCTIONS ELEMENTAIRE ET COMPLEMENTAIRE DE CONDUITE (IEC – ICC).</b>
<b>Chapitre 1<sup>er</sup></b>	<b>Conduite de l'instruction élémentaire de conduite.</b>

#### **Art. 31-1. Organisation.**

Deux types de structures dispensent l'IEC :

- les CIEC, dispensent l'instruction à l'échelon national ou au profit de la Légion étrangère. Ils disposent d'ESPOIR ;
- les CIECA, de capacité plus modeste, sont dédiées à l'IEC dans un cadre ou un contexte particulier (BSPP, UIISC et SMA).

La liste de ces structures, agréées par l'EMAT, est diffusée dans la directive relative à la politique générale de l'instruction de conduite dans l'armée de terre validée par l'EMAT et diffusée sous double timbre EMAT – CoFAT.

Les CIEC dispensent l'IEC au cours des stages MOTO, VL, PL, SPL et TC d'une durée de 2 semaines soit 10 jours ouvrables. Les CIECA organisent les mêmes stages mais leurs durées restent de la responsabilité du chef de corps de la formation à laquelle appartient la CIECA sous réserve de la prise en compte des horaires minimum obligatoires fixés par le Code de la route et précisés dans les annexes 3.1 à 3.5.

Lors des séances de conduite :

- l'instruction se déroule sous la responsabilité d'un instructeur d'IEC (cf. titre 7) ;
- dans les véhicules d'instruction, outre l'instructeur et l'élève conducteur, des passagers en attente de conduite peuvent être présents en cabine dans les conditions suivantes :
  - VL, PL et SPL : autant de passagers que le nombre de places assises le permet ;
  - TC : le nombre d'élèves conducteurs en attente est limité à trois ;
  - **dans les catégories PL et SPL, le transport de personnel en caisse est interdit.**
- les véhicules d'instruction doivent répondre aux caractéristiques suivantes :
  - un dispositif de double commande pour le freinage, le débrayage, l'avertisseur sonore, les feux de position de croisement et de route, ainsi que des rétroviseurs intérieurs et extérieurs pour l'élève et pour l'enseignant ;
  - pour les véhicules de la catégorie VL, des panneaux visible de l'avant et de l'arrière portant une des mentions "auto-école" ou "véhicule-école" inscrite sur un support de type panneau de toit magnétique ;
  - pour les équipements du groupe lourd, un panneau fixé à l'avant et à l'arrière du véhicule portant une des mentions "auto-école" ou "véhicule-école". Les dimensions sont de 100 x 30 centimètres ;
  - le chargement des véhicules de la catégorie PL doit être au moins égal aux deux tiers de la charge utile et être réparti uniformément et arrimé de façon stable ;
  - le chargement des véhicules de la catégorie SPL doit être au moins égal à la moitié de la charge utile calculée en fonction soit du PTAC de la semi-remorque soit du PTAC du véhicule tracteur et de la remorque.

Les véhicules des CIEC nationaux sont équipés à la livraison par les constructeurs. L'équipement des véhicules des CIECA reste à leur charge.

Dans le cadre de l'IEC moto, chaque stagiaire doit obligatoirement être équipé :

- d'une chasuble de sécurité portant l'inscription « MOTO ECOLE » ;
- dans le cas d'une instruction en circulation, d'un dispositif radio permettant une liaison permanente avec le moniteur dans le véhicule d'accompagnement ;

- d'un casque de motocycliste en cours de validité ;
- d'une veste ou blouson spécifique et de gants.

En outre, les stagiaires doivent être encadrés par un instructeur d'IEC. Le taux d'encadrement en séance de conduite en circulation est d'au moins 1 moniteur pour 3 élèves.

→ Arrêté du 8 janvier 2001 (JO du 26) relatif à l'autorisation d'enseigner, à titre onéreux, la conduite des véhicules à moteur et la sécurité routière.

### **Art. 31-2. Principes pédagogiques.**

Au terme de la formation, l'élève doit être capable de conduire un véhicule de la catégorie enseignée sans mettre en danger sa sécurité ou celle des autres.

Pour atteindre cet objectif général, les objectifs pédagogiques spécifiques, développés dans le programme national de formation à la conduite (PNF) constituent le guide permettant aux enseignants de mettre au point le cheminement le plus adapté. Ce document constitue la référence pour l'élaboration des programmes et des progressions de la formation IEC.

→ Arrêté du 23 janvier 1989 (JO du 10/02) relatif au programme national de formation de conduite.

### **Art. 31-3. Aptitude.**

Tout candidat au BMC doit répondre aux normes médicales d'aptitude déterminées par le service de santé des armées et applicables au personnel du ministère de la défense.

### **Art. 31-4. Examen technique du brevet militaire de conduite.**

Le BMC est délivré au personnel militaire qui a satisfait à un examen comportant les épreuves définies au Code de la route. A savoir :

Catégorie	Epreuve théorique		Epreuve pratique		OBSERVATIONS
	générale (ETG)	de spécialité (ETS)	hors circulation	en circulation	
VL	X			X	
PL	X	X	X	X	Dans les catégories PL, SPL, TC et moto, sont dispensés de l'ETG les candidats titulaires du permis de conduire de la catégorie B ou du BMC VL depuis cinq ans au plus à la date du dernier jour du stage si la délivrance de ce permis ou brevet est intervenue après la réussite à un examen comportant une épreuve théorique et une épreuve pratique. Cette disposition vaut au plus pour cinq présentations à l'épreuve pratique.
SPL	X	X	X	X	
TC	X	X	X	X	
MOTO	X	X	X	X	

#### a) *Epreuve théorique générale (ETG).*

Questions portant sur la connaissance des règlements concernant la circulation et la conduite du véhicule ainsi que sur le conducteur.

b) *Epreuve théorique de spécialité (ETS).*

- Moto : interrogation dont le but consiste à apprécier les connaissances indispensables à la sécurité et au bon comportement du motocycliste. Ces connaissances ne peuvent être évaluées dans une épreuve pratique.
- PL - SPL - TC : interrogation destinée à apprécier les connaissances indispensables à la sécurité et au bon comportement du conducteur d'un véhicule lourd de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes. Ces connaissances ne peuvent être évaluées dans une épreuve pratique.

c) *Epreuve pratique hors circulation.*

- Moto : elle se compose de trois séquences :
  - maîtrise de la moto sans l'aide du moteur (parcours entre les cônes en poussant la moto) ;
  - maîtrise de la moto à allure lente ;
  - maîtrise de la moto à allure normale.
- PL - TC : elle se déroule en deux temps :
  - une vérification courante de sécurité ;
  - un exercice de maniabilité.
- SPL : les épreuves sont celles de la catégorie PL complétées d'un dételage et d'un attelage.

d) *Epreuve pratique en circulation.*

- Moto : son but est d'évaluer la capacité du candidat à se déplacer en toute sécurité, sans gêner les autres ni les surprendre, et à jauger son niveau de vigilance.
- VL : son but est d'évaluer la capacité du candidat à se déplacer en toute sécurité, quel que soit le réseau routier emprunté, quelles que soient les conditions de circulation sans que le formateur n'ait besoin d'intervenir sur les commandes.
- PL - SPL - TC : il s'agit de vérifier que le candidat a acquis les connaissances et le comportement nécessaire pour circuler en sécurité. L'épreuve se déroule sur des itinéraires variés comportant de l'agglomération et un circuit à allure soutenue.

→ Article R. 222-6 du Code de la route.

→ Arrêté du 5 mars 1998 (JO du 21) modifié relatif à la délivrance du brevet militaire de conduite et fixant les conditions requises pour la conduite des véhicules du ministère de la défense.

→ Arrêté du 8 février 1999 (JO du 20) modifié relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité des permis de conduire.

## Chapitre 2 Programmes et progressions des IEC.

### Art. 32-1. Spécificités des structures IEC.

Chaque type de structure IEC agréée se différencie d'une autre par son environnement, sa capacité d'instruction instantanée, les moyens pédagogiques dont elle dispose ou encore le profil moyen de ses stagiaires :

- les CIEC nationaux se caractérisent notamment par le nombre élevé de candidats par session et la qualité de leurs infrastructures et moyens pédagogiques. Ils disposent du dispositif ESPOIR ;
- la Légion étrangère dispose d'un CIEC implanté au 4<sup>ème</sup> régiment étranger à Castelnaudary. Ce CIEC dispose d'ESPOIR ;
- les CIECA des UIISC et de la BSPP accueillent des flux de stagiaires plus modestes que dans les CIEC. Elles ne disposent pas d'ESPOIR ;
- les CIECA du SMA et du RIMaP/P, de capacité réduite, instruisent exclusivement des volontaires du SMA et le personnel SFT de recrutement local d'active et de réserve et en aucun cas le personnel en MCD, TSHM ou de passage. Elles ne disposent pas d'ESPOIR.

Ces différences influent sur les programmes, notamment sur l'équilibre entre l'enseignement théorique et l'instruction pratique. Le nombre de stagiaires instruits simultanément et l'emploi ou non d'ESPOIR déterminent les conditions d'organisation des épreuves d'examen.

Les CIECA organisent un examen en fin de stage, alors que les CIEC organisent un examen sous forme de contrôle continu.

### Art. 32-2. Test d'évaluation du Code de la route en début de stage PL, SPL, TC et moto.

Conformément à l'article 31-4, l'ETG est une épreuve obligatoire dans toutes les catégories de BMC. Toutefois, les candidats titulaires du permis B ou du brevet VL depuis cinq ans au plus à la date du dernier jour du stage en sont dispensés dans le cadre de l'examen PL, SPL, TC ou moto.

#### a) *Modalités d'application.*

Le premier jour d'un stage, le CIEC ou la CIECA organise un test ETG pour les candidats concernés. Les résultats à ce test permettent :

- à l'encadrement du stage d'évaluer le niveau des élèves ;
- au candidat d'obtenir l'ETG dès l'entrée en stage IEC PL, SPL TC ou moto pour ceux détenant le permis civil B et/ou le BMC VL depuis plus de cinq ans.

#### b) *En cas d'échec.*

Le candidat suit le déroulement normal du stage mais doit, pendant la durée de celui-ci, préparer l'ETG et la représenter avec succès en fin de cursus. Cette réussite constitue le pré requis à l'obtention de l'attestation.

#### c) *En cas de nouvel échec.*

Le candidat peut suivre une session de rattrapage organisée en CIEC dans les deux mois suivants le stage initial. Dans tous les cas, l'attestation du BMC ne pourra lui être délivrée qu'après obtention de l'ETG.

### **Art. 32-3. Programmes.**

Les annexes 3.1 à 3.5 définissent les programmes par catégorie de BMC. Ces programmes sont à adapter, sous la responsabilité des autorités fonctionnelles, selon les types de structures IEC.

Toutefois, lorsque des volumes horaires minimaux imposés par la réglementation sont mentionnés dans la colonne "observations", ceux-ci doivent être respectés obligatoirement.

#### **Nota. –**

- une heure d'instruction comprend 50 minutes de face à face pédagogique et dix minutes consacrées au bilan pédagogique de fin de séance et au changement de stagiaires ;
- dans les programmes, l'examen final mentionné en bas de tableau ne concerne que les CIECA. Les CIEC reporteront le volume horaire dans les matières correspondantes, les épreuves étant effectuées tout au long du stage avec l'appui d'ESPOIR.

### **Art. 32-4. Examen.**

#### *a) Principes d'organisation.*

Les CIECA organisent, en fin de session, un examen comprenant les mêmes épreuves que celles du permis de conduire de la catégorie correspondante et rappelées au § 31-4.

- ETG : le test est réussi avec l'obtention de la note 35/40 ;
- épreuve pratique VL : 2 questions orales, 35 minutes de conduite, 2 manœuvres incluses dont une en marche arrière ;
- ETS moto : interrogation orale (fiche tirée au sort) ;
- épreuve pratique moto : conduite hors circulation et conduite en circulation de 45 minutes ;
- épreuves de spécialité PL, SPL et TC : question écrite et interrogation orale (fiches tirées au sort) ;
- épreuve pratique PL, SPL et TC : conduite hors circulation (un exercice de maniabilité en marche arrière tiré au sort, un dételage-attelage pour la catégorie SPL) et conduite en circulation (2 x 50 mn).

#### *b) Commission d'examen.*

La commission d'examen :

- assure l'évaluation des stagiaires au cours des épreuves d'examen en fin de session ;
- se réunit à l'issue des épreuves et statue sur les résultats de la session évaluée ;
- étudie les cas particuliers et décide des mesures à prendre ;
- établit le procès-verbal signé par tous les membres pour chaque catégorie de brevet.

Désignée par le chef de corps de l'organisme d'appartenance de la CIECA, la commission d'examen est composée :

- d'un officier du corps, président ;
- d'un sous-officier supérieur du corps ;
- d'un ou plusieurs moniteurs, civils ou militaires, selon le nombre de candidats.

Rôle des membres de la commission :

- le président de la commission s'assure du bon déroulement des épreuves et préside la réunion de délibération ;
- le sous-officier du corps assure la surveillance de l'ETG ;
- les moniteurs évaluent les épreuves pratiques et les épreuves de spécialité ;
- l'ensemble de la commission participe aux délibérations.

→ Arrêté du 5 mars 1998 (JO du 21) modifié relatif à la délivrance du brevet militaire de conduite et fixant les conditions requises pour la conduite des véhicules du ministère de la défense.

## **Art. 32-5. Le contrôle continu.**

### *a) Principes d'organisation.*

L'examen concrétisant la phase d'instruction élémentaire de conduite s'effectue sous la forme d'un contrôle continu dans les CIEC.

Quelle que soit la catégorie du brevet, le stagiaire doit satisfaire à un certain nombre d'épreuves spécifiques. Les seuils de réussite aux examens sont les suivants :

- ETG : un test réussi avec l'obtention de la note 35/40 ;
- ETS : un test réussi avec l'obtention de la note 17/20 ;
- Epreuve pratique : différente selon la nature du brevet mais devant répondre aux critères suivants :
  - brevet VL : dans le cadre du contrôle continu de la conduite, avoir obtenu le nombre de points fixé par le barème ESPOIR et avoir satisfait aux quatre étapes de synthèse (E1 à E4) ;
  - brevets PL, SPL, TC et moto : dans le cadre du contrôle continu, avoir obtenu le nombre de points fixé par le barème ESPOIR et avoir satisfait aux cinq étapes de synthèse (E1 à E5).

En cas d'échec à une ou plusieurs épreuves (ETG, ETS, épreuve pratique), les stagiaires pourront être autorisés à se présenter au cours de sessions particulières, selon des modalités fixées par le commandement fonctionnel des CIEC.

### *b) Commission d'évaluation.*

La commission d'évaluation du contrôle continu se réunit systématiquement à la fin de chaque session et a compétence sur tous les stages. Elle a pour mission de vérifier les conditions d'instruction, d'arrêter les résultats et d'autoriser la délivrance des attestations d'instruction élémentaire de conduite.

En outre, la commission autorise les candidats à se présenter à une session de rattrapage en fonction des critères de notation déterminés au paragraphe précédent.

La commission :

- effectue des contrôles ponctuels sur l'instruction ;
- se réunit le dernier jour de la session et statue sur tous les stages ;
- étudie les cas particuliers et décide des mesures à prendre ;
- établit le procès-verbal signé par tous les membres pour chaque catégorie de brevet.

Elle est composée :

- d'un officier du CIEC (du 4<sup>e</sup> RE pour le CIEC Légion) ;
- d'un chef de peloton d'instruction du CIEC .
- d'un sous-officier appartenant à l'encadrement des stagiaires ;
- d'un ou plusieurs moniteurs civils ou militaires.

→ Arrêté du 5 mars 1998 (JO du 21) modifié relatif à la délivrance du brevet militaire de conduite et fixant les conditions requises pour la conduite des véhicules du ministère de la défense.

<b>Chapitre 3</b>	<b>Conduite de l'instruction complémentaire de conduite.</b>
-------------------	--------------------------------------------------------------

#### **Art. 33-1. Organisation.**

Assurée par le corps ou l'unité d'affectation dans un délai maximum de six mois après la délivrance de l'attestation, l'ICC est un stage interne de formation sanctionné par l'attribution du BMC au terme d'un contrôle passé avec succès.

L'ICC comprend deux parties :

- une formation théorique et pratique ;
- une formation de conduite.

Le programme de l'ICC figure en annexe 3.6.

#### **Art. 33-2. Fiche de suivi du conducteur.**

Une fiche de suivi du conducteur, dont le modèle est présenté en annexe 3.7, est ouverte dès le début de l'ICC. Elle suivra le conducteur jusqu'à l'acquisition du BMC puis sera insérée dans ses pièces.

#### **Art. 33-3. Conduite.**

La conduite est effectuée sur le réseau routier ouvert à la circulation publique, sur des parcours définis, reconnus, adaptés et validés par le commandement, sur le véhicule de dotation. Les séances d'ICC se déroulent sous la responsabilité d'un conducteur accompagnateur, civil ou militaire.

Désigné avec le plus grand soin, il doit répondre aux critères suivants :

- être titulaire du BMC ou du permis de conduire civil de la catégorie correspondante depuis au moins deux ans ;
- posséder le niveau d'expérience requis ; avoir conduit régulièrement pendant les deux années précédentes sans avoir été responsable d'un accident, connaître le véhicule utilisé pour l'ICC, être apte à évaluer les lacunes éventuelles de l'élève conducteur et à le conseiller utilement.

#### **Art. 33-4. Contrôle de fin d'ICC.**

Ce contrôle s'articule en deux épreuves :

- une épreuve théorique sous forme d'un questionnaire portant sur le programme théorique de l'ICC tel que la mise en œuvre et l'entretien du véhicule, la rédaction d'un constat amiable, la lecture d'une carte, la sécurité...
- une épreuve pratique comportant obligatoirement la visite avant départ, la réalisation d'une manœuvre en marche arrière et la conduite en circulation sur un circuit varié (agglomération et/ou zone industrielle, rase campagne). Ce circuit aura été reconnu auparavant par le sous-officier responsable de l'organisation du contrôle. Concernant la catégorie SPL, le candidat effectuera un dételage et un attelage.

Cette épreuve est contrôlée au minimum par un sous-officier ou un MDR titulaire d'un CT1 répondant aux critères suivants :

- être titulaire du BMC ou du permis de conduire civil de la catégorie correspondante depuis au moins deux ans ;
- posséder le niveau d'expérience requis ;
- ne pas avoir été l'accompagnateur de l'élève conducteur contrôlé.

### Art. 33-5. Rappels.

Lors des séances de conduite :

- l'ICC se déroule sous la responsabilité d'un accompagnateur, civil ou militaire (cf. art. 33-2) ;
- dans les véhicules dédiés à cette mission, outre l'accompagnateur et l'élève conducteur, des passagers en attente de conduite peuvent être présents en cabine dans les conditions suivantes :
  - VL, PL et SPL : autant de passagers que le nombre de places assises le permet ;
  - TC : le nombre d'élèves conducteurs en attente est limité à trois ;
  - **dans les catégories PL et SPL, le transport de personnel en caisse est interdit ;**
- les véhicules d'ICC doivent répondre aux caractéristiques suivantes :
  - pour les véhicules de la catégorie VL, des panneaux visible de l'avant et de l'arrière portant une des mentions "auto-école" ou "véhicule-école" inscrite, si possible, sur un support de type panneau de toit magnétique ;
  - pour les véhicules du groupe lourd, un panneau fixé à l'avant et à l'arrière du véhicule portant une des mentions "auto-école" ou "véhicule-école". Les dimensions sont de 100 x 30 centimètres ;
  - le chargement des véhicules de la catégorie PL doit être au moins égal aux deux tiers de la charge utile et être réparti uniformément et arrimé de façon stable ;
  - le chargement des véhicules de la catégorie SPL doit être au moins égal à la moitié de la charge utile calculée en fonction soit du PTAC de la semi-remorque soit du PTAC du véhicule tracteur et de la remorque.

Dans le cadre de l'ICC moto, comme pour l'IEC, chaque élève conducteur doit obligatoirement être équipé :

- d'une chasuble de sécurité portant l'inscription « MOTO ECOLE » ;
- dans le cas d'une instruction en circulation, d'un dispositif radio permettant une liaison permanente avec le moniteur dans le véhicule d'accompagnement ;
- d'un casque de motocycliste en cours de validité ;
- d'une veste ou blouson spécifique et de gants.

En outre, les élèves conducteurs doivent être encadrés par un accompagnateur. Le taux d'encadrement en séance de conduite en circulation est d'au moins 1 accompagnateur pour 3 élèves.

## **ANNEXES 3.**

ANNEXE 3.1. Programme de l'IEC MOTO.	65
ANNEXE 3.2. Programme de l'IEC VL.	66
ANNEXE 3.3. Programme de l'IEC PL.	67
ANNEXE 3.4. Programme de l'IEC SPL.	68
ANNEXE 3.5. Programme de l'IEC TC.	69
ANNEXE 3.6. Programme de l'ICC.	70
ANNEXE 3.7. Fiche de suivi du conducteur.	71

ANNEXE 3.1. Programme de l'IEC MOTO.

Durée du stage : 2 semaines (temps total disponible : 72H00).

DOMAINE	SOUS-DOMAINE	VOLUME HORAIRE	OBSERVATIONS
Environnement à la formation	- Accueil - Inscription - Réintégration ...	4 H 00	
Connaissances théoriques	- Leçons - Tests blancs	17 H 00	
Conduite	Hors circulation	14 H 00	20 H 00 imposées par le Code de la route dont 12 H en circulation.
	En circulation	14 H 00	
Connaissances du véhicule	Présentation du véhicule	1 H 00	
	Mécanique	5 H 00	
	Entretien	2 H 00	
Education routière		4 H 00	
Connaissances générales		4 H 00	Documents de bord et constat amiable.
Volume à répartir en fonction des spécificités de la structure		6 H 00	
Examen	Interrogation orale	15 mn	45 mn dont 30 en circulation.
	Epreuve hors circulation	15 mn	
	Epreuve en circulation	30 mn	
<b>TOTAL</b>		<b>72 H 00</b>	

ANNEXE 3.2. Programme de l'IEC VL.

Durée du stage : 2 semaines (temps total disponible : 72H00).

DOMAINE	SOUS-DOMAINE	VOLUME HORAIRE	OBSERVATIONS
Environnement à la formation	- Accueil - Inscription - Réintégration ...	4 H 00	
Connaissances théoriques	- Leçons - Tests blancs	28 H 00	
Conduite (hors écoute pédagogique)	Simulation	4 H 00	20 H 00 imposées par le Code de la route dont 4 au plus sur simulateur.
	En circulation	20 H 00	
Connaissances du véhicule	Présentation du véhicule	1 H 00	
	Mécanique	2 H 00	
	Entretien 1 <sup>er</sup> échelon	3 H 00	
Education routière		2 H 00	
Connaissances générales		2 H 00	Documents de bord et constat amiable.
Souplesse		4 H 00	
Examen	ETG	1 H 00	
	Pratique	1 H 00	35 mn imposées en pratique.
<b>TOTAL</b>		<b>72 H 00</b>	

ANNEXE 3.3. Programme de l'IEC PL.

Durée du stage : 2 semaines (temps total disponible : 72H00).

DOMAINE	SOUS-DOMAINE	VOLUME HORAIRE	OBSERVATIONS
Environnement à la formation	- Accueil - Inscription - Réintégration ...	4 H 00	
Connaissances théoriques	- Leçons - Tests blancs - Tests d'examen	14 H 00	
Conduite	Hors circulation	4 H 00	
	En circulation	8 H 00	
	Ecoute pédagogique	12 H 00	
Connaissances du véhicule	Présentation du véhicule	1 H 00	
	Mécanique	9 H 00	
	Entretien 1 <sup>er</sup> échelon	2 H 00	
Education routière		6 H 00	
Connaissances générales		8 H 00	Documents de bord et constat amiable.
Souplesse		2 H 00	
Examen	Interrogation écrite	20 mn	<u>Minimum</u> : - 50 mn hors circulation; - 50 mn en circulation.
	Test de connaissances	20 mn	
	Exercice de maniabilité	30 mn	
	Epreuve en circulation	50 mn	
<b>TOTAL</b>		<b>72 H 00</b>	

ANNEXE 3.4. Programme de l'IEC SPL.

Durée du stage : 2 semaines (temps total disponible : 72H00).

DOMAINE	SOUS-DOMAINE	VOLUME HORAIRE	OBSERVATIONS
Environnement à la formation	- Accueil - Inscription - Réintégration ...	4 H 00	
Connaissances théoriques	- Leçons - Tests blancs - Tests d'examen	17 H 00	
Conduite	Hors circulation	7 H 00	
	En circulation	9 H 00	
	Ecoute pédagogique	16 H 00	
Connaissances du véhicule	Présentation du véhicule	1 H 00	
	Mécanique	5 H 00	
	Entretien 1 <sup>er</sup> échelon	2 H 00	
Education routière		1 H 00	
Connaissances générales		5 H 00	Documents de bord et constat amiable.
Souplesse		2 H 00	
Examen	Interrogation écrite	1 H 00	
	Test de connais- sances	20 mn	<u>Minimum</u> : - 50 mn hors circulation ; - 50 mn en circulation.
	Dételage - Attelage	30 mn	
	Exercice de maniabi- lité	30 mn	
	Epreuve en circulation	40 mn	
<b>TOTAL</b>		<b>72 H 00</b>	

ANNEXE 3.5. Programme de l'IEC TC.

Durée du stage : 2 semaines (temps total disponible : 72H00).

DOMAINE	SOUS-DOMAINE	VOLUME HORAIRE	OBSERVATIONS
Environnement à la formation	- Accueil - Inscription - Réintégration ...	4 H 00	
Connaissances théoriques	- Leçons - Tests blancs - Tests d'examen	16 H 00	
Conduite	Hors circulation	5 H 00	
	En circulation	11 H 00	
	Ecoute pédagogique	16 H 00	
Connaissances du véhicule	Présentation du véhicule	1 H 00	
	Mécanique	7 H 00	
	Entretien 1 <sup>er</sup> échelon	2 H 00	
Education routière		1 H 00	
Connaissances générales		5 H 00	Documents de bord et constat amiable.
Souplesse		2 H 00	
Examen	Interrogation écrite	30 mn	<u>Minimum</u> : - 50 mn hors circulation ; - 50 mn en circulation.
	Test de connaissances	20 mn	
	Exercice de maniabilité	30 mn	
	Epreuve en circulation	40 mn	
<b>TOTAL</b>		<b>72 H 00</b>	

ANNEXE 3.6. Programme de l'ICC.

Catégorie de BMC	PHASES DE L'INSTRUCTION COMPLEMENTAIRE DE CONDUITE <sup>14</sup> .				
	Durée moyenne	Technique	Pratique	Conduite <sup>15</sup>	Acquisition de l'expérience
<b>V L</b>	5 jours	Dispositions de l'instruction n° 2000 DEF/EMA/OL/5 du 15/09/2003 relative aux conditions de la circulation automobile militaire : - la réglementation propre aux véhicules militaires ; - le rôle du chef de bord ; - la conduite à tenir en cas d'accident ou de vol de véhicule ; - la documentation de bord ; - la tenue, la discipline et les devoirs du conducteur ; - le constat amiable.	- La mécanique automobile (fonctionnement de base), l'entretien courant et le dépannage.	200 km sur route et zone urbaine répartis sur 2 ou 3 jours dont une partie de nuit.	Missions normales et poursuite de l'instruction.  Formation orientée sur la spécificité des missions propres à chaque corps ou service.
<b>P L</b>			Idem + - Les opérations liées au chargement et au déchargement dont l'arrimage des charges. - Le guidage.	300 km sur route et zone urbaine répartis sur 2 ou 3 jours dont une partie de nuit.	
<b>S P L</b>			Idem <sup>16</sup> + - Les opérations de dételage et d'attelage. - Le guidage avec remorque.		
<b>T C</b>			La mécanique automobile (fonctionnement de base), l'entretien courant et le dépannage.	400 km sur route et zone urbaine répartis sur 2 ou 3 jours dont une partie de nuit.	
<b>MOTO</b>			<b>Nota.</b> – la durée précise des instructions technique et pratique est du ressort de l'autorité militaire compétente.		

→ Arrêté du 5 mars 1998 (JO du 21) modifié relatif à la délivrance du brevet militaire de conduite et fixant les conditions requises pour la conduite des véhicules du ministère de la défense.

<sup>14</sup> Les instructions technique et pratique doivent initier le conducteur à la conduite, dans les conditions particulières (cf. Titre 5), adaptée au véhicule qui lui est confié.

<sup>15</sup> Kilométrage minimum obligatoire. Cette distance est ramenée à 100 kilomètres pour les candidats titulaires du permis de conduire civil correspondant à la catégorie au titre de laquelle le BMC sera délivré.

<sup>16</sup> D'un point de vue pédagogique, éviter la répétition de cours communs à deux catégories de BMC (par exemple, les opérations liées au chargement et au déchargement dont l'arrimage des charges sur VTL qui sont identiques sur VTL/R).

ANNEXE 3.7. Fiche de suivi du conducteur.

**ACCIDENTS DE LA CIRCULATION**

Date	Dégâts		Responsabilité engagée	
	Corporels	Matériels	oui	non

**RECOMPENSES**

Date	Délivrée par	Nature

**DIVERS**

--

**FICHE COMPLEMENTAIRE AU LIVRET D'INSTRUCTION.**

**IDENTIFICATION**

Nom, prénoms :	Corps d'affectation :
Date de naissance :	Grade :
	A compter du :
	Qualité :

**APTITUDES DIVERSES**

Permis civil détenus :	Restrictions particulières :
Port de verres correcteurs : <b>OUI – NON</b> Verres de contact	

**RECAPITULATIF DES BMC DETENUS**

Type et N° de l'attestation	Date d'obtention	Date de confirmation	Date de validation	Observations



<b>TITRE 4</b>	<b>LES INSTRUCTIONS ELEMENTAIRE ET COMPLEMENTAIRE DE PILOTAGE (IEP – ICP).</b>
<b>Chapitre 1<sup>er</sup></b>	<b>Sur les véhicules spécifiques.</b>

#### **Art. 41-1. Engins blindés à roues.**

##### *a) Conditions générales.*

La conduite des engins blindés à roues, dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes, nécessite la détention du BMC PL. Aussi, les pilotes d'engins blindés à roues sont choisis à l'issue du stage PL parmi les titulaires du BMC PL présentant les meilleures aptitudes à cette forme de conduite.

Les IEP et ICP sont effectuées, le plus souvent, dans le cadre des formations de spécialité initiale et/ou élémentaires correspondantes. Outre l'obtention du CP ou du CTE correspondant, la qualification de pilote de l'engin considéré est attribuée. Elle fait l'objet d'une parution sur une DDC et est mentionnée sur le SAF, par l'intermédiaire de l'écran "Qualifications autres" issu de "Gestion des Qualifications" (cf. annexe 2.6) et sur le BMC à la rubrique "QUALIFICATIONS".

→ AMX 10 RC – ERC (AML<sup>17</sup>) – VBL : cf. circulaire relative à la formation de spécialité initiale du domaine de spécialités combat des blindés (BLD).

→ VAB *dit* EBR : cf. circulaire relative à la formation de spécialité initiale du domaine de spécialités combat de l'infanterie (INF).

##### *a) Organisation.*

Le 1<sup>er</sup> régiment de chasseurs d'Afrique (1<sup>er</sup> RCA) dispense l'IEP sur l'AMX 10 RC et le VBCI. L'ICP sur l'AMX 10 RC et le VBCI est réalisée en mode décentralisé par les régiments dotés de ces matériels.

L'instruction de conduite (IEP + ICP) sur le VBL, le VAB (cf. annexes 4.1 et 4.2), l'ERC et l'AML est totalement dispensée en mode décentralisé par les formations équipées de ces véhicules.

##### *b) L'instruction élémentaire de pilotage (IEP).*

Hormis la dérogation<sup>18</sup> accordée pour le seul stage sur l'AMX 10 RC organisé au 1<sup>er</sup> RCA, l'IEP, réalisée dans les formations sur les autres engins blindés à roues, est effectuée à l'issue de l'ICC PL.

L'instruction élémentaire de pilotage porte sur :

- l'instruction technique et l'entretien ;
- l'instruction préparatoire au pilotage ;
- le pilotage réel.

Au cours de l'IEP, le pilotage réel, sur piste, sur route, de jour comme de nuit, est effectué obligatoirement en dehors des voies ouvertes à la circulation publique.

L'évaluation des pilotes est continue. Une attestation de stage est délivrée par le chef de corps du 1<sup>er</sup> RCA ou par le directeur de stage. **L'attestation est le pré requis indispensable pour débiter l'ICP.**

<sup>17</sup> Besoin spécifique du CENZUB tant que les AMX 30B2 ne pourront évoluer dans les installations de combat en zone urbaine.

<sup>18</sup> Mesure dérogatoire : compte tenu des contraintes de programmation, l'attestation d'IEC PL peut suffire pour effectuer le stage d'IEP sur l'AMX 10 RC au 1<sup>er</sup> RCA. Toutefois, l'ICC PL devra être obligatoirement effectuée avant d'entamer l'ICP dans la mesure où la conduite de l'engin blindé sur route ouverte à la circulation publique nécessite la détention du BMC PL.

A l'issue de l'IEP, le pilote doit maîtriser les savoir-faire techniques et tactiques relatifs au pilotage de l'engin considéré, de jour comme de nuit, afin de pouvoir tenir son poste au sein de son équipage.

c) *L'instruction complémentaire de pilotage (ICP).*

En plus de l'instruction dispensée au cours de l'IEP, le pilote reçoit un enseignement complémentaire consacré à la maîtrise du pilotage de l'engin considéré dans un cadre opérationnel.

L'instruction complémentaire de pilotage porte essentiellement sur une instruction technico-tactique centrée sur des conduites particulières.

L'ICP peut être réalisée sur des routes ouvertes à la circulation publique après vérification des aptitudes du jeune pilote en terrain militaire. Elle est alors strictement soumise aux règles du Code de la route<sup>19</sup>. Toutefois, pour les séances de pilotage tactique, de jour comme de nuit avec la mise en œuvre de moyens d'aide à la vision nocturne, l'ICP est effectuée obligatoirement en dehors des voies ouvertes à la circulation publique.

L'évaluation des pilotes est continue. La moyenne des deux notes - IEP et ICP – doit être supérieure ou égale à 10/20 pour que la qualification soit attribuée par le chef de corps de l'intéressé.

**Nota.** – la détention de la qualification considérée est un préalable obligatoire à toute période d'entraînement. Par ailleurs, elle ne confère pas l'attribution du BMC PL.

d) *Cas de l'AMX 10 RC et du VBCI.*

Contrairement aux autres engins, l'instruction élémentaire de pilotage sur l'AMX 10 RC et sur le VBCI est en partie effectuée sur simulateur. C'est, entre autres, pour cette raison que l'IEP est centralisée au 1<sup>er</sup> RCA. La programmation est élaborée par le CFAT (cf. CM annuelle 20xx).

Toutefois, face à un besoin opérationnel urgent, motivé et validé, la programmation peut être modifiée ou, en cas d'impossibilité avérée du 1<sup>er</sup> RCA, une demande exceptionnelle de décentralisation partielle de l'IEP peut être envisagée. Cette procédure dite "d'urgence" fait l'objet de l'annexe 4.3.

## **Art. 41-2. Engins blindés chenillés.**

a) *Conditions générales.*

La conduite des engins blindés chenillés nécessite la détention du BMC VL. Aussi, les pilotes d'engins blindés chenillés sont choisis à l'issue du stage VL parmi les titulaires du BMC VL présentant les meilleures aptitudes à cette forme de conduite.

Les IEP et ICP sont effectuées, le plus souvent, dans le cadre des formations de spécialité initiale et/ou élémentaires correspondantes. Outre l'obtention du CP ou du CTE correspondant, la qualification de pilote de l'engin considéré est attribuée. Elle fait l'objet d'une parution sur une DDC et est mentionnée sur le SAF, par l'intermédiaire de l'écran "Qualifications autres" issu de "Gestion des Qualifications" (cf. annexe 2.6) et sur le BMC à la rubrique "QUALIFICATIONS".

<sup>19</sup> Cette disposition implique notamment la mise en place des panneaux réglementaires "VEHICULE ECOLE" aux dimensions de 100 x 30 centimètres.

- LECLERC – AMX 30 B2 : cf. circulaire sous timbre CoFAT relative à la formation de spécialité initiale du domaine de spécialités combat des blindés (BLD).
- AUF1 – LRM – AMX 10 P (VOA) : cf. circulaire sous timbre CoFAT relative à la formation de spécialité élémentaire du domaine de spécialités feux dans la profondeur (FDP).
- AMX/ROLAND : cf. circulaire sous timbre CoFAT relative à la formation de spécialité élémentaire du domaine de spécialités défense sol-air (DSA).
- EBG : cf. circulaire sous timbre CoFAT relative à la formation de spécialité élémentaire du domaine de spécialités combat et technique du génie (GEN).

b) *Organisation.*

Le 1<sup>er</sup> RCA dispense l'IEP sur tous les engins blindés chenillés hormis sur le LRM. L'ICP est réalisée en mode décentralisé par les régiments équipés de ces types d'engins. Les IEP et ICP sont effectuées dans les régiments équipés pour le LRM<sup>20</sup>.

La programmation du 1<sup>er</sup> RCA est élaborée par le CFAT (cf. CM annuelle 20xx).

Toutefois, face à un besoin opérationnel urgent, motivé et validé, la programmation peut être modifiée ou, en cas d'impossibilité avérée du 1<sup>er</sup> RCA, une demande exceptionnelle de décentralisation de l'IEP partielle peut être envisagée. Cette procédure dite "d'urgence" fait l'objet de l'annexe 4.3.

c) *L'instruction élémentaire de pilotage (IEP).*

L'IEP est effectuée à l'issue de l'ICC VL.

L'instruction élémentaire de pilotage porte sur :

- le pilotage simulé et/ou réel ;
- les connaissances techniques propres au service de l'engin ;
- l'entretien du 1<sup>er</sup> échelon.

Au cours de l'IEP, le pilotage réel, sur piste et sur route, est effectué obligatoirement en dehors des voies ouvertes à la circulation publique.

A l'issue de l'IEP et d'une manière générale, le pilote doit maîtriser les savoir-faire techniques et tactiques relatifs au pilotage de l'engin considéré, de jour comme de nuit sur route et/ou sur piste, afin de pouvoir tenir son poste au sein de son équipage.

L'évaluation des pilotes est continue. Une attestation de stage est délivrée par chef de corps du 1<sup>er</sup> RCA ou par le directeur de stage. **L'attestation est le pré requis indispensable pour débiter l'ICP.**

d) *L'instruction complémentaire de pilotage (ICP).*

En plus de l'instruction dispensée au cours de l'IEP, le pilote reçoit un enseignement complémentaire consacré à la maîtrise du pilotage de l'engin considéré dans un cadre opérationnel.

L'instruction complémentaire de pilotage porte essentiellement sur une instruction technico-tactique centrée sur des conduites particulières.

L'ICP peut être réalisée sur des routes ouvertes à la circulation publique après vérification des aptitudes du jeune pilote en terrain militaire. Elle est alors strictement soumise aux règles du Code de la route<sup>21</sup>. Toutefois, pour les séances de pilotage tactique, de jour comme de nuit avec la mise en œuvre de moyens d'aide à la vision nocturne, l'ICP est effectuée obligatoirement en dehors des voies ouvertes à la circulation publique.

---

20 1er RA à Belfort et 12e RA à Haguenau.

21 Cette disposition implique notamment la mise en place des panneaux réglementaires "VEHICULE ECOLE" aux dimensions de 100 x 30 centimètres.

L'évaluation des pilotes est continue. La moyenne des deux notes - IEP et ICP – doit être supérieure ou égale à 10/20 pour que la qualification soit attribuée par le chef de corps de l'intéressé.

**Nota.** – la détention de la qualification de "pilote d'engin blindé chenillé" est un préalable obligatoire à toute période d'entraînement.

### **Art. 41-3. Engins du génie.**

#### a) *Conditions générales.*

La conduite de la majeure partie des engins du génie nécessite la détention du BMC PL. Aussi, les futurs pilotes d'engins sont choisis à l'issue du stage PL parmi les titulaires du BMC PL présentant les meilleures aptitudes à cette forme de conduite.

Les IEP et ICP sont effectuées, le plus souvent, dans le cadre des formations d'adaptation correspondantes à l'issue desquelles la qualification de pilote de l'engin considéré est attribuée. Elle fait l'objet d'une parution sur une DDC et est mentionnée sur le SAF, par l'intermédiaire de l'écran "Qualifications autres" issu de "Gestion des Qualifications" (cf. annexe 2.6) et sur le BMC à la rubrique "QUALIFICATIONS".

➔ Circulaire sous timbre CoFAT relative à la formation de spécialité élémentaire du domaine de spécialités combat et techniques du génie (GEN).

#### b) *Organisation.*

Les IEP et ICP sont réalisées en mode décentralisé par les régiments équipés de ces types de véhicules.

#### c) *L'instruction élémentaire de pilotage (IEP).*

L'IEP est effectuée à l'issue de l'ICC PL ou SPL.

L'instruction élémentaire de pilotage porte sur :

- l'instruction technique et l'entretien ;
- l'instruction préparatoire au pilotage ;
- le pilotage réel.

Au cours de l'IEP, le pilotage réel, sur piste, sur route, de jour comme de nuit, est effectué obligatoirement en dehors des voies ouvertes à la circulation publique.

L'évaluation des pilotes est continue. Une attestation de stage est délivrée par le chef de corps ou par le directeur de stage. **L'attestation est le pré requis indispensable pour débiter l'ICP.**

#### d) *L'instruction complémentaire de pilotage (ICP).*

En plus de l'instruction dispensée au cours de l'IEP, le pilote reçoit un enseignement complémentaire consacré à la maîtrise du pilotage de l'engin considéré dans un cadre opérationnel.

L'instruction complémentaire de pilotage porte essentiellement sur une instruction technico-tactique centrée sur des conduites particulières.

L'ICP peut être réalisée sur des routes ouvertes à la circulation publique après vérification des aptitudes du jeune pilote en terrain militaire. Elle est alors strictement soumise aux règles du Code de la route<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> Cette disposition implique notamment la mise en place des panneaux réglementaires "VEHICULE ECOLE" aux dimensions de 100 x 30 centimètres.

Toutefois, pour les séances de pilotage tactique, de jour comme de nuit avec la mise en œuvre de moyens d'aide à la vision nocturne, l'ICP est effectué obligatoirement en dehors des voies ouvertes à la circulation publique.

L'évaluation des pilotes est continue. La moyenne des deux notes – IEP et ICP – doit être supérieure ou égale à 10/20 pour que la qualification soit attribuée par le chef de corps de l'intéressé.

**Nota.** – la détention de la qualification considérée est un préalable obligatoire à toute période de préparation opérationnelle.

#### **Art. 41-4. Engins amphibies et autres.**

##### a) *Le véhicule haute mobilité (VHM).*

La conduite du VHM nécessite la détention du BMC PL. La formation VHM est dispensée en mode décentralisé dans les corps de troupe dotés de ce type de matériel. Les stages (annexe 4.4) associent étroitement IEP et ICP. Le cycle de formation de pilote VHM comprend deux modules de formation successifs soit, au total, 4 niveaux de qualification.

1. Le module pilote correspond au tronc commun pour tous les pilotes. Le but est de les rendre opérationnels à la conduite de leur engin en toute circonstance. Il comprend 2 niveaux de qualification :
  - le niveau 1 donne au pilote la capacité de conduire le VHM sur le réseau routier. Cette formation est conduite en corps de troupe par un cadre titulaire du brevet IVHM élémentaire ou spécialiste.
  - le niveau 2 permet le pilotage du VHM sur tous les terrains, routes et chemins. Cette formation, conduite en corps de troupe par un cadre titulaire du brevet IVHM élémentaire ou spécialiste, est composée de 2 modules indépendants :
    - un module "tout terrain" ;
    - un module "franchissement de coupures humides".Les titulaires de cette qualification peuvent être employés en tant que moniteurs dans un stage pilote de niveau 1.

L'obtention du module "tout terrain"<sup>23</sup> est obligatoire pour accéder au module "franchissement de coupures humides" dont la formation est centralisée au CNAM.

2. Le module pilote spécialisé montagne permet à son détenteur de piloter et de manœuvrer son engin dans un milieu spécifique. Il comprend 2 niveaux de qualification :
  - le niveau 3 autorise le pilotage en terrain montagneux enneigé, le rétablissement et le maintien d'itinéraires avec certaines restrictions. Cette formation est conduite en corps de troupe par un cadre titulaire du brevet IVHM spécialiste montagne. Les titulaires de cette qualification peuvent être employés en tant que moniteurs dans un stage pilote de niveau 1 et 2.
  - le niveau 4 permet d'assurer des missions de rétablissement et de maintien d'itinéraires en relative autonomie, voire d'ouverture d'itinéraires avec certaines restrictions. Cette formation est conduite en corps de troupe par un cadre titulaire du brevet IVHM spécialiste montagne. Les titulaires de cette qualification peuvent être employés en tant que moniteurs dans les stages pilote de niveau 1 et 2 et pilote spécialisé montagne de niveau 3.

---

<sup>23</sup> L'obtention du module "tout terrain" attribue la qualification de pilote VHM de niveau 2 tant que le module "franchissement de coupures humides" n'est pas créé.

A l'issue de ces formations, la qualification est apposée sur le carnet de pilote propre à la conduite du VHM. L'obtention de la qualification "pilote N1" permet l'inscription de la mention "pilote VHM" sur le BMC de l'intéressé à la rubrique "QUALIFICATIONS".

→ Instruction n° 273/DEF/EMAT/PRH/DS – n° 3925 DEF/CoFAT/DES/MTN du 12/04/2006 relative aux actions de formation d'adaptation de l'interdomaine montagne (MTN).

b) *Les engins amphibies (LARC XV – EFA).*

Les engins amphibies sont principalement des véhicules à vocation nautique. Aussi, l'aptitude à naviguer avec ces engins nécessite l'obtention d'une formation particulière qui est **exclue du champ d'application du présent TTA.**

Le présent paragraphe traite uniquement de l'instruction à la conduite de ces engins lors de leurs déplacements exclusivement par voie terrestre. Leur conduite nécessite la détention du BMC PL. L'instruction est dispensée à l'ESAG<sup>24</sup> et en unité pour l'EFA et au 519<sup>ème</sup> régiment du train à La Rochelle pour le LARC XV.

1. L'IEP vise à conférer au futur pilote, les connaissances techniques nécessaires à la conduite et à l'entretien du véhicule. Elle ne peut être réalisée qu'à l'intérieur d'une enceinte militaire et est essentiellement axée sur la maniabilité. Elle est sanctionnée par l'attribution d'une attestation de formation au pilotage. Dans le cas de l'EFA, l'IEP est essentiellement effectuée sur un simulateur routier. C'est, entre autres, pour cette raison qu'elle est centralisée à l'ESAG.
2. L'ICP a pour but de familiariser le futur pilote à la conduite de l'engin sur route ouverte à la circulation civile. Compte tenu de son gabarit et de la réglementation en vigueur relative à la circulation des convois exceptionnels, l'accompagnement est obligatoire pour tout déplacement sur la voie publique. Dans le cas de l'EFA, l'ICP est décentralisée dans les régiments dotés de cet engin.

A l'issue de ces deux phases d'instruction, la qualification de pilote d'engin est attribuée et inscrite sur le BMC de l'intéressé à la rubrique "QUALIFICATIONS".

→ Circulaire sous timbre CoFAT relative à la formation de spécialité élémentaire du domaine de spécialités combat et techniques du génie (GEN).

→ Circulaire sous timbre CoFAT relative à la formation de spécialité élémentaire du domaine de spécialités mouvements - ravitaillements (MVT).

c) *Les autres engins.*

La conduite de ces engins (CLD, PVP, PEB, EPB, ...) nécessite la détention du BMC PL ou SPL. Aussi, les futurs conducteurs ou pilotes sont choisis à l'issue du stage PL ou SPL parmi les titulaires du BMC PL ou SPL présentant les meilleures aptitudes à cette forme de conduite.

Les IEP et ICP sont effectuées, le plus souvent, dans le cadre des formations de spécialité ou d'adaptation correspondantes à l'issue desquelles la qualification de conducteur ou pilote de l'engin considéré est attribuée. Elle fait l'objet d'une parution sur une DDC et est mentionnée sur le SAF, par l'intermédiaire de l'écran "Qualifications autres" issu de "Gestion des Qualifications" (cf. annexe 2.6) et sur le BMC à la rubrique "QUALIFICATIONS".

Les IEP et ICP sont réalisées en mode décentralisé par les régiments équipés de ces types de véhicules toujours à l'issue de l'ICC PL ou SPL.

---

<sup>24</sup> Uniquement pour la partie simulation.

## **ANNEXES 4.**

ANNEXE 4.1. Programme d'instruction de conduite sur le VBL.	80
ANNEXE 4.2. Programme d'instruction de conduite sur le VAB.	82
ANNEXE 4.3. Procédure de mise en formation d'urgence des pilotes d'engins blindés.	84
ANNEXE 4.4. Programmes de formation à l'emploi du VHM.	87

## ANNEXE 4.1. Programme d'instruction de conduite sur le VBL.

L'instruction de conduite (IEP + ICP) sur le VBL est une formation complémentaire de la formation de spécialité initiale. D'une durée effective de 7 jours, elle est réalisée en mode décentralisé dans et par les régiments équipés de ce véhicule.

### L'INSTRUCTION ELEMENTAIRE DE PILOTAGE (IEP).

#### 1. Objectif.

A l'issue de l'IEP le pilote doit maîtriser les savoir-faire techniques et tactiques de jour comme de nuit, afin de pouvoir tenir son poste au sein de son équipage dans un cadre opérationnel. A cet effet il doit être capable :

- d'effectuer les opérations de mise en route et d'arrêt du VBL ;
- de déplacer celui-ci de jour et de nuit, sur route et sur piste, en respectant les règles d'utilisation du moteur et les exigences du Code de la route ;
- de réaliser les vérifications avant le départ, à la halte et en fin de mission ;
- de réaliser les opérations pratiques d'entretien journalier ;
- de réagir à une panne.

#### 2. Programme.

Durée 25h.

##### a. Instruction technique et entretien VBL.

(1)	le poste de pilotage, commandes, tableau de bord :	2h
(2)	le moteur, présentation, fonctionnement, entretien :	2h
(3)	le circuit de graissage :	1h
(4)	le circuit de refroidissement :	1h
(5)	l'alimentation air carburant :	1h
(6)	la transmission, BV :	1h
(7)	le système de suspension, le système de freinage :	1h
(8)	le parage :	1h
(9)	les circuits électriques :	1h
(10)	la propulsion aquatique :	1h
(11)	la visite avant le départ :	1h
(12)	les pneumatiques, le montage des chaînes :	1h30
(13)	la résolution de pannes simples :	1h
(14)	le carnet de bord :	0h30
(15)	les conditions normales d'utilisation (démarrage, arrêt) :	2h

**TOTAL : 18h**

##### b. Instruction préparatoire au pilotage.

(1)	le démarrage avec prise de parc :	1h
(2)	la préparation au franchissement :	1h
(3)	la conduite à tenir en cas de panne ou d'accident :	1h
(4)	la préparation mission et compte-rendu fin de mission :	1h
(5)	le déplacement en convoi et la signalisation militaire :	1h

**TOTAL : 5h**

c. Pilotage réel (hors routes ouvertes).

L'apprentissage à la conduite (50km) : **2h**

### L'INSTRUCTION COMPLEMENTAIRE DE PILOTAGE (ICP).

#### 1. **Objectif.**

En complément de l'IEP, le pilote reçoit un enseignement complémentaire consacré à la maîtrise du pilotage du VBL dans un cadre opérationnel. A cet effet, il est entraîné à différentes techniques et dans différentes configurations de pilotage.

#### 2. **Programme.**

Durée 25h.

##### a. Pilotage.

(1)	slalom sur piste :	2h
(2)	passage d'obstacles :	4h
(3)	la conduite en terrain difficile :	4h
(4)	la conduite de nuit avec "black-out" et IL :	4h
(5)	le guidage de nuit :	1h
		<b>TOTAL : 15h</b>

##### b. Confirmation.

La conduite sur route dans le cadre d'un déplacement en convoi de jour comme de nuit (200 à 300 km) : **10h**

### DIVERS.

Des horaires de formation dans les domaines spécifiques NBC, transmissions, armement et optique sont pris en compte dans les programmes des FSI et/ou FSE correspondants. Il s'agit notamment de :

- la mise en œuvre du dispositif de ventilation et de filtration NBC ;
- l'installation et la mise en œuvre des moyens de transmissions ;
- l'installation et la mise en œuvre de l'armement de bord ;
- l'installation et la mise en œuvre des moyens de vision nocturne ;
- l'embarquement voie ferrée.

## ANNEXE 4.2. Programme d'instruction de conduite sur le VAB.

L'instruction de conduite (IEP + ICP) sur le VAB est une formation incluse dans la formation de spécialité initiale ou une formation d'adaptation. D'une durée effective de 7 jours, elle est réalisée en mode décentralisé dans et par les régiments équipés de ce véhicule.

### L'INSTRUCTION ELEMENTAIRE DE PILOTAGE (IEP).

#### 1. Objectif.

A l'issue de l'IEP le pilote doit maîtriser les savoir-faire techniques et tactiques de jour comme de nuit, afin de pouvoir tenir son poste au sein de son équipage dans un cadre opérationnel. A cet effet il doit être capable :

- d'effectuer les opérations de mise en route et d'arrêt du VAB ;
- de déplacer celui-ci de jour et de nuit, sur route et sur piste, en respectant les règles d'utilisation du moteur et les exigences du Code de la route ;
- de réaliser les vérifications avant le départ, à la halte et en fin de mission ;
- de réaliser les opérations pratiques d'entretien journalier ;
- de réagir à une panne.

#### 2. Programme.

Durée 25h.

##### a. Instruction technique et entretien VAB.

(1)	le poste de pilotage, commandes, tableau de bord :	2h
(2)	le moteur, présentation, fonctionnement, entretien :	2h
(3)	le circuit de graissage :	1h
(4)	le circuit de refroidissement :	1h
(5)	l'alimentation air carburant :	1h
(6)	la transmission, BV :	1h
(7)	le système de suspension, le système de freinage :	1h
(8)	le parage :	1h
(9)	les circuits électriques :	1h
(10)	la propulsion aquatique :	1h
(11)	la visite avant le départ :	1h
(12)	les pneumatiques, le montage des chaînes :	1h30
(13)	la résolution de pannes simples :	1h
(14)	le carnet de bord :	0h30
(15)	les conditions normales d'utilisation (démarrage, arrêt) :	2h

**TOTAL : 18h**

##### b. Instruction préparatoire au pilotage.

(1)	la préparation au franchissement :	1h
(2)	les réactions du VAB par rapport à un PL :	1h
(3)	la conduite à tenir en cas de panne ou d'accident :	1h
(4)	la préparation mission et compte-rendu fin de mission :	1h
(5)	le déplacement en convoi et la signalisation militaire :	1h

**TOTAL : 5h**

c. Pilotage réel (hors routes ouvertes).

L'apprentissage à la conduite (50km) : **2h**

**Rappel** : hors contexte opérationnel et nécessité de guidage en tourelle, il est strictement **INTERDIT**, si la tourelle est ouverte :

- de rouler sans ceinture ;
- au chef de bord, de passer le haut du corps à l'extérieur du véhicule.

### L'INSTRUCTION COMPLEMENTAIRE DE PILOTAGE (ICP).

#### 1. **Objectif.**

En complément de l'IEP, le pilote reçoit un enseignement complémentaire consacré à la maîtrise du pilotage du VAB dans un cadre opérationnel. A cet effet, il est entraîné à différentes techniques et dans différentes configurations de pilotage.

#### 2. **Programme.**

Durée 25h.

##### a. Pilotage.

(1)	le déplacement en convoi :	4h
(2)	la conduite en terrain difficile :	4h
(3)	la conduite de nuit avec "black-out" et IL :	4h
(4)	le guidage de nuit :	1h
		<b>TOTAL : 13h</b>

##### b. Confirmation.

La conduite sur route dans le cadre d'un déplacement en convoi de jour comme de nuit (200 à 300 km) : 10h.

##### c. Entretien 1<sup>er</sup> échelon : 2h

### DIVERS.

Des horaires de formation dans les domaines spécifiques NBC, transmissions, armement et optique sont pris en compte dans les programmes des FSI et/ou FSE correspondants. Il s'agit notamment de :

- la mise en œuvre du dispositif de ventilation et de filtration NBC ;
- l'installation et la mise en œuvre des moyens de transmissions ;
- l'installation et la mise en œuvre de l'armement de bord ;
- l'installation et la mise en œuvre des moyens de vision nocturne ;
- l'embarquement voie ferrée.

#### ANNEXE 4.3. Procédure de mise en formation d'urgence des pilotes d'engins blindés.

##### 1. **Postulat.**

**Seul le 1<sup>er</sup> RCA est habilité à attester de l'aptitude à piloter** un engin blindé du type AMX 10P, AMX 10RC, AMX 30 et ses dérivés, LECLERC, VBCI.

##### 2. **Principe.**

Des mesures dérogatoires à la formation centralisée sont envisageables de manière exceptionnelle et avec l'autorisation du CoFAT sous réserve d'une urgence opérationnelle avérée.

##### 3. **Cadre de la notion d'urgence opérationnelle.**

Une formation sous couvert d'urgence opérationnelle peut être autorisée lorsqu'un régiment est dans l'incapacité d'armer à temps, à partir de l'ensemble de sa ressource, une structure de projection (constat à réaliser au plus tôt) et lorsque ce besoin en formation est confirmé par sa brigade (besoin OPS) et sa RT de rattachement.

##### 4. **Procédure.**

Le déroulement complet de la procédure d'urgence ne doit pas excéder 3 semaines.

###### a. Etape 1 : boucle courte.

Le régiment qui se trouve face à une situation d'urgence opérationnelle pour former des pilotes blindés adresse une demande écrite au 1<sup>er</sup> RCA (pour action), à sa RT, à l'EAABC, au CoFAT et à sa BGD (pour info)

H1 : le 1<sup>er</sup> RCA est en mesure de satisfaire la demande dans les conditions requises, il répond favorablement au régiment demandeur, à la RT (pour action) et au CoFAT, à l'EAABC et à la BGD (pour info). La procédure est terminée.

H2 : le 1<sup>er</sup> RCA ne peut pas satisfaire la demande, il répond défavorablement au régiment, à la RT (pour action) et au CoFAT, à l'EAABC et à la BGD (pour info). La procédure se poursuit.

###### b. Etape 2 : début de la procédure d'urgence.

Lorsque la demande ne peut être honorée par le 1<sup>er</sup> RCA, le régiment demandeur peut engager une procédure dite d'urgence opérationnelle. Le chef de corps envoie alors un message dont le modèle figure au § 5.

###### c. Etape 3 : arbitrage de la brigade, confirmation de l'urgence opérationnelle.

H1 : la BGD infirme l'urgence opérationnelle. Fin de la procédure d'urgence.

H2 : la BGD valide la demande et transmet celle-ci, en la justifiant, à la RT.

###### d. Etape 4 : arbitrage de la RT, validation du besoin en formation.

La RT procède à un arbitrage en liaison avec le CoFAT et recherche une solution en interne pour permuter des unités sur les actions de formation inscrites au CAF.

H1 : la solution est alors notifiée au 1<sup>er</sup> RCA (pour action) et à la BGD, au CoFAT, au CoFAT et à l'EAABC (pour info). Fin de la procédure.

**Nota.** – en cas de besoin avéré, cette procédure sera appliquée car c'est la seule qui soit apte à répondre à des demandes exceptionnelles "non programmées".

H2 : la RT n'a pas de solution en interne, elle poursuit la demande de procédure d'urgence et transmet une demande écrite justifiée au CoFAT (pour action) et à l'EAABC et au 1<sup>er</sup> RCA (pour info).

e. Etape 5 : recherche de solutions et proposition (si H2 à l'étape 4).

(1) Le CoFAT, en liaison avec l'EAABC et le 1<sup>er</sup> RCA, recherche alors une solution pour satisfaire le besoin. Quatre solutions pourront être proposées :

S1 : formation sur une action de formation existante au CAF en fonction des places dans l'AF et/ou des créneaux dans la programmation encore disponibles ou rendus disponibles par l'annulation d'un autre stage (cadres par exemple).

S2 : formation à des pré-requis à la charge du régiment demandeur suivi par une AF à effectif limité (maxi 8) et à durée réduite au CIABC, avec contrôle préalable des pré-requis et présence de cadres en renfort.

S3 : formation complète à charge du régiment demandeur et contrôle des connaissances au CIABC (tests pratiques - pilotage simulé - pilotage sur pistes).

S4 : formation complète à charge du régiment demandeur et, en fonction de la disponibilité des formateurs du centre, contrôle des connaissances au sein du régiment par les formateurs du CIABC (financement des frais de déplacement à charge du régiment demandeur).

**Quelle que soit la solution adoptée, une formation non contrôlée par le 1<sup>er</sup> RCA ne pourra donner lieu à une attestation de stage et par voie de conséquence à l'obtention de la qualification de pilote de l'engin blindé considéré.**

(2) Le CoFAT transmet les solutions possibles assorties d'un ordre de priorité au CFAT (pour action), à la RT, à la BGD, au régiment, au 1<sup>er</sup> RCA et à l'EAABC (pour info).

f. Etape 6 : accord sur une solution et ses conséquences opérationnelles.

Le CFAT choisit une solution et entérine ses conséquences éventuelles sur la préparation opérationnelle d'autres régiments et adresse sa décision au CoFAT, à la BGD et au régiment (pour action), à la RT, au 1<sup>er</sup> RCA et à l'EAABC (pour info).

g. Etape 7 : Ordre de mise en œuvre de la solution retenue.

Le CoFAT ordonne l'action de formation au 1<sup>er</sup> RCA (pour action), à l'EAABC, à la RT, à la BGD, au CFAT et au régiment (pour info).

Fin de la procédure d'urgence.

## 5. Modèle type du message de demande de mise en formation d'urgence.

FM REGIMENT  
TO BRIGADE  
REGION TERRE  
INFO COMFAT LILLE  
GUERRE COFAT TOURS  
ECOLBLIND SAUMUR  
REGCHASDAF CANJUERS  
BT  
NON PROTEGE  
MCA INSTRUCENTR  
NMR/  
OBJ/PROCEDURE D'URGENCE POUR LA FORMATION DE PILOTES BLINDES.  
REF/MSG INITIAL DU RGT DE DEMANDE DE FORMATION (PROCEDURE NORMALE)  
MSG DE REPONSE DU 1<sup>ER</sup> RCA  
TXT  
PRIMO/A LA SUITE D'UN CHANGEMENT DE PROGRAMMATION INOPINE DES  
ACTIVITES, LE ..... REGIMENT VA ETRE ENGAGE DANS L'OPERATION..... A  
HAUTEUR DE.....(VOLUME DE FORCES) SUR TEL TERRITOIRE, SUR TEL TYPE  
DE MATERIEL.  
  
SECUNDO/LE REGIMENT DISPOSE DE (VOLUME TOTAL DE PERSONNEL DETENANT  
LES QUALIFICATIONS REQUISES). LE BESOIN OPERATIONNEL NECESSITE LA  
FORMATION D'URGENCE DE..... (NOMBRE) PILOTES DE ... (TYPE DE  
MATERIEL) AVANT LE .....(JJ/MM/AA).  
  
TERTIO/APRES UN PREMIER CONTACT AVEC LE 1<sup>ER</sup> RCA, CELUI-CI N'EST PAS EN  
MESURE DE SATISFAIRE LE BESOIN DEMANDE PAR LE BIAIS DE LA PROCEDURE  
NORMALE.  
  
QUARTO/LE CHEF DE CORPS DEMANDE LE RECOURS A LA PROCEDURE  
D'URGENCE POUR POUVOIR REMPLIR LA MISSION QUI LUI A ETE FIXEE.  
SIGNE LE CHEF DE CORPS DU RGT  
BT

**Nota.** – les éléments figurants dans ce message seront repris par les différentes autorités tout au long de la procédure.

#### ANNEXE 4.4. Programmes de formation à l'emploi du VHM.

##### 1. Formation de pilote de niveau 1.

<b>Contenu de la formation</b>		
Connaissance du VHM	- le concept VHM ; - présentation générale, terminologie ; - points sensibles.	4 H
Pilotage	- prise en mains, maniabilité (particularités du concept bi-module articulé) ; - conduite élémentaire sur piste et route en condition normale d'utilisation ; - conduite complémentaire en ville, sur route étroite, en tous chemins.	24 H
Entretien	- 1 <sup>er</sup> échelon : niveau, graissage, tension des chenilles ; - mécanique, chaîne cinématique, carrosserie, système hydraulique.	4 H
Utilisation des équipements	- manœuvres élémentaires, pose et dépose des équipements (lame, peigne, treuil, polybenne, etc.) avec attestation de manipulation ; - mise en œuvre du lot de bord, sangles et crics.	8 H
<b>Sanction de la formation</b>		
<p>La formation est évaluée de façon continue par l'instructeur du corps sous la forme d'une note d'aptitude et par un test théorique en fin de stage.</p> <p>Le candidat ayant obtenu une moyenne égale ou supérieure à 10/20 à chacune des deux épreuves obtient la qualification "pilote de niveau 1" délivrée et signée par le chef de corps ayant organisé le stage. La mention "pilote VHM" sera apposée sur son BMC et la mention "Pilote N1" sur son carnet de pilote.</p>		

##### 2. Formation de pilote de niveau 2.

<b>Contenu de la formation, unité de formation "tout terrain"</b>		
Test d'évaluation	- test théorique ; - révision terminologie et points sensibles.	4 H
Pilotage	- particularité du pilotage avec lame et peigne ; - pilotage sur chemins, en ville, sur route étroite ; - pilotage de nuit avec appareil de vision nocturne ; - pilotage en tout terrain.	28 H
Entretien	- révision et approfondissement des connaissances mécaniques et de 1 <sup>er</sup> échelon.	4 H
Utilisation des équipements	- mise en œuvre et utilisation approfondie des équipements hydrauliques ; - techniques de jalonnage.	4 H
<b>Contenu de la formation, unité de formation "franchissement de coupures humides"</b>		
Test d'évaluation	- test de pilotage tout chemin, en ville et sur route étroite.	2 H
Pilotage tout terrain	- pilotage en tout terrain ; - pilotage de nuit avec appareil de vision nocturne.	4 H
Entretien	- Révision et approfondissement des connaissances mécanique et de 1 <sup>er</sup> échelon.	4 H
Utilisation des équipements	- révision sur l'utilisation des équipements hydrauliques ; - révision sur la mise en œuvre du lot de bord, des sangles, des crics en tout terrain.	4 H
Franchissement	- mesures de sécurité ; - préparation intellectuelle, technique et matérielle d'un franchissement ; - franchissement de coupures humides non maritimes ; - particularité des franchissements avec lame et peigne ; - opérations d'entretien avant et après un franchissement.	26 H

<b>Sanction de la formation</b>	
<p>Pour chaque unité de formation, la formation est évaluée de façon continue par l'instructeur du corps sous la forme d'une note d'aptitude et en fin de stage par un test théorique.</p> <p>Le candidat ayant obtenu une moyenne égale ou supérieure à 10/20 à chacune des deux épreuves obtient l'unité de formation "tout terrain" ou l'unité de formation "franchissement de coupures humides" de la qualification "pilote de niveau 2". L'obtention des deux unités de formation donne la qualification "Pilote N2".</p> <p>La mention "pilote VHM de niveau 2" est alors apposée sur le carnet de pilote par le responsable VHM du corps.</p>	

### 3. Formation de pilote spécialisé montagne de niveau 3.

<b>Contenu de la formation</b>		
Test d'évaluation	- test théorique sur la terminologie et les points sensibles + révisions.	2 H
Pilotage	- maniabilité, particularité du concept bi module ; - sensibilisation aux dangers de la montagne enneigée ; - pilotage en montagne enneigée avec utilisation des équipements ; - rétablissement et maintien d'itinéraires enneigés.	30 H
Entretien	- révision et approfondissement des connaissances mécaniques et de 1 <sup>er</sup> échelon.	4 H
Utilisation des équipements	- utilisation approfondie des équipements hydrauliques, en montagne enneigée ; - mise en œuvre des lot de bord, sangles et crics en terrain enneigé ; - apprentissage des techniques de jalonnage.	4 H
<b>Sanction de la formation</b>		
<p>La formation est évaluée de façon continue par l'instructeur du corps sous la forme d'une note d'aptitude et en fin de stage par un test théorique.</p> <p>Le candidat ayant obtenu une moyenne égale ou supérieure à 10/20 à chacune des deux épreuves reçoit une qualification "pilote spécialisé montagne de niveau 3" délivrée par le chef de corps ayant organisé le stage. La mention "pilote N3" sera apposée sur son carnet de pilote.</p>		

### 4. Formation de pilote spécialisé montagne de niveau 4.

<b>Epreuves d'accès</b>		
<p>Les candidats sont admis en stage à l'issue :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'un test pratique de pilotage avec maniement de la lame en terrain montagneux enneigé ;</li> <li>- d'un test théorique portant sur la connaissance du VHM ;</li> <li>- du contrôle du carnet de pilote, attestant de 100 h de pilotage, dont 50 de travail à la lame.</li> </ul> <p>Les candidats ayant obtenu une moyenne inférieure à 10/20 à l'un des 2 tests ou n'ayant pas les heures de pilotage prescrites ne sont pas admis en formation.</p>		4 H
<b>Contenu de la formation</b>		
Connaissance du VHM	- correction du test et révisions.	2 H
Pilotage en terrain montagneux enneigé	- jalonnage / balisage d'itinéraires enneigés ; - utilisation des équipements ; - travail à la lame ; - maintien, rétablissement et ouverture d'un itinéraire de jour et de nuit.	64H
Entretien	- entretien hebdomadaire.	6 H

Tests finaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- test théorique ;</li> <li>- test de pilotage : ouverture d'un itinéraire, en présence d'un formateur du CNAM ;</li> <li>- test d'emploi des équipements et d'entretien de la machine ;</li> <li>- note d'aptitude et de contrôle continu.</li> </ul>	4 H
<b>Sanction de la formation</b>		
<p>La formation est évaluée par les 4 notes décrites ci-dessus.  Le candidat ayant obtenu une moyenne égale ou supérieure à 10/20 à chacune de ces 4 épreuves reçoit une qualification "pilote spécialisé montagne de niveau 4" délivrée par le chef de corps ayant organisé le stage. La mention "pilote N4" sera apposée sur son carnet de pilote.</p>		

5. **Les formations de pilote spécialisé amphibie de niveau 3 et 4 seront décrites ultérieurement et feront l'objet d'un additif.**

<b>TITRE 5</b>	<b>LE PERFECTIONNEMENT DE CONDUITE.</b>
<b>Chapitre 1<sup>er</sup></b>	<b>Vérifications et opérations techniques<sup>25</sup>.</b>

#### **Art. 51-1. But.**

Le perfectionnement de conduite prolonge l'IEC et l'ICC. Cette phase importante de la formation continue du conducteur doit être régulièrement entretenue quel que soit son niveau de compétence. Il a pour but de rappeler des généralités relatives :

- à la mise en œuvre d'un véhicule ;
- aux manœuvres particulières ;
- à la conduite d'un véhicule automobile avec remorque ;
- à la conduite en colonne ;
- aux commandements aux gestes et au sifflet.

La connaissance des guides techniques d'entretien et de mise en œuvre propres à chaque véhicule et engin doit être acquise par les conducteurs ou pilotes.

#### **Art. 51-2. Vérifications avant le départ.**

##### a) *Sous le véhicule.*

Déceler la présence de fuites et rendre compte s'il y a lieu.

##### b) *Autour du véhicule.*

Faire le tour du véhicule et en contrôler l'état général. Vérifier la pression des pneumatiques, l'arrimage du chargement, la fixation des bâches, le fonctionnement du circuit électrique, la propreté des glaces et des moyens d'éclairage et de signalisation.

##### c) *Dans le véhicule.*

Vérifier et compléter s'il y a lieu :

- les niveaux d'huile, d'eau, et de carburant ;
- la présence et l'état du lot de bord, de la roue de secours, éventuellement extincteur, appareil de décontamination N.B.C., trousse de secours, ainsi que les documents de bord ;
- la présence et l'état du lot pionnier ;
- éventuellement, la présence et l'état du lot d'arrimage.

##### d) *Remorque.*

Vérifier l'éclairage, la signalisation et les organes de liaison avec le véhicule tracteur, la pression des pneumatiques.

#### **Art. 51-3. Vérifications pendant la marche.**

Surveiller :

- les organes de contrôles du tableau de bord ;
- les bruits anormaux ;
- les odeurs suspectes ;
- le bon fonctionnement des commandes diverses ;
- arrêter son véhicule et rendre compte en cas d'anomalie caractérisée.

<sup>25</sup> Ces opérations sont effectuées conformément aux guides d'entretien propres aux véhicules.

**Art. 51-4. Vérifications à la halte.**

- contrôler le chargement et son arrimage ;
- déceler les fuites et anomalies éventuelles ;
- vérifier la propreté des organes de vision et de signalisation ;
- vérifier le fonctionnement des organes de signalisation (feux) ;
- vérifier l'état des pneumatiques.

**Art. 51-5. Opérations au retour de mission.**

Au retour d'une mission, tout véhicule doit être contrôlé et remis en condition. En outre, toute défectuosité de fonctionnement ou anomalie doit être signalée à l'autorité qualifiée et mentionnée dans la colonne "observations" du carnet de bord. Le conducteur ne quitte son véhicule qu'après s'être assuré que toutes les opérations de remise en condition sont effectuées.

## Chapitre 2 Manœuvres particulières.

Quelle que soit la manœuvre, le chef de bord ou des personnels disponibles, quand ils existent, doivent aider le conducteur et signaler la manœuvre en cours aux usagers de la route.

### Art. 52-1. La marche arrière.

La marche arrière est une manœuvre particulière effectuée très souvent en préalable à d'autres. Délicate et dangereuse, cette opération doit être réalisée avec précaution et le conducteur doit être guidé chaque fois que possible par un guide à terre.

### Art. 52-2. Le demi-tour.

Le demi-tour doit rester une manœuvre exceptionnelle qui s'effectue en apportant le minimum de gêne au trafic ; sauf si le conducteur est seul, la manœuvre doit être facilitée par un guide à terre. Lorsqu'un demi-tour s'impose, le conducteur privilégie systématiquement un mouvement continu en utilisant les emplacements propices :

- carrefour giratoire ;
- circuit de détournement, notamment dans les agglomérations ;
- à défaut, espaces dégagés offrant une bonne visibilité (terre-plein, route large, etc...).

A une intersection ne permettant pas un mouvement continu, le conducteur engage franchement son véhicule sur la route transversale comme pour un changement de direction vers la gauche. Après avoir arrêté le véhicule, il effectue une marche arrière de manière à le placer sur la partie droite de la route d'origine par rapport au sens nouveau de la marche.

Si le demi-tour ne peut être exécuté dans les conditions définies à l'alinéa précédent, le conducteur choisit alors un tronçon de route particulièrement large et rectiligne offrant une très bonne visibilité.

Après s'être assuré que la voie est libre, il signale son intention de tourner à gauche et effectue sa manœuvre en braquant au maximum.

Lorsque le demi-tour ne peut être effectué en une seule opération, le conducteur parvenu à proximité du bord gauche de la route, contre-braque rapidement et aussi complètement que possible. Il répète éventuellement ces mouvements jusqu'à occuper une position conforme au sens nouveau de la marche.

Le demi-tour avec remorque sur route est une opération délicate et dangereuse. Il est interdit sauf si la remorque peut être déplacée à la main (charge utile égale ou inférieure à une tonne). Dans ce cas, la remorque est détachée du véhicule afin que celui-ci puisse effectuer son demi-tour dans les conditions prévues ci-dessus et rattachée à l'issue de l'opération.

### Art. 52-3. Le guidage.

**Cette manœuvre est impérativement inscrite au programme de l'ICC.** Le conducteur est toujours responsable de la manœuvre de son véhicule. Toutefois, pour exécuter une manœuvre délicate, il doit se faire aider par un ou éventuellement plusieurs guides. Membre ou non de l'équipage, le guide se borne à indiquer la direction vers laquelle doit se diriger le véhicule et renseigne le conducteur sur les obstacles qui pourraient gêner la manœuvre.

**Le guide ne recule jamais devant un véhicule en marche (risque de chute voire d'écrasement entre le véhicule et un obstacle).**

Les indications sont données par gestes. Les seuls gestes autorisés sont ceux donnés en annexe 5.1. En cas d'urgence ou de danger, le guide a la responsabilité d'imposer l'arrêt immédiat du véhicule par le commandement "ARRET" transmis par geste et doublé à la voix ou au sifflet.

S'agissant des engins blindés à roues et chenillés et des véhicules spéciaux, le guidage au sol par le chef de bord ou un homme d'équipage désigné est obligatoire pour reculer, pour effectuer les mouvements dans les zones techniques, les garages ou dans certains quartiers et aborder des bas-côtés non reconnus.

Faisant face au conducteur, le guide se place à une distance telle du véhicule qu'il puisse indiquer la manœuvre sans la gêner et que le conducteur puisse le voir aisément. A l'extérieur, cette distance ne doit pas normalement être inférieure à 10 mètres.

Dans le cas où la manœuvre doit s'effectuer à proximité d'obstacles (à l'intérieur d'un garage, par exemple), **le guide doit se placer nettement sur le côté du conducteur. L'espace entre lui-même et le véhicule ne doit jamais être inférieur à 1 mètre.**

Il appartient au guide de s'assurer que personne ne se trouve sur la trajectoire du véhicule. Cette disposition doit faire l'objet d'une attention particulière lorsque le véhicule recule.

Le guidage des véhicules articulés ou attelés ayant à exécuter une marche arrière est une opération très délicate. Dans toute la mesure du possible, il doit être réalisé par un guide ayant la pratique de la conduite de tels ensembles.

De nuit, le guidage est réalisé à l'aide d'une lampe conformément aux prescriptions énoncées dans l'annexe 5.1. L'usage du sifflet est, comme de jour, recommandé pour doubler le commandement imposant l'arrêt immédiat du véhicule.

**Nota.** – tout guide devra avoir suivi une formation spécifique comprenant notamment les commandements aux gestes (cf. annexe 5.1.2).

## Chapitre 3 Conduite dans des conditions particulières.

### Art. 53-1. Chaussée glissante.

Tout conducteur circulant sur une chaussée glissante (du fait de la pluie, de la boue, de la neige ou du verglas) doit rouler lentement et manœuvrer prudemment afin d'éviter les dérapages. Il doit également augmenter l'intervalle avec le véhicule qui le précède.

En cas de dérapage, les réactions du conducteur doivent être adaptées au type de véhicule qu'il conduit.

Lorsque la couche de neige ou de boue est épaisse, les démarrages, arrêts, changements de direction ou d'allure peuvent devenir difficiles ou dangereux. Il convient alors de faire usage de combinaisons de vitesses démultipliées (frein moteur).

Une amélioration supplémentaire de l'adhérence peut être obtenue par le montage de chaînes antipatinantes<sup>26</sup> (ou des pneus à clous pour le verglas et la neige épaisse quand ils sont autorisés). Ce montage est indispensable lorsque l'itinéraire est enneigé au point que les roues du véhicule ne touchent plus le sol dur (macadam, terre, glace). La vitesse de marche doit alors être encore réduite.

Dès que leur nécessité ne s'impose plus, les chaînes antipatinantes doivent être enlevées.

### Art. 53-2. Bas-côtés et ornières.

L'engagement du véhicule sur un bas-côté herbeux ne peut être effectué qu'après s'être assuré de la praticabilité du sol.

Il faut éviter de rouler dans les ornières en raison des à-coups qu'elles imposent aux organes de direction.

Si les roues du véhicule sont prises dans une ornière, le conducteur doit tenter de s'en dégager par une marche arrière sans changement de direction et en évitant de faire patiner les roues motrices. S'il n'y parvient pas, il abat les bords de l'ornière avec ses outils de parc et renforce le sol pour faciliter la sortie.

En agglomération, le conducteur doit éviter de rouler sur les rails en raison, d'une part, des dommages qu'ils causent aux pneumatiques, et d'autre part, de l'adhérence insuffisante qu'ils offrent en cas de freinage.

### Art. 53-3. Sable.

La conduite dans le sable exige une technique particulière. Pour ne pas laisser patiner les roues, sous peine de provoquer leur ensablement complet, il convient :

- d'adapter la pression des pneumatiques à la nature du sol ;
- de garder une vitesse relativement élevée en évitant les changements d'allure brutaux ;
- de conserver au moteur un régime assez élevé ;
- de passer rapidement et en souplesse à la combinaison de vitesse inférieure en cas de baisse sensible de régime ;
- de débrayer immédiatement en cas de diminution rapide de la vitesse, puis dès l'immobilisation du véhicule, de faire une marche arrière suivie d'une marche avant ; cette manœuvre peut être répétée plusieurs fois jusqu'à la remise en marche normale du véhicule, mais doit être stoppée si elle contribue à aggraver l'enlisement des roues.

<sup>26</sup> Cet accessoire doit faire l'objet de séances régulières de montage afin de maintenir le savoir-faire notamment à l'approche de l'hiver.

En cas de difficulté, il est recommandé :

- de ne pas donner aux roues un angle de braquage important ;
- de faire usage de tapis, plaques de franchissement, treillages, etc...

#### **Art. 53-4. Visibilité réduite.**

De nuit ou par temps de brouillard, le conducteur doit adapter la vitesse du véhicule aux conditions de visibilité et se signaler par des feux de croisement. Les feux de route ne doivent jamais constituer une gêne pour les autres usagers.

Les feux de brouillard, quand ils existent, sont une aide appréciable de même que les feux arrière de brouillard.

La conduite à l'aide de procédés infrarouges ou à intensification de lumière nécessite l'application stricte des instructions relatives à l'utilisation de ces matériels.

#### **Art. 53-5. Tous chemins.**

La conduite en tous chemins (chemins de terre, layons forestiers, pistes) impose de :

- réduire la vitesse en fonction des difficultés du parcours ;
- rechercher les refuges pour effectuer les croisements ou pour s'arrêter ;
- renoncer aux dépassements.

Sur un chemin poussiéreux, le conducteur doit maintenir, par rapport au véhicule qui le précède, une distance suffisante pour échapper au nuage de poussière et préserver ainsi sa capacité de réaction.

#### **Art. 53-6. Tout terrain.**

La conduite en tout terrain doit être réduite au strict minimum. Dès qu'il peut, le conducteur doit s'en libérer en recherchant les routes ou chemins praticables.

Des prescriptions particulières s'y appliquent :

- reconnaissance préalable des obstacles possibles ;
- vitesse réduite avec emploi éventuel du réducteur, ou du blocage de différentiel ;
- maintien de l'axe de marche ;
- éviter de s'arrêter en terrain mou ou glissant.

#### **Art. 53-7. Ponts et franchissements.**

Le franchissement des cours d'eau sur un pont ou par des moyens discontinus, impose le respect des consignes générales et particulières fixées dans chaque cas par des unités spécialisées.

Tout conducteur doit connaître la classe de son véhicule, inscrite sur le véhicule, dans un disque vert, et savoir reconnaître le panneau indiquant la classe de l'ouvrage.

L'utilisation d'un gué nécessite une reconnaissance préalable et exige certaines précautions de la part du conducteur, par exemple :

- avant le passage : étanchéité de certains organes ;
- durant le passage : maintien d'un régime moteur assez élevé lorsque l'échappement est sous l'eau ;
- après le passage : vérification des freins (séchage des garnitures) et de certains organes (carters, ponts).

## Chapitre 4 Conduite d'un véhicule automobile avec remorque.

### Art. 54-1. Véhicule avec remorque à essieu(x) rigide(s).

a) La remorque est reliée au crochet arrière du véhicule tracteur par un attelage rigide complété parfois par des chaînes de sécurité et souvent par un dispositif de freinage<sup>27</sup>.

Le conducteur doit être exercé à atteler et dételer la remorque et doit être aidé d'une équipe de manœuvre. Dans ce cas, toutes les parties de l'opération s'exécutent au commandement d'un chef de manœuvre qui se place de façon à voir constamment le dispositif d'attelage et à rester visible du conducteur.

b) Lorsque la taille de la remorque interdit son déplacement à bras, son attelage s'effectue en amenant le véhicule tracteur à la position d'accrochage.

Cette manœuvre, qui doit être précise, est exécutée à vitesse réduite afin de permettre au chef de manœuvre de corriger, à chaque instant, la direction du tracteur et de l'amener au point voulu. A cet effet il convient de :

- s'assurer du positionnement du tracteur ;
- prendre en compte le véhicule articulé (marque, type, puissance, PTAC, PTR, dimensions, portes-à-faux, compatibilité) ;
- vérifier la sellette ;
- accoupler ou positionner la cheville ouvrière à l'entrée du verrou, monter la suspension et accoupler ;
- faire un essai de traction ;
- immobiliser le tracteur (arrêt moteur et frein de parage) ;
- vérifier le verrouillage ;
- brancher les flexibles ;
- remonter les béquilles et mettre la suspension pneumatique en position "route" ;
- supprimer les dispositifs d'immobilisation.

c) Pour dételer la remorque, il y a lieu :

- contrôler l'immobilisation (frein de parage) et mettre la suspension pneumatique du tracteur en position haute ;
- vérifier l'état du sol ;
- immobiliser et stabiliser la semi-remorque ;
- débrancher les flexibles ;
- ouvrir le verrou coupleur ;
- mettre en marche le moteur et contrôler la pression à l'intérieur des réservoirs d'air ;
- dégager le tracteur à mi-sellette (1<sup>er</sup> temps) ou dégager la cheville ouvrière du verrou, décoller la sellette et avancer le tracteur à mi-sellette ;
- vérifier l'immobilisation et la stabilité de la semi-remorque ;
- dégager le tracteur (2<sup>ème</sup> temps).

d) La conduite de l'ensemble s'exécute selon les mêmes principes généraux que la conduite du véhicule sans remorque mais en tenant compte de la longueur de l'ensemble. Il importe en outre de :

- prendre les virages en s'écartant du bord de l'accotement et surveiller le passage de la remorque : en effet, celle-ci ne suit pas exactement la même trajectoire que le véhicule tracteur ;

<sup>27</sup> La connexion de la remorque au dispositif de freinage est obligatoire lorsque le PTAC est supérieur à 750 kg (art. R 315-1 du Code de la route), sauf pour la remorque 1 tonne si elle est attelée à un poids lourd autre que le Marmon (art. R 221-21 du Code de la route).

- freiner progressivement afin que la remorque, entraînée par la vitesse, ne se mette pas en travers ;
- n'effectuer une marche arrière qu'en cas de nécessité et sur une distance restreinte ;  
**c'est une opération délicate qui doit être exécutée si possible avec l'aide d'un guide.**

#### **Art. 54-2. Véhicule articulé, tracteur et semi-remorque.**

#### **L'attelage et le dételage de la semi-remorque font partie du programme de formation lors du stage SPL en CIEC.**

a) La semi-remorque est reliée par sa cheville ouvrière à la sellette du tracteur et par des flexibles d'alimentation en air pour les freins et par un cordon d'alimentation en électricité. Le conducteur doit être exercé à atteler et à dételer seul la semi-remorque. Toutefois, il doit être, si possible, aidé par un guide lors des manœuvres. Celui-ci se place de façon à voir constamment le dispositif d'attelage.

b) L'importance de la semi-remorque interdisant son déplacement à bras, l'attelage s'effectue en amenant le tracteur à la position d'accrochage. Cette manœuvre, qui doit être précise, est exécutée à vitesse très réduite afin de permettre de corriger à chaque instant la direction du tracteur et de l'amener au point voulu. Les différentes opérations à effectuer sont les suivantes :

- s'assurer que la sellette est en position d'ouverture ;
- vérifier l'immobilisation de la semi-remorque ;
- placer le tracteur dans le prolongement de la semi-remorque et reculer le tracteur jusqu'à enclenchement et verrouillage de la cheville ouvrière ;
- effectuer un essai de traction ;
- brancher les flexibles de frein et le cordon électrique ;
- débloquer la semi-remorque (les 4 cales et le frein de parcage) ;
- remonter les béquilles.

c) Pour dételer :

- vérifier l'état du sol ;
- bloquer la semi-remorque (les 4 cales et le frein de parcage) ;
- baisser les béquilles jusqu'à soulager la sellette ;
- débrancher les flexibles de frein et le cordon électrique ;
- avancer lentement jusqu'à mi-sellette ;
- vérifier l'immobilisation et la stabilité de la remorque ;
- dégager le tracteur.

d) La conduite du véhicule articulé doit tenir compte :

- de la longueur de l'ensemble ;
- du porte-à-faux avant de la semi-remorque dans les courbes très serrées ;
- de l'emplacement des roues de la semi-remorque qui ne suivent pas exactement le tracteur, provoquant ce que l'on appelle la traînée.

En conséquence il faut :

- prendre les virages en s'écartant du bord des accotements ou des trottoirs ;
- accomplir les manœuvres en étant, dans la mesure du possible, guidé et protégé.

**La marche arrière ne doit être effectuée qu'en cas de nécessité et sur une distance restreinte.**

### **Art. 54-3. Tracteur porteur et remorque.**

a) La remorque est reliée au crochet arrière du porteur par un attelage rigide agissant sur le train directionnel, complété parfois par des chaînes de sécurité, toujours par un dispositif de freinage automatique en cas de rupture des flexibles d'alimentation en air et d'un cordon d'alimentation en électricité. Le conducteur doit être exercé à atteler et dételer la remorque. Toutefois, il doit être aidé, si possible, par un guide chaque fois que nécessaire lors des manœuvres. Celui-ci se place de façon à voir constamment le dispositif d'attelage. Cette manœuvre, qui doit être précise, est exécutée à vitesse très réduite afin de permettre au guide de corriger à tout moment la direction du tracteur.

b) L'importance de la remorque interdit son déplacement à bras et l'attelage s'effectue en amenant le porteur à la position d'attelage. Les différentes opérations à effectuer sont les suivantes :

- s'assurer que le crochet du porteur est ouvert ;
- vérifier l'immobilisation de la remorque ;
- placer le porteur dans le prolongement de la remorque et reculer lentement, jusqu'à enclenchement de la flèche sur le porteur.

Pour les remorques qui comportent un dispositif de soutien de flèche, celui-ci doit être utilisé pour assurer la présentation à hauteur du crochet. Pour les autres remorques, l'attelage nécessite trois personnes : le guide, le conducteur du véhicule tracteur et un manœuvre. Ce dernier assure la présentation de la flèche à hauteur du crochet.

Dès que le véhicule est arrêté et sur ordre du guide, le manœuvre :

- branche les flexibles de frein et le cordon électrique, (positionne les chaînes si elles existent) ;
- débloque la remorque (enlève les 4 cales et le frein de parcage) ;
- essaye et contrôle les différents organes de sécurité.

c) Pour dételer la remorque, il y a lieu de :

- vérifier l'état du sol ;
- bloquer la remorque (mettre 4 cales et le frein de parcage) ;
- débrancher les flexibles et les câbles électriques ;
- déverrouiller et ouvrir le système d'accrochage ;
- faire avancer lentement le porteur ;
- vérifier l'immobilisation de la remorque.

d) La conduite de l'ensemble s'exécute suivant les mêmes principes généraux que la conduite d'un véhicule isolé. Cependant il importe de :

- prendre des virages en s'écartant du bord de l'accotement et de surveiller le passage de la remorque ; celle-ci ne suit pas exactement la même trajectoire que le porteur, en particulier dans les virages très serrés ;
- freiner progressivement afin que la remorque ne pousse pas le porteur et ne se mette pas en travers ;
- utiliser le plus souvent possible les rapports de la boîte de vitesse ;
- accomplir les manœuvres, en étant, dans la mesure du possible, guidé et protégé.

**La marche arrière ne doit être effectuée qu'en cas de nécessité et sur une distance restreinte.**

### **Art. 54-4. Véhicule tracteur et véhicule remorqué.**

a) Lorsque la mission ne s'y oppose pas, tout conducteur peut être amené à effectuer le remorquage d'un véhicule militaire d'un tonnage inférieur ou égal à celui de son propre véhicule. **Le transport de personnel dans le véhicule remorqué est interdit.**

b) Un véhicule dont la direction est en état de fonctionner doit être remorqué au moyen d'un dispositif rigide réglementaire. **Le remorquage par attelage souple est interdit sur route.**

Cependant, le dégagement d'un véhicule d'une zone dangereuse peut-être réalisé exceptionnellement sur quelques mètres, à défaut de barre de traction ou de triangle, à l'aide d'un lien souple : câble d'acier, élingue, d'une longueur de cinq à dix mètres. Un dispositif de fortune visible de jour comme de nuit est fixé vers le milieu de ce lien afin d'en signaler la présence aux usagers de la route.

Un véhicule remorqué par attelage souple doit avoir un système de freinage en bon état de fonctionnement.

c) Un véhicule dont la direction n'est pas en état de fonctionner ne peut être remorqué que si l'essieu avant est soulevé. L'opération nécessite donc l'emploi d'un véhicule spécialisé avec dispositif de levage.

d) La présence d'un conducteur est obligatoire dans un véhicule remorqué par une barre de traction. Elle est interdite dans tous les autres cas.

e) Le conducteur du véhicule tracteur doit :

- se tenir en permanence en liaison étroite avec le conducteur du véhicule remorqué et le prévenir, ou le faire prévenir par son aide, de tous les aménagements d'allure et de direction qui vont être exécutés (démarrage, ralentissement, arrêt) ;
- démarrer progressivement, plus particulièrement dans le cas de traction par attelage souple ;
- effectuer très progressivement tout changement d'allure et se maintenir à une vitesse modérée et régulière ;
- aborder les virages à une allure très réduite et les prendre très large.

f) Le conducteur du véhicule remorqué doit :

- assurer sa direction sauf en cas d'utilisation du triangle de remorquage ;
- prévenir le véhicule - tracteur, par moyens sonores ou par gestes, de tout incident survenant pendant la marche ;
- prendre les virages très large.

g) Le véhicule tracteur et le véhicule remorqué doivent être signalés selon les prescriptions du Code de la route<sup>28</sup>.

➔ Arrêté (Equipement) du 30 septembre 1975 (JO du 29/10) modifié, relatif à l'évacuation des véhicules en panne ou accidentés.

---

<sup>28</sup> Eclairage, triangle de pré signalisation et disque de limitation de vitesse (25 km/h) à l'arrière du véhicule remorqué.

## Chapitre 5 Conduite en colonne.

### Art. 55-1. Généralités.

a) Une colonne de véhicules est un ensemble de véhicules se déplaçant sous un même commandement, sur le même itinéraire et la même direction. Elle comprend un nombre variable d'éléments organisés et encadrés (groupements de marche, éléments de marche, rames).

Chaque colonne est signalée, de jour par des fanions réglementaires (cf. annexe 5.2), de nuit, si les conditions de sécurité le permettent, par des feux de couleur :

- le véhicule de tête de la colonne porte un fanion bleu ou une lumière bleue ;
- le véhicule serre-file de la colonne porte un fanion vert ou une lumière verte ;
- le véhicule du chef d'élément porte un fanion noir et blanc.

En temps de paix, tous les véhicules, effectuant un mouvement ou un transport en colonne roulent avec leurs feux de croisement allumés, même en plein jour. La rame constitue la fraction élémentaire d'une colonne importante. Le chef de rame se tient en tête. Le gradé serre-file et l'équipe de dépannage, lorsque celle-ci existe, se trouvent dans le dernier véhicule.

b) Les chefs de bord, conducteurs ou aides conducteurs transmettent aux éléments qui les suivent :

- les commandements du chef de rame ;
- les indications des conducteurs ou aides conducteurs des véhicules qui les précèdent.

Ils s'assurent de la bonne marche du véhicule suivant et rendent compte de tout incident par signal sonore ou lumineux.

### Art. 55-2. Déplacement d'une rame.

a) L'instruction "école de rame" a pour objet d'apprendre à l'élève conducteur le rôle qu'il doit tenir au cours des diverses phases du déplacement d'une colonne.

Chaque conducteur observe les prescriptions du Code de la route et se comporte à cet égard comme un conducteur isolé. Il s'efforce de maintenir son véhicule à la distance prescrite. Par ailleurs, il répète et transmet les signaux du véhicule précédent (changement de direction, ralentissement).

Les gradés d'encadrement surveillent la marche de la rame et relèvent les fautes commises. Le serre-file décide, le cas échéant, des mesures à prendre pour les véhicules en panne.

Toute difficulté d'itinéraire (montée, descente en lacets, mauvais état de la route, obstacle) impose un ralentissement de l'allure. Cette manœuvre doit s'effectuer sans à-coups. L'obstacle franchi, la vitesse normale est reprise progressivement.

Dans les agglomérations, les distances sont resserrées. Le conducteur doit en tout état de cause appliquer les prescriptions locales de police.

b) *Pannes.*

Quand un véhicule est obligé de s'arrêter par suite de panne ou de fonctionnement défectueux, le conducteur doit dégager au maximum la chaussée. A cet effet, il prévient le véhicule qui le suit en faisant le geste invitant au dépassement et en mettant en œuvre l'indicateur de direction du côté droit.

Après l'arrêt, l'aide conducteur et le conducteur mettent en place un pilotage. La pré signalisation du véhicule est faite conformément aux prescriptions du Code de la route.

Le serre-file prend les dispositions nécessaires au dépannage.

Un véhicule qui repart après immobilisation momentanée reste provisoirement en queue de rame ou de colonne et profite du premier arrêt pour reprendre sa place.

c) *Haltes.*

Les haltes s'effectuent si possible en palier hors des agglomérations. Les intersections, les rétrécissements de la chaussée, les ponts, les passages à niveau sont dégagés. Les accotements sont utilisés au maximum et le pilotage toujours organisé.

Pour quitter une halte, le chef de rame donne le commandement "en avant" puis monte dans le véhicule de tête qui démarre lentement et prend progressivement la vitesse fixée. Les autres démarrent à leur tour et prennent entre eux, de la même manière, la distance prescrite.

**Art. 55-3. Demi-tour d'une rame.**

a) Une rame doit faire demi-tour en utilisant, hors circulation, un emplacement adapté au gabarit du véhicule, un rond-point ou un circuit. En cas d'impossibilité, le demi-tour s'effectue sur la route, par demi-tour successif conformément aux prescriptions du Code de la route. Cette dernière opération est particulièrement délicate car elle bloque la route pendant un certain temps. Dans ces conditions, le pilotage obligatoire, est organisé par le chef de rame.

b) *Demi-tour successif.*

Le chef de rame arrête la colonne avant l'emplacement propice choisi (généralement au débouché d'une voie latérale), descend et fait exécuter le demi-tour successivement par tous les véhicules.

Le premier véhicule se met en marche pour exécuter son demi-tour sur l'emplacement indiqué. Les autres véhicules avancent et effectuent la manœuvre sur l'emplacement déterminé.

<b>Chapitre 6</b>	<b>Adaptation à la conduite de véhicule dans le cadre de l'OTAN.</b>
-------------------	----------------------------------------------------------------------

**Art. 56-1. Préambule.**

L'AMovP-1 (chapitre 8 du STANAG 2454) est une publication de l'OTAN ratifiée par la France. Il traite des règles et des procédures relatives aux mouvements par voie routière et des organismes responsables de l'organisation des mouvements et du contrôle de la circulation.

Ce chapitre "Adaptation à la conduite" établit le contenu de la formation standardisée à dispenser aux conducteurs amenés à conduire, dans le cadre d'une opération ou d'un exercice multinational de l'OTAN, des véhicules fournis par un autre pays.

Dans notre cas, il s'agit de fournir à des instructeurs français l'information nécessaire pour mener à bien la formation de conducteurs étrangers prévus pour conduire des véhicules militaires français et réciproquement.

Le présent chapitre reprend intégralement et mot pour mot le texte initial.

**Art. 56-2. Généralités.**

a) *Contexte.*

L'obligation de responsabilité du commandement envers son personnel lui impose de s'assurer que tout conducteur aura achevé une phase d'accoutumance à la conduite sur les véhicules qui pourraient lui être affectés, avant d'être autorisés à les conduire sans surveillance.

b) *But.*

Il s'agit de donner aux instructeurs, des différentes nations de l'OTAN, l'information nécessaire pour mener à bien cette phase d'accoutumance du conducteur aux différents types de véhicules militaires pouvant être fournis par un autre pays.

c) *Domaine d'application.*

Cette instruction représente le minimum à connaître, dans le cas où une nation fournirait soit un véhicule soit un conducteur au profit d'un autre pays, dans le cadre d'opérations ou d'exercices multinationaux de l'OTAN.

d) *Accès à la formation.*

L'instruction est réservée aux seuls personnels en service, militaires ou civils, ainsi qu'aux fournisseurs des forces dont l'emploi nécessite la conduite de véhicules et qui détiennent le permis de conduire (ou le BMC) correspondant à la catégorie concernée, délivré par leur nation d'appartenance.

e) *Choix des instructeurs et des contrôleurs.*

Les instructeurs, ainsi que les contrôleurs qui devront se prononcer sur l'aptitude à la conduite, seront sélectionnés parmi les personnes, elles-mêmes conducteurs expérimentés, qui ont une bonne connaissance de la langue des conducteurs à instruire.

**Art. 56-3. Sécurité.**

a) *Réduction des risques.*

Toute disposition devra être prise, dans les unités, pour réduire les risques de blessures ou d'accidents tout au long de la session d'accoutumance.

Les conducteurs, les instructeurs et les contrôleurs devront être pleinement informés de la nature de l'instruction dispensée et des risques à éviter. Les mesures générales suivantes devront être prises :

1. les instructeurs et les contrôleurs doivent s'assurer que tous les véhicules sont en état de prendre la route ;
2. les véhicules et leurs équipements doivent être utilisés dans le cadre et selon les prescriptions du manuel d'emploi du véhicule. A aucun moment les conducteurs ou ceux qui mettent en oeuvre les équipements ne doivent être exposés à un risque quelconque provoqué par l'utilisation du véhicule ou de ses équipements pour des activités ou dans des conditions d'emploi situées en dehors du cadre prévu par le manuel ;
3. le conducteur doit être exercé au maniement particulier caractérisant chaque type de véhicule avant de le conduire sur le réseau routier public. Cette phase d'instruction se déroulera sur un circuit de conduite permettant toute manœuvre. Pendant que le conducteur s'accoutumera à son véhicule, l'instructeur devra s'assurer que l'aire de manœuvre est située "hors d'atteinte" de tout autre véhicule ;
4. dans la mesure du possible, le même itinéraire doit être utilisé pour l'évaluation de la conduite de jour et celle de nuit. Lorsque plusieurs unités sont co-localisées, le commandement de l'unité, chargée de l'accoutumance, devra prendre les mesures de coordination nécessaires et s'assurer que cette circulation ne provoque pas de gêne trop importante chez les autres usagers de la route ;
5. l'instruction tout terrain doit être faite par un instructeur pleinement qualifié. La formation et l'évaluation doivent être planifiées de façon à ce qu'il y ait toujours en permanence au moins deux véhicules présents sur la zone d'instruction. Une trousse de secours médical doit être aussi en place sur la zone ainsi qu'un moyen de communication pour appeler les services d'urgence ;
6. l'instruction doit être planifiée pour permettre de réduire la fatigue des conducteurs et des contrôleurs au seuil minimal.

#### **Art. 56-4. Programme de formation.**

##### *a) Méthode d'instruction.*

Le programme d'instruction comprend une phase théorique combinée à une phase de formation pratique :

1. l'instruction doit être dispensée dans le but d'acquérir les objectifs de formation (OF) appropriés, tels qu'ils sont définis dans les annexes 5.3 à 5.8 et qui permettront d'obtenir un modèle standard commun ;

OF	Description	Annexes
(a)	(b)	(c)
1	Déterminer l'information requise pour la conduite du véhicule.	5.3 (A <sup>29</sup> )
2	Identifier et connaître les parties constituantes du véhicule.	5.4 (B)
3	Exécuter les différentes vérifications du véhicule : avant le départ, en cours d'utilisation et après utilisation.	5.5 (C)
4	Conduire un véhicule sur le réseau routier public, de jour et par visibilité réduite.	5.6 (D)
5	Conduire un véhicule en tout terrain, de jour et par visibilité réduite.	5.7 (E)
6	Exécuter des manœuvres avec guidage manuel.	5.8 (F)

<sup>29</sup> Numérotation OTAN figurant dans le document original.

2. la longueur du stage avant l'examen dépendra de l'expérience déjà acquise par le conducteur.  
C'est pourquoi, avant de commencer l'instruction, les instructeurs devront apprécier cette expérience acquise par les conducteurs et définir le bon niveau d'instruction et la bonne durée. Un conducteur expérimenté devrait être capable d'assimiler l'ensemble en une session de huit heures.  
La durée proposée des leçons est indiquée dans chaque annexe. Il y aura intérêt à utiliser des simulateurs pour s'accoutumer à la conduite, car tous les aspects de la conduite ne peuvent pas être reproduits sur le terrain ;
3. le module d'instruction devrait être progressif. Le déroulement suivant est recommandé :
  - formation pratique sur véhicule à l'arrêt et exercices de vérifications ;
  - exercice pratique de conduite ;
  - remise du certificat de compétence (annexe 5.9).

b) *Rapport quantitatif élèves / instructeurs.*

Le nombre des élèves rapporté à celui des instructeurs sera variable :

1. pour les cours théoriques, où le nombre n'est limité que par les dimensions de la salle ou de l'espace disponible, le rapport maximal recommandé est de 12 élèves pour 1 instructeur ;
2. pour la conduite sur route, la limite est imposée par le nombre de places assises en cabine ;
3. pour le contrôle de la conduite en tout terrain, le rapport sera de 1 instructeur pour 1 élève. Le contrôleur étant assis en cabine. Aucun passager ne sera transporté dans le véhicule pendant la durée du contrôle, à moins qu'il ne soit équipé d'une cabine pour passagers avec portes arrière.

c) *Méthode de contrôle.*

Le contrôle devra vérifier à la fois les connaissances théoriques et les savoir-faire pratiques qui seront examinés de jour, mais aussi de nuit.

d) *Entraînement à la conduite avec remorque.*

Lorsqu'un conducteur est appelé à conduire un véhicule équipé d'une remorque, le programme d'instruction doit incorporer un entraînement à la prise d'attelage, au décrochage et au fonctionnement de la remorque. Pour parfaire sa familiarisation, chaque conducteur doit effectuer l'entraînement indiqué aux annexes 5.6 à 5.8 avec le véhicule tracteur attelé à la remorque appropriée. Le conducteur doit aussi démontrer par un exercice pratique, sa maîtrise de la procédure de décrochage et d'accrochage de la remorque au tracteur. Il est fortement recommandé de ne pas commencer cet entraînement avant que le conducteur n'ait acquis une parfaite connaissance du tracteur.

e) *Manipulation des équipements de bord.*

Une instruction complémentaire doit être donnée aux conducteurs appelés à manipuler des équipements auxiliaires. Cette instruction spécifique ne fait pas partie du programme.

1. Les opérateurs d'armement ou d'équipement radio doivent être formés à l'utilisation et à l'entretien des supports radio et des berceaux d'armement. Une telle instruction doit être dispensée par un instructeur radio ou d'armement confirmé.
2. Seuls des instructeurs spécialistes ayant suivi l'instruction particulière pourront dispenser l'entraînement au maniement de grues, de treuils ou de bennes.

f) *Moyens dédiés à la formation.*

Les équipements et les moyens mis en oeuvre pour dispenser l'instruction doivent être utilisés dans le cadre du contrôle. Des modèles de questionnaires sont également proposés en annexe, lorsqu'un contrôle écrit est prévu.

g) *Manque de compétence.*

Les conducteurs qui ne parviennent pas au niveau attendu de compétence après l'instruction initiale devront recevoir un complément d'instruction et être ré-évalués par l'instructeur approprié. Si un conducteur n'atteint toujours pas le niveau après le complément de formation, son cas devra être présenté à son employeur qui devra décider de concert avec le responsable pour la familiarisation à la conduite, des mesures à prendre.

**Art. 56-5. Accoutumance du conducteur – Certificat d'aptitude.**

a) Dès le début de l'instruction, une feuille d'aptitude, dont le modèle est proposé en annexe 5.8, est ouverte pour chaque conducteur. Le conducteur doit achever toutes les épreuves mentionnées sur la feuille pour obtenir la certification de compétence pour la familiarisation à la conduite. Au fur et à mesure qu'un objectif de formation (OF) est atteint conformément à la liste des besoins énumérés à l'article 56-3a1, le nom du contrôleur et la date sont inscrits sur la feuille.

b) Lorsque tous les objectifs de formation (OF) ont été atteints, la feuille de compétence est contresignée par le conducteur et par "l'inspecteur" du permis de conduire. Le document ainsi établi doit être conservé dans le dossier personnel du conducteur. La réussite à l'instruction d'accoutumance doit être inscrite sur le système de gestion de l'unité d'appartenance (SAF en France) ainsi que sur le permis de conduire (ou BMC) du conducteur. Le certificat peut être utilisé comme document de qualification, lorsque l'accoutumance à la conduite est exigée par l'autorité de délivrance du pays.

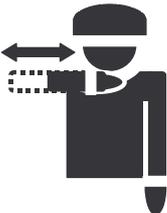
Annexes :

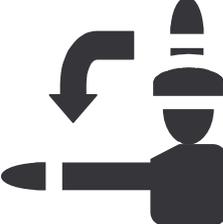
- A. Objectif de formation n°1 (5.3)
- B. Objectif de formation n°2 (5.4)
- C. Objectif de formation n°3 (5.5)
- D. Objectif de formation n°4 (5.6)
- E. Objectif de formation n°5 (5.7)
- F. Objectif de formation n°6 (5.8)
- G. Certificat d'aptitude (5.9).

## **ANNEXES 5.**

ANNEXE 5.1. Commandements aux gestes et au sifflet.	107
ANNEXE 5.2. Signalisation des colonnes.	111
ANNEXE 5.3. Objectif de formation N° 1.	112
ANNEXE 5.4. Objectif de formation N° 2.	116
ANNEXE 5.5. Objectif de formation N° 3.	118
ANNEXE 5.6. Objectif de formation N° 4.	120
ANNEXE 5.7. Objectif de formation N° 5.	124
ANNEXE 5.8. Objectif de formation N° 6.	127
ANNEXE 5.9. Modèle d'imprimé du certificat d'aptitude.	129

**1 - COMMANDEMENTS A L'ARRET.**

GESTE	SIFFLET	COMMANDEMENT	DESCRIPTION DU GESTE	EXECUTION
	Un coup long	Garde à vous	Maintenir le bras levé Verticalement.	Gradés et conducteurs se placent à la gauche du véhicule.
	Deux coups brefs	Moteur en marche (cet ordre ne peut être donné que lorsque le personnel transporté est embarqué.)	Exécuter un moulinet énergique de l'avant-bras.	Le conducteur monte, met son moteur en marche. L'aide conducteur, ou, à défaut le conducteur, tend le bras gauche latéralement. Le serre-file tend le bras dès que tous les moteurs sont en marche.
		Arrêtez les moteurs	Avec le bras droit : mouvement simulant le fait de se trancher la gorge. Etendre le bras. Replier l'avant-bras horizontalement sur la poitrine. La main étant au niveau de la gorge.	Le conducteur arrête le moteur. L'aide conducteur descend au commandement "halte", reste à la hauteur de la roue avant gauche du véhicule.
	Un coup bref Un coup long	Débarquez	Le bras tendu verticalement, l'abaisser brusquement la main passant devant le visage.	Le conducteur descend et se place à gauche du véhicule devant l'aide - conducteur.
	Quatre coups brefs	Repos	Les deux bras étendus horizontalement dans la ligne des épaules.	Le conducteur et l'aide conducteur inspectent le véhicule puis stationnent en principe sur le côté droit de la roue. Le guide et le serre-file se renseignent sur les incidents et rendent compte.

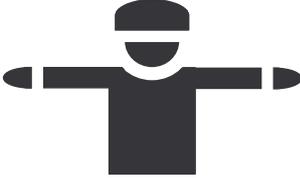
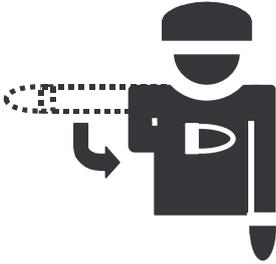
GESTE	SIFFLET	COMMANDEMENT	DESCRIPTION DU GESTE	EXECUTION
	Trois coups brefs	Embarquez	Le bras collé au corps, le lever brusquement jusqu'à la verticale, la main passant devant le visage.	L'aide conducteur monte dans le véhicule.
	Un coup long Un coup bref	En avant	Le bras tendu verticalement, l'abaisser sans brusquerie dans la direction à suivre.	Le conducteur passe sa vitesse et embraye. Le guide monte dans le véhicule de tête qui démarre. Le serre-file monte dans le dernier véhicule dès le départ de l'élément.
		Demi-tour	Le bras tendu verticalement, exécuter un moulinet de l'avant-bras	L'aide conducteur descend et guide la manœuvre.

## 2 - GUIDAGE D'UN VEHICULE.

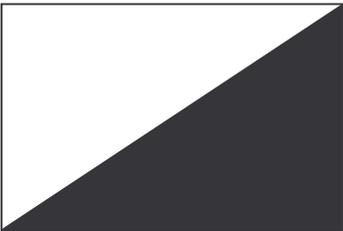
GESTE	COMMANDEMENT	DESCRIPTION DU GESTE	EXECUTION
	Attention	Bras droit levé verticalement, la paume de la main tournée vers la gauche.	Le conducteur regarde attentivement le guide et s'apprête à exécuter les manœuvres prescrites.
	Arrêt	Un bras ou les deux bras levés à la verticale. La paume des mains tournée vers le véhicule.	Le conducteur immobilise le véhicule.
	En avant	Les deux bras orientés vers le véhicule, la paume des mains tournée vers le visage, ramener les mains en direction des épaules en faisant semblant de tirer le véhicule.	Le conducteur exécute le mouvement prescrit.
	En avant à gauche	Le bras indiquant le sens du braquage étant fléchi, la paume de la main tournée vers la direction du braquage à hauteur de l'épaule étendre le bras dans la direction du braquage.	Le conducteur actionne le volant dans le sens indiqué par le guide.
	En avant à droite	Exécuter le mouvement plusieurs fois s'il y a lieu. L'autre bras exécutant le mouvement "En avant".	
	En arrière	Les deux bras fléchis, la paume des mains tournée vers le véhicule à hauteur des épaules, étendre les bras en direction du véhicule en faisant semblant de le pousser.	Le conducteur exécute le mouvement prescrit.
	En arrière à droite	Les bras indiquant le sens du braquage étant fléchi, la paume de la main tournée vers la direction de braquage à hauteur de l'épaule, étendre le bras dans la direction, plusieurs fois s'il y a lieu.	Le conducteur actionne le volant dans le sens indiqué par le guide.
	En arrière à gauche	L'autre bras exécutant le commandement "En arrière".	

**Le guide se place de façon à être vu du conducteur et hors de la trajectoire du véhicule.**

### 3 - MANŒUVRE AU TREUIL

 <p>Attention</p>	 <p>Arrêt immédiat</p>	 <p>Arrêt progressif</p>
 <p>Enroulez le câble</p>	 <p>Déroulez le câble</p>	

ANNEXE 5.2. Signalisation des colonnes.

VEHICULES	SIGNALISATION	OBSERVATIONS
<p>Commandant de colonne ou chef d'élément</p>		<p>Fanion de 45 x 30 cm sur le côté gauche du véhicule</p>
<p>Guide</p>		<p>- d° -</p>
<p>Serre-file</p>		<p>- d° -</p>

ANNEXE 5.3. Objectif de formation N° 1.

**Notes de l'instructeur.**

1. **Objectif** : définir l'information nécessaire à connaître par le conducteur du véhicule.
2. **Forme** : par écrit ou oralement, individuellement, sans aide et sans documentation.
3. **Etalonnage des connaissances** : chaque conducteur doit pouvoir :
  - a. donner les caractéristiques suivantes :
    - (1) longueur, largeur, hauteur du véhicule ;
    - (2) poids maximum autorisé et poids à vide ;
    - (3) poids à l'essieu et classe militaire de pont ;
    - (4) rayon de braquage ;
    - (5) capacités tout terrain (pente maximale, inclinaison, bord franc, passage à gué) ;
    - (6) capacité en passagers ;
    - (7) carburant – type et contenance ;
    - (8) possibilités d'emplois ;
    - (9) vitesse maximum sur routes normales, sur quatre voies et sur autoroutes.
  - b. définir l'ensemble des actions à mener en cas de panne ou à la suite d'un accident de la route (AR).

.../...

#### 4. Programme.

##### a. Définition des caractéristiques du véhicule.

Etapes	Points principaux à enseigner	Méthode d'instruction	Moyens
1	<p><b>Dimensions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- longueur, largeur et hauteur – encombrement pouvant engager la responsabilité légale du conducteur s'il conduit son véhicule sur une route à capacités restreintes, notamment par un pont à hauteur limitée ;</li> <li>- poids maximal autorisé (PMA) et poids à vide (tare) ;</li> <li>- marquages du poids à l'essieu et de la classe militaire des ponts – marquages qui engagent la responsabilité légale du conducteur s'il les transgresse en étant en surcharge ou en empruntant un pont à tonnage limité ;</li> <li>- rayon de braquage – apprendre à manœuvrer sans sortir des limites du gabarit de la route empruntée.</li> </ul>	Leçon théorique	1 salle 1 projecteur 1 écran
2	<p><b>Capacités :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- capacité de chargement – cette capacité est liée au poids autorisé maximal en charge et au poids maximal toléré à l'essieu ;</li> <li>- capacité en passagers (cabine et caisse) – cette capacité ne doit pas être dépassée et doit être réduite dans le cas de transport de troupes avec leurs équipements ;</li> <li>- carburant (type et autonomie) - cette autonomie liée à la distance couverte est fonction des types d'opérations envisagées.</li> </ul>		
3	<p><b>Type d'opérations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'autonomie de chaque type d'opération est réduite par une vitesse excessive du véhicule, son utilisation en tout terrain et lorsqu'il transporte une charge ;</li> <li>- la planification préalable des points de ravitaillement en carburant est nécessaire pour éviter que le véhicule ne tombe en panne sèche.</li> </ul>		
4	<p><b>Capacités tout-terrain :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- inclinaison maximale et pente maximale ;</li> <li>- hauteur maximale d'obstacle à bord franc – cette hauteur est fonction de l'angle d'attaque et de l'angle de sortie ;</li> <li>- passage à gué – profondeur maximale de franchissement après préparation du véhicule.</li> </ul>		
5	<p><b>Limitations de vitesse :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les véhicules de la défense peuvent avoir des limitations de vitesses inférieures à la réglementation du fait de leur construction ;</li> <li>- les vitesses maximales sont seulement possibles sur les routes régulières, les quatre voies et les autoroutes ;</li> <li>- distances de freinage : elles sont accrues par la charge du véhicule et l'état de la route (mouillé, verglacé, présence de pierres ou de gravillons).</li> </ul>		
<b>Durée</b>	<b>Temps d'instruction recommandé</b>		<b>Période</b>
40 mn	30 minutes d'enseignement – 10 mn d'évaluation		1.00

b. Mesures à prendre en cas de panne ou d'accident de la circulation.

Etapes	Points principaux à enseigner	Méthode d'instruction	Moyens		
<b>Enoncé des mesures à prendre en cas de panne</b>					
1	<b>Se déplacer vers un lieu sûr :</b> - éviter de stationner sur les accotements des quatre voies ; - dans le cas d'un déplacement en convoi, seul le véhicule en panne doit s'arrêter ; les autres poursuivent leur route sauf consignes spéciales de sécurité.	Leçon théorique	1 salle 1 projecteur 1 écran 1 instructeur		
2	<b>Exécuter les mesures de sauvegarde :</b> - allumer les feux de détresse ; - enfiler un vêtement réfléchissant avant de sortir de la cabine du véhicule ; - envoyer les passagers vers un endroit sûr ; - installer le triangle de présignalisation.				
3	<b>Essayer de réparer avec les moyens du véhicule :</b> - seulement si la sécurité et les connaissances du conducteur le permettent ; - en cas d'arrêt sur une bande d'arrêt d'urgence d'une autoroute, prendre des mesures de sécurité maximales.				
4	<b>Contacté le service de dépannage :</b> après avoir appelé, retourner auprès du véhicule.				
5	Faire la circulation si nécessaire.				
6	<b>Rester à l'endroit indiqué jusqu'à l'arrivée du dépannage :</b> si le véhicule a été impliqué dans un accident, aucune tentative de réparation ne doit être faite.				
<b>Enoncé des mesures à prendre à la suite d'un accident de la circulation.</b>					
7	<b>Réduire les risques d'incendie, d'explosion ou de renversement de la cargaison :</b> - sauver la vie des personnels ; - prendre l'extincteur et le lot pionnier avant de quitter le véhicule, si la sécurité le permet ; - prendre les mesures anti-incendie ; - alerter les services de sécurité.				
8	<b>Dégager la route :</b> - signaler l'accident et porter les premiers soins aux blessés ; - prendre contact avec l'unité de dépannage indiquée dans vos instructions de bord ; - effectuer la circulation.				
9	<b>Demander le concours de la police en cas de blessés, de dommages matériels graves ou d'obstruction de la circulation.</b>				
10	<b>Donner à l'autre conducteur les coordonnées de notre bureau contentieux :</b> remplir le constat d'accident de l'EU.				
11	<b>Prévenir l'unité en cas de décès ou de dommages corporels importants :</b> prévenir la police sous 24h si elle était absente sur les lieux de l'accident.				
12	<b>De retour à l'unité rédiger le compte rendu d'accident.</b>				
<b>Durée</b>	<b>Temps de formation recommandé</b>				<b>Période</b>
40 mn	30 minutes d'enseignement – 10 mn d'évaluation				1.00

## 5. Modèles de questionnaires par écrit.

a. Définition des caractéristiques du véhicule.

Temps maximum imparti pour remplir le questionnaire – 10 mn.

Toutes les lignes doivent être remplies.

Information concernant le conducteur			
Unité :		Grade :	
Numéro matricule :		Nom :	
Questions		Réponses	
Longueur du véhicule			
Largeur du véhicule			
Hauteur du véhicule			
Poids maximum autorisé			
Poids à vide			
Poids à l'essieu			
Classe de ponts			
Rayon de braquage			
Nombre maximum de passagers en cabine			
Nombre maximum de passagers en caisse			
Type de carburant et contenance du réservoir			
Type d'opérations			
Inclinaison maximum (tout-terrain)			
Pente maximum (tout-terrain)			
Hauteur maximale d'obstacle à bord franc (tout-terrain)			
Profondeur maximum de passage à gué (tout-terrain)			
Type de permis en version transport de personnes			
Type de permis en version transport de marchandises			
Vitesse maximale autorisée sur routes régulières			
Vitesse maximale autorisée sur quatre voies			
Vitesse maximale autorisée sur autoroutes			

b. Mesures à prendre en cas de panne ou d'accident de la circulation.

Temps maximum imparti pour remplir le questionnaire – 10 mn.

Toutes les lignes doivent être remplies.

Information concernant le conducteur			
Unité :		Grade :	
Numéro matricule :		Nom :	
<b>ENONCER LES MESURES A PRENDRE EN CAS DE PANNE</b>			
1			
2			
3			
4			
5			
6			
<b>ENONCER LES MESURES A PRENDRE EN CAS D'ACCIDENT DE LA CIRCULATION</b>			
7			
8			
9			
10			
11			
12			

ANNEXE 5.4. Objectif de formation N° 2.

**Notes de l'instructeur.**

1. **Objectif** : identifier les parties constituantes du véhicule.
2. **Forme** : par écrit et oralement.
3. **Etalonnage des connaissances** : chaque conducteur doit identifier et donner la destination / fonction des éléments suivants :
  - a. commandes et instruments en cabine pouvant inclure (si nécessaire) :
    - (1) feux incluant commutateur de lumières de convoi ;
    - (2) clignotants et feux de détresse ;
    - (3) commande essuie-glaces et lave-vitres ;
    - (4) panneau des voyants d'alarme ;
    - (5) réglage du siège ;
    - (6) boîtier de transfert / levier de blocage du différentiel ;
    - (7) boutons de commande de chauffage de la cabine et du dé-embuage du pare-brise ;
    - (8) klaxon et autres avertisseurs d'alerte.
  - b. contacteur antivol de démarrage ;
  - c. boîtier principal des fusibles ;
  - d. réservoir de carburant et supports de nourrices ;
  - e. coffres de rangement ;
  - f. autres commandes ou instruments spécifiques au véhicule.
4. **Sécurité** : cet objectif de formation doit être atteint avant de commencer l'objectif de formation n°4.

.../...

## 5. Programme.

Identifier et définir le rôle des commandes de cabine, les voyants et les parties constituantes du véhicule.

Etapes	Points principaux à enseigner	Méthode d'instruction	Moyens
1	<b>Commandes en cabine :</b> - Feux et commutateur d'éclairage de convoi ; - clignotants et feux de détresse ; - commande pour essuie-glaces et lave-vitres ; - panneau des voyants d'alarme ; - commande de réglage du siège ; - boîte de transfert ; - levier de blocage différentiel ; - commande de chauffage et ventilation ; - klaxon et autres avertisseurs d'alerte.	Leçon pratique	Véhicule avec tous ses accessoires
2	Contacteur antivol de démarrage.		
3	<b>Boîtier principal des fusibles :</b> - emplacement ; - types de fusibles ; - procédure de remplacement des fusibles.		
4	<b>Carburant :</b> - réservoir ; - support des nourrices ; - remplissage – emploi des filtres lors de l'utilisation des nourrices.		
5	<b>Coffres de rangement :</b> les équipements de sécurité routière doivent être accessibles (nécessaire de changement de pneus, etc.).		
6	Commandes et voyants spécifiques au véhicule.		
<b>Durée</b>	<b>Temps d'instruction recommandé</b>		<b>Période</b>
40 mn	30 minutes d'enseignement – 10 mn d'évaluation		1.00

## ANNEXE 5.5. Objectif de formation N° 3.

### **Notes de l'instructeur.**

- a) **Objectif** : vérifications à effectuer avant le départ, en cours d'utilisation et après utilisation du véhicule.
- b) **Forme** :
  - a. méthode pratique et oralement ;
  - b. disposer du véhicule approprié avec tous ses accessoires et son plan d'entretien ;
  - c. individuellement ;
  - d. de nuit et pendant les heures de faible visibilité ;
  - e. sans aide.
- c) **Etalonnage des connaissances** : chaque conducteur doit être en mesure d'effectuer les vérifications avant le départ, en cours d'utilisation et après utilisation du véhicule considéré, sans risques ni dommages pour le véhicule, le matériel ou le personnel, conformément au manuel d'entretien.
- d) **Points principaux à enseigner** :
  - a. les vérifications journalières comprennent les vérifications avant le départ, pendant et après l'utilisation du véhicule. De l'aide sera apportée au conducteur pour les vérifications qu'il ne peut effectuer seul (feux arrières ou de freinage, etc.) ;
  - b. certaines vérifications hebdomadaires seront aussi exigées, d'autres mensuelles, le seront. La périodicité exacte des vérifications est précisée dans le Manuel d'Entretien de l'Utilisateur ;
  - c. procédure de compte-rendu de dysfonctionnement : responsabilité du conducteur.
- e) **Points de sécurité** : l'attention du conducteur doit être attirée sur les mesures de précaution suivantes :
  - a. attention au moment de retirer le bouchon du radiateur, celui du réservoir ou le couvercle de batterie ;
  - b. prudence s'il est nécessaire de grimper sur le véhicule ;
  - c. le conducteur ne doit pas actionner de commutateur dans le véhicule sans connaître le résultat de son action et sans être certain qu'il ne blessera personne autour du véhicule ;
  - d. lors des essais de direction ou de freinage, s'assurer que le véhicule ne soit pas une source de danger pour les autres utilisateurs de la route.

.../...

## 6. Programme.

Vérifications avant, pendant et après l'utilisation du véhicule.

Etapes	Points principaux à enseigner	Méthode d'instruction	Moyens
1	<p><b>Points de sécurité :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- précaution à prendre avant de retirer le bouchon de radiateur ou le couvercle de batterie ;</li> <li>- précaution à prendre avant de grimper sur le véhicule ;</li> <li>- retirer toute alliance, montre ou bracelets avant de travailler sur ou à proximité des batteries ;</li> <li>- ne pas actionner de commutateur sans connaître le résultat de cette action, pour ne blesser personne ;</li> <li>- attention lors des essais de direction et de freinage.</li> </ul>	Leçon pratique	Véhicule avec tous ses accessoires  Manuel d'entretien
2	<p><b>Vérifications avant le départ (tracteur et remorque) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- véhicule propre et non accidenté ;</li> <li>- vérifier les bons niveaux en huile moteur, liquide de refroidissement du radiateur, eau de nettoyage du pare-brise. Recompléter si nécessaire ;</li> <li>- vérifier les niveaux du liquide de freins, du fluide d'embrayage et de la direction assistée. Les niveaux trop bas sont signalés au responsable de l'atelier avant reemplètement ;</li> <li>- vérifier le niveau de la colonne de transmission (automatique ou semi-automatique). Si le niveau est trop bas le remplir jusqu'au bon niveau ;</li> <li>- vérifier l'état des pneumatiques : pas de traces d'usure excessive, de coupures ou d'autres dommages ;</li> <li>- émission du pot d'échappement : si elle est noire, le signaler ;</li> <li>- équipement de secours : à sa place et en état ;</li> <li>- feux, essuie-glace et lave-glace en état de marche ;</li> <li>- vérifier le bon fonctionnement du système de freinage (freinage normal, frein de parc, freinage d'urgence) ;</li> <li>- carburant : quantité suffisante pour la mission ;</li> <li>- odomètre et tachymètre en état de marche ;</li> <li>- rétroviseurs et pare-brise propres ;</li> <li>- bâche et sièges fixés en sécurité ;</li> <li>- tout objet proprement fixé, cargaison arrimée et étiquetée ;</li> <li>- filet de camouflage et bâche de remorque fixés.</li> </ul>		
3	<p><b>Vérifications en cours d'utilisation :</b> sécurité du chargement et qualités routières du véhicule.</p>		
4	<p><b>Vérifications après utilisation :</b> état de marche du véhicule et ravitaillement en carburant.</p>		
5	<p><b>Vérifications périodiques</b> (précisées dans le manuel d'entretien) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hebdomadaires ;</li> <li>- mensuelles.</li> </ul>		
6	<p><b>Procédures de compte-rendu de dysfonctionnements.</b></p>		
<b>Durée</b>	<b>Temps d'instruction recommandé</b>		<b>Période</b>
40 mn	30 minutes d'enseignement – 10 mn d'évaluation		1.00

## ANNEXE 5.6. Objectif de formation N° 4.

### **Notes de l'instructeur.**

1. **Objectif** : conduire un véhicule sur le réseau routier public de jour et de nuit.
2. **Conditions** :
  - a. leçon pratique ;
  - b. besoins :
    - (1) un véhicule complet avec tous ses équipements (le véhicule doit être chargé chaque fois que c'est possible) ;
    - (2) une zone de manœuvre ou une zone d'entraînement autorisée avec un trafic minimal ;
    - (3) un itinéraire autorisé d'au moins 40km comprenant :
      - (a) des routes principales avec une section à quatre voies ;
      - (b) des routes secondaires.
  - c. de jour et de nuit (aux heures de faible visibilité) ;
  - d. quel que soit le temps.
3. **Etalonnage des connaissances** : chaque conducteur doit pouvoir :
  - a. démontrer sa capacité à freiner efficacement le véhicule ;
  - b. conduire sans risque et avec efficacité, en tenant compte des conditions de route, de jour et de nuit ;
  - c. conduire sans brutalité et en respectant l'environnement.
4. **Mesures de sécurité** :
  - a. les contrôleurs doivent s'assurer que le véhicule est en parfait état de marche avant de commencer cet objectif de formation ;
  - b. le conducteur doit avoir été mis en confiance avec les caractéristiques particulières du véhicule avant le conduire sur le réseau routier public ; ceci comprend l'utilisation des freins. Cette mise en confiance peut se dérouler sur une zone de manœuvre ou sur un parking et ne doit pas être prise en compte pour l'évaluation. Alors que le conducteur se familiarise avec le véhicule, l'instructeur doit s'assurer que la zone de manœuvre ou le parking est hors d'atteinte d'autres véhicules ;
  - c. la séance de freinage d'urgence doit être effectuée dans les limites d'une zone contrôlée et exécutée de telle façon que l'exercice ne présente aucun risque pour les autres conducteurs ou usagers de la route. Un arrêt d'urgence ne peut être effectué que lorsque le véhicule a atteint la vitesse approximative de 40 km/h ;
  - d. Le conducteur doit être informé sur l'itinéraire qu'il va utiliser et sur les risques éventuels qu'il peut rencontrer. Au cours de l'évaluation, le contrôleur doit donner au conducteur des directives sur l'itinéraire à suivre ;

- e. le contrôleur peut fournir des conseils sur les performances techniques du véhicule pendant les 15 premières minutes du test ; de tels conseils ne doivent plus être donnés pendant le reste de l'évaluation.
5. **Choix de l'itinéraire** : les itinéraires doivent être choisis afin d'éviter des risques connus et des points critiques pouvant exister pendant les périodes de trafic maximal. Les instructeurs doivent connaître les itinéraires choisis et avoir conduit à plusieurs reprises sur ceux-ci avant la première évaluation des conducteurs. Chaque itinéraire ne doit pas être inférieur à 40 km. L'itinéraire ne doit présenter aucune restriction de hauteur, de poids ou de largeur pouvant affecter le type de véhicule choisi. L'itinéraire doit comprendre :
- a. des routes principales pouvant inclure des quatre voies ou des autoroutes. La longueur des sections d'autoroute ne doit pas représenter plus de 25% de l'itinéraire total ;
  - b. des routes secondaires pour lesquelles on vérifiera que le trafic à deux voies ne soit jamais interrompu ;
  - c. des zones urbaines / habitées – on évitera cependant de choisir des routes situées en secteur urbain. Si possible, les itinéraires doivent être choisis afin de permettre aux conducteurs de négocier les feux de circulation, les passages pour piétons et les ronds-points ;
  - d. des zones rurales – par exemple, les itinéraires utilisés par les bus conviennent à l'instruction ;
  - e. des pentes d'au moins 8% (1 pour 12). Le conducteur est évalué sur son habileté à arrêter son véhicule en côte puis à reprendre sa route ;
  - f. un nombre égal de bifurcations vers la droite et vers la gauche. Si cet équilibre n'est pas possible, les itinéraires choisis doivent comporter un plus grand nombre de bifurcations vers la gauche.

.../...

## 6. Programme.

Conduire un véhicule sur le réseau routier public, de jour et par visibilité limitée.

Etapes	Points principaux à enseigner	Méthode d'instruction	Moyens
1	<b>Importance d'une maîtrise effective du véhicule :</b> - conduire en connaissant ses capacités et celles du véhicule ; - conduire à une vitesse adaptée aux conditions (sans atteindre la vitesse limite ni celle des autres véhicules).	Leçon théorique et entraînement pratique	Véhicule avec tous ses accessoires
2	<b>Vérifications avant le départ</b> , révision de l'objectif de formation 3 en ajoutant les mesures à prendre avant la conduite de nuit : - vérifier le bon fonctionnement de tous les feux ; - vérifier la propreté extérieure et intérieure du pare-brise et des vitres ; - vérifier la propreté et le fonctionnement des dispositifs éclairants et des réflecteurs.		
3	<b>Démarrage et arrêt du moteur :</b> - difficultés de démarrage par temps froid ; - si le véhicule est équipé d'un turbo, laisser le moteur tourner au ralenti avant de l'arrêter.		
4	<b>Techniques de conduite en toute sécurité :</b> - toujours anticiper ; - éviter de se placer en position de devoir effectuer un freinage inutile ; - anticiper l'utilisation des changements de vitesses – en particulier dans les descentes de côtes.		
5	<b>Conduite en douceur</b> pour faire des économies et protéger l'environnement : - accélération minimale ; - conduire avec la vitesse supérieure du boîtier.		
6	<b>Technique de freinage progressif :</b> - appuyer légèrement sur les freins pour ralentir l'élan ; - appuyer progressivement sur les freins jusqu'à l'arrêt complet du véhicule. Par temps sec, le ralentisseur électrique du moteur peut être utilisé (si le véhicule en est équipé) ; - les freins sont ensuite libérés progressivement, sous contrôle, jusqu'à ce que le véhicule reste immobile ; - utilisation du frein sur échappement (s'il est installé).		
7	<b>Freinage en conditions défavorables :</b> - ralentisseur électrique du moteur (si le véhicule en est équipé) – quand la chaussée est sèche ; - freinage par alternance – quand la chaussée est glissante ou en mauvais état (ex. : verglas, graviers ou <i>aquaplaning</i> ).		

.../...

Etapas	Points principaux à enseigner	Méthode d'instruction	Moyens
8	<b>Méthode de freinage – arrêt d'urgence :</b> - les mauvaises conditions atmosphériques, l'état de la chaussée et la visibilité augmentent la distance de freinage ; - réaction instantanée au frein à pied ; - utilisation du klaxon seulement si le temps ou les conditions le permettent ; - ne pas faire de signaux ; - maintenir une course droite ; - éviter de bloquer les roues ; - les véhicules à vide sont plus enclins à déraper ou à faire des têtes à queues.	Leçon théorique et entraînement pratique	Véhicule avec tous ses accessoires
9	<b>Utilisation des rétroviseurs :</b> - ajuster les rétroviseurs avant de démarrer ; - vérifier les rétroviseurs avant de manoeuvrer pour éviter un obstacle ; - se faire guider pour entamer une marche arrière.		
10	<b>Positionnement sur la route :</b> - garder le véhicule dans sa voie ; - sur les routes bien droites restez au milieu de la voie ; - dans les virages, se placer là où la visibilité est la meilleure.		
11	<b>Faire de la route :</b> - anticiper ; - ne pas utiliser le véhicule pour intimider les autres conducteurs.		
12	<b>Routes à quatre voies :</b> - être vigilant lors de l'accès et de la sortie ; - rester dans la voie intérieure sauf en cas de dépassement.		
13	<b>Dépassement :</b> - uniquement lorsque les conditions le permettent ; - vérifier qu'il y ait suffisamment de place avant de se rabattre vers la voie intérieure.		
14	<b>Signaux :</b> - les utiliser bien avant d'exécuter le mouvement ; - vérifier que les signaux soient éteints après l'exécution du mouvement.		
15	<b>Embouteillages et risques artificiels :</b> - pénétrer dans la zone seulement quand la sortie est dégagée ; - quand la décision est prise de franchir un obstacle, ne pas s'arrêter au milieu mais poursuivre sa route.		
<b>Durée</b>	<b>Temps d'instruction recommandé</b>	<b>Période</b>	
3 h	20 mn de théorie, 20 mn de pratique de freinage puis 2 trajets (un de jour, un par visibilité limitée – ceci incluant 10 mn de révision théorique et d'instruction pendant la conduite, suivie de l'estimation de l'exercice de conduite pratique par l'instructeur).	4.5	

## ANNEXE 5.7. Objectif de formation N° 5.

### Notes de l'instructeur.

1. **Objectif** : conduire le véhicule sur 5 km en tout terrain (de jour et pendant les heures de visibilité réduite) en incluant des ornières, des arrêtes, des fossés, des ravines en « v », avec des montées et des descentes (d'une déclivité d'au moins 1 à 5) et un passage à gué correct (si possible).
2. **Conditions** :
  - a. utiliser un véhicule complet avec tous ses accessoires – le véhicule doit être chargé autant que faire se peut ;
  - b. sur une zone d'entraînement, utiliser un itinéraire approprié tout terrain d'environ 5 km ; l'itinéraire doit être approuvé par un instructeur qualifié ;
  - c. de jour et de nuit ou en période de visibilité réduite, lorsque le véhicule doit utiliser ses seuls feux de convoi ou ses *black-outs* ;
  - d. quel que soit le temps.
3. **Etalonnage des connaissances** : le conducteur doit démontrer ses capacités techniques en conduite tout terrain incluant :
  - a. la préparation avant la conduite en tout terrain ;
  - b. l'utilisation du bon rapport de vitesse et du blocage du différentiel pour négocier :
    - (1) les ornières et les traces existantes ;
    - (2) les fossés et les ravines en « v » ;
    - (3) les arrêtes ;
    - (4) les montées et les descentes de pentes (d'une déclivité d'au moins 20%) ;
    - (5) un passage à gué d'une profondeur de 0,5 m (si possible).
  - c. procédure de blocage du moteur (de jour seulement) ;
  - d. les vérifications à effectuer après la conduite en tout terrain.
4. **Points principaux à enseigner** : l'instructeur doit montrer la technique appropriée à chaque obstacle et entraîner le conducteur jusqu'à ce qu'il soit compétent. L'évaluation ne doit avoir lieu que lorsque le conducteur maîtrise toutes les techniques.
5. **Mesures de sécurité** : du fait des risques supplémentaires encourus:
  - a. l'entraînement à la conduite tout-terrain doit être effectué par un instructeur qualifié ;
  - b. la formation et l'évaluation doivent être planifiées de telle sorte qu'il y ait toujours 2 véhicules disponibles sur la zone d'instruction ;
  - c. une trousse de secours médical doit être disponible sur la zone d'instruction ainsi qu'un moyen de communications avec les services de secours ;

- d. la formation tout terrain doit être faite selon un rapport instructeur – conducteur de 1 à 1. Il ne doit y avoir aucun passager dans le véhicule pendant l’instruction, sauf si ce véhicule est équipé d’une cabine et de portes arrière pour les passagers ;
- e. si plusieurs véhicules utilisent l’itinéraire tout terrain en même temps, les instructeurs doivent s’assurer que les conducteurs n’abordent pas un obstacle tant que les autres véhicules ne s’en sont pas éloignés ;
- f. les conducteurs doivent s’être complètement familiarisés avec les obstacles avant de commencer l’évaluation ;
- g. de nuit et par visibilité réduite (poussière, etc.), une attention particulière doit être portée au respect des distances entre les véhicules et de la vitesse appropriée ;
- h. des vérifications doivent être effectuées après la conduite tout terrain, avant de revenir sur le réseau routier public afin de s’assurer que le véhicule est en état de marche et que les freins fonctionnent.

.../...

## 6. Programme.

Conduire un véhicule en tout terrain de jour et par visibilité réduite.

Etapes	Points principaux à enseigner	Méthode d'instruction	Moyens
1	<b>Utilisation de la boîte de transfert et du blocage du différentiel.</b>	Théorie puis exercice pratique.	Véhicule complet avec tous ses équipements (chargé si possible).  1 itinéraire d'évaluation (de nuit : balisé avec des bandes et des lumières).  1 trousse de premiers secours.  Moyen de communications avec les services de secours.
2	<b>Utilisation d'ornières et de traces existantes :</b> - faire attention que le terrain soit libre ; - éviter les ornières profondes ; - laisser le véhicule suivre sa propre trace ; - éviter les coups de volant intempestifs.		
3	<b>Négocier les fossés et les ravines en « v » :</b> - ne pas franchir les fossés à angles droits ; - enfourcher les ravines en évitant de se tenir sur un seul côté de la ravine.		
4	<b>Ascension et descente de buttes :</b> - éviter de conduire par le travers de la pente ; - s'arrêter avant de descendre une pente raide ; - choisir la première vitesse (bas rapport) ; - ne pas jouer avec l'embrayage ni les freins pendant la descente ; - franchir les arrêtes perpendiculairement.		
5	<b>Procédure de blocage du moteur sur pente montante</b> (uniquement de jour) : - maintenir le véhicule au frein à pied ; - engager la marche arrière ; - embrayer puis libérer le frein à pied ; - démarrer le moteur, la vitesse(arrière) étant engagée ; - laisser le véhicule reculer en descente en utilisant le moteur pour ralentir la vitesse.		
6	<b>Passage à gué</b> (selon possibilité) : - vérifier la profondeur du gué et la nature du fond du cours d'eau ; - éviter les éclaboussures ( <i>splash d'étrave</i> ) ; - maintenir une vitesse maximum de 5 km/h ; - en sortant de l'eau, conduire sur une courte distance avec les freins pour s'assurer de leur efficacité.		
<b>Durée</b>	<b>Temps d'instruction recommandé</b>		<b>Période</b>
3 h 00	80 mn d'entraînement pratique, 20 mn d'évaluation de jour, 40 mn d'entraînement pratique de nuit, 40 mn d'évaluation de nuit		5.00

ANNEXE 5.8. Objectif de formation N° 6.

**Notes de l'instructeur.**

1. **Objectif** : manœuvrer un véhicule guidé par des signaux manuels décrits à l'annexe 5.1 ;
2. **Conditions** : de jour et de nuit, quel que soit le temps, disposer :
  - a. d'un véhicule entièrement équipé ;
  - b. d'un guide ayant accompli l'instruction d'accoutumance ;
  - c. d'une zone de manœuvre, sur terrain stabilisé, avec des emplacements de stationnement ;
  - d. de lampes manuelles (pour le guidage de nuit).
3. **Etalonnage des connaissances** : le conducteur doit manœuvrer le véhicule en marche avant et en marche arrière :
  - a. en réagissant promptement et correctement aux signaux donnés par le guide ;
  - b. en maintenant une vitesse lente et constante en utilisant les premiers rapports de vitesse (rapport normal) ;
  - c. sans causer de dommages au véhicule, ni à l'équipement ni au personnel, correctement et conformément à la réglementation.
4. **Points de sécurité** :
  - a. cette évaluation doit être effectuée à la fin de l'objectif de formation 4, au cours duquel le conducteur a démontré ses capacités à maîtriser effectivement l'embrayage, l'accélérateur et le frein du véhicule. Le conducteur doit parfaitement connaître les signaux manuels ;
  - b. avant de commencer l'instruction et avant toute manœuvre, le responsable en charge de l'instruction doit s'assurer :
    - (1) que le conducteur sache qu'en cas de doute ou parce qu'il a perdu le contact visuel avec le moniteur, il doit immédiatement arrêter le véhicule ;
    - (2) que les signaux soient donnés en temps utile, qu'ils soient clairs et sans ambiguïté ;
    - (3) que tout signal ignoré par le conducteur soit immédiatement répété par le guide.

.../...

## 5. Programme.

Manoeuvrer un véhicule en étant guidé par des signaux manuels, de jour et par faible visibilité.

Etapes	Points principaux à enseigner	Méthode d'instruction	Moyens
1	<b>Généralités :</b> - c'est le guide qui commande ; - le guide peut voir ce que le conducteur ne voit pas ; - la confiance est essentielle.	Leçon pratique	1 véhicule avec tous ses équipements ;
2	<b>Réponse aux signaux en tant que conducteur :</b> - réagir promptement ; - suivre les directives aussi longtemps que demandé ; - ne pas anticiper les directives du guide.		1 guide confirmé ;
3	<b>Utilisation de la vitesse :</b> - conduire doucement et régulièrement ; - réduire au maximum les tours moteur ; - éviter de jouer avec l'embrayage.		1 zone de manœuvre ;
4	<b>Utilisation de la direction :</b> - ne pas croiser les mains ; - ne pas précipiter le mouvement.		6 cônes de signalisation
5	<b>Utilisation du boîtier de vitesses :</b> - utiliser la plus basse dans un rapport normal ; - ne pas utiliser l'embrayage.		Lampes manuelles (pour le guidage de nuit).
<b>Durée</b>	<b>Temps d'instruction recommandé</b>		<b>Période</b>
40 mn	20 mn d'entraînement pratique puis 10 mn d'évaluation de jour, et 10 mn d'évaluation par faible visibilité.		1.00

ANNEXE 5.9. Modèle d'imprimé du certificat d'aptitude.



**MINISTÈRE DE LA DEFENSE**

**CERTIFICAT D'APTITUDE A LA CONDUITE <sup>(1)</sup>**

**TYPE DE VEHICULE :**

**RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE CONDUCTEUR :**

N° IDENTIFIANT DEFENSE :

GRADE :

NOM :

UNITE :

a satisfait aux objectifs de formation (OF) suivants, aux dates indiquées :

N° OF	OBJECTIF	NOM DU CONTROLEUR	DATE DU CONTROLE
1.	Déterminer l'information requise pour la conduite du véhicule.		
2.	Identifier et connaître les parties constituantes du véhicule.		
3.	Exécuter les différentes vérifications du véhicule : avant le départ, en cours d'utilisation et après utilisation.		
4.	Conduire un véhicule sur le réseau routier public, de jour et par visibilité réduite.		
5.	Conduire un véhicule en tout terrain, de jour et par visibilité réduite.		
6.	Exécuter des manœuvres avec guidage manuel.		

Le conducteur est apte à conduire le véhicule, sans accompagnement, pour des missions autorisées.

Signature du conducteur	Tampon de l'unité – Date
Signature de l'officier "Inspecteur" du brevet de conduite	
Nom et grade l'officier "Inspecteur" du brevet de conduite	

<sup>(1)</sup> *Doit être insérer dans le dossier individuel de l'intéressé.*

<b>TITRE 6</b>	<b>LA PREVENTION ET LA SECURITE ROUTIERE.</b>
<b>Chapitre 1<sup>er</sup></b>	<b>Organisation.</b>

#### **Art. 61-1. Généralités.**

Dans le cadre de sa politique de prévention<sup>30</sup>, l'armée de terre conduit une action en matière de prévention des accidents de circulation visant à maintenir sa capacité opérationnelle par la préservation du potentiel humain.

L'éducation routière, donnée fondamentale de la politique de sécurité routière réalisée à l'échelon national, a pour objet de former des usagers de la route conscients et responsables. Elle s'impose donc comme une priorité de l'action à mener à tous les échelons de l'armée de terre.

Les actions de prévention s'appliquent à la circulation en service et hors service. Elles concernent les missions courantes et de transport, les déplacements au sein des organismes et les trajets domicile travail.

La mise en œuvre de cette politique s'appuie sur la mise en place d'une organisation de la prévention routière à tous les niveaux.

#### **Art. 61-2. Organisation au niveau du ministère de la défense.**

Le ministre de la défense fixe les orientations de la politique à mener dans les armées en matière de prévention et de sécurité routières. Il est assisté dans cette tâche par la MPSRA.

Structure spécifiquement dédiée à la prévention et à la sécurité routière au sein du ministère de la défense, elle constitue un vecteur fort de communication. Ses actions sont orientées vers la sensibilisation, le conseil, la formation, la conception et la diffusion de supports pédagogiques. Elle possède des moyens itinérants permettant des actions régionales et locales. Le concours d'affiches et le challenge "action locale de prévention et de sécurité routière" (ALPES) organisés par la MPSRA, accessibles à tous, sont des moyens simples et ludiques de sensibilisation. De plus les sommes allouées peuvent permettre aux lauréats le financement d'actions de prévention.

#### **Art. 61-3. Organisation au niveau de l'armée de terre.**

Le général adjoint au sous-chef opérations-logistique (OPS.LOG) de l'EMAT, coordonnateur central à la prévention, est chargé de faire appliquer les actions propres à assurer le fonctionnement efficace de la prévention routière au sein de l'armée de terre. Le bureau prévention et maîtrise des risques (BPMR), qui lui est directement subordonnée, détermine et coordonne les actions de prévention routière en faveur de l'ensemble du personnel de l'armée de terre. La mise en œuvre de la politique de prévention routière s'exprime au travers d'un schéma directeur.

#### **Art. 61-4. Organisation au niveau de la région terre.**

Le chef de la division soutien de l'état major de la RT est coordonnateur régional à la prévention. Il met en œuvre, au travers d'un plan d'action, les directives élaborées par l'EMAT. Pour remplir sa mission, il dispose du bureau prévention de région terre (BPRT) qui lui est directement subordonné.

30 Instruction n° 511/DEF/EMAT/PREVENTION du 11 octobre 2001 relative à l'organisation générale de la prévention en hygiène, sécurité et conditions de travail au profit du personnel civil et militaire dans l'armée de terre.

**Art. 61-5. Organisation au niveau de l'organisme** (cf. annexe 6.1).

Au niveau local, le chef de corps ou l'autorité assimilée (chef d'organisme) est responsable de la sécurité du personnel civil et militaire placé sous ses ordres. Pour assurer cette mission, il est assisté et conseillé par un coordonnateur local à la prévention (le commandant en second) et par un chargé de prévention (chef de la cellule locale de prévention) et des acteurs dits "contributifs" (officier incendie, officier des sports, ...).

En matière de prévention routière, un officier supérieur de prévention routière (OSPR), désigné par le chef de l'organisme, mène des actions de formation et de prévention. Il est, dans son domaine, le correspondant privilégié du BPRT et de la MPSRA. Il anime et coordonne toutes les actions en faveur de la promotion de la sécurité routière en et hors service. Il est secondé par un ou plusieurs assistants (personnel militaire ou personnel civil) qui assurent le prolongement de ses actions au sein des unités élémentaires. Il lui appartient d'exploiter la réglementation et les informations qu'il détient ou reçoit, de proposer la politique de prévention routière de l'organisme et d'élaborer un plan d'action annuel, de participer, en tant que de besoin, à la commission consultative d'hygiène et de prévention des accidents (CCHPA) et au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) ainsi qu'aux commissions d'enquête éventuelles, d'analyser les activités professionnelles soumises au risque routier et de préconiser les mesures techniques, informationnelles et organisationnelles adéquates. Il exerce ses attributions en liaison avec le chargé de prévention et agit sous couvert du coordonnateur local à la prévention.

En outre, il développe le partenariat avec les institutions régionales, départementales et locales ainsi qu'avec les associations. L'OSPR reçoit, au moment de sa prise de fonction, une formation spécifique au cours d'une journée d'instruction organisée par la RT.

Par ailleurs, le chargé de prévention, le CHSCT, la CCHPA, le médecin de prévention et les autres acteurs contributifs [les chefs de service, le(s) éducateur(s) en "prévention et sécurité routières", le(s) intervenant(s) départemental(aux) de sécurité routière (IDSR) et l'encadrement] contribuent également à promouvoir la prévention routière au sein des organismes.

→ Instruction n° 511/DEF/EMAT/PREVENTION du 11 octobre 2001 relative à l'organisation générale de la prévention en hygiène, sécurité et conditions de travail au profit du personnel civil et militaire dans l'armée de terre

## Chapitre 2 Le certificat de conducteur ou de pilote d'élite.

### Art. 62-1. But.

Pour encourager les conducteurs et les pilotes des véhicules militaires à participer, par une conduite attentive et un entretien consciencieux, à la politique de prévention et de sécurité routière notamment la lutte contre les accidents de la route, les chefs de corps ou les autorités assimilées peuvent attribuer le certificat de conducteur ou de pilote d'élite.

### Art. 62-2. Modalités d'obtention et de retrait.

#### a) *Conditions d'attribution.*

Le certificat de conducteur d'élite peut être attribué aux conducteurs civils et militaires<sup>31</sup> qui, pendant une période minimale de 2 ans, doivent :

- avoir parcouru ou effectué au minimum :
  - soit 10 000 kilomètres au volant d'un véhicule relevant de l'article R. 221.4 du Code de la route<sup>32</sup> ;
  - soit 2000 kilomètres ou 50 heures sur route avec un véhicule spécifique<sup>33</sup> ;
- ne pas avoir provoqué d'accident grave de la circulation à responsabilité engagée ou partagée ;
- ne pas avoir fait l'objet d'un constat d'infraction aux règles du Code de la route ;
- avoir assuré l'entretien et la bonne présentation de son véhicule de dotation, ainsi que de ses documents de bord, tout en ayant affiché une tenue exemplaire tant à son volant qu'à l'unité.

#### b) *Modalités d'attribution.*

Le certificat de conducteur d'élite est attribué par le chef de corps ou par l'autorité assimilée après étude et vérification du dossier du postulant dès que ce dernier remplit les conditions requises. Le kilométrage doit être suivi et contrôlé au niveau de l'unité élémentaire. Il doit être remis avec une solennité et une publicité propres à lui conférer toute sa valeur, créant ainsi une saine émulation. Mention en est portée dans les pièces administratives de l'intéressé.

#### c) *Modalités de retrait.*

Le certificat de conducteur d'élite doit être retiré à son détenteur sans notion de service dans les cas suivants :

- infraction grave ou très grave aux règles du Code de la route ;
- retrait ou suspension du permis de conduire ou du brevet militaire de conduite ;
- conduite en état d'ivresse ou sous l'influence de produits stupéfiants ;
- responsabilité avérée dans un accident grave de la circulation.

La mention du retrait du certificat de conducteur ou de pilote d'élite est inscrit en décision du corps.

<sup>31</sup> les moniteurs d'IEC peuvent prétendre à l'obtention du certificat de conducteur d'élite au titre du kilométrage parcouru dans le cadre de leur emploi.

<sup>32</sup> Il s'agit des véhicules à roues : motocyclette (moto/A1 et A), véhicule léger (VL/B), poids lourd (PL/C), super poids lourd (SPL/E(C)) et véhicule de transport en commun (TC/D).

<sup>33</sup> Il s'agit des engins blindés à roues, engins blindés chenillés, engins du génie, engins amphibies et autres nécessitant en plus du BMC une qualification propre à leur mise en œuvre.

### **Art. 62-3. Avantages attachés à l'attribution du certificat.**

- Les détenteurs du certificat de conducteur d'élite bénéficient d'un capital de 5 points à valoir pour l'attribution de la médaille de la défense nationale<sup>34</sup>.
- Les candidats au brevet militaire de conduite "transport en commun" devront être choisis, en priorité, parmi les détenteurs de ce certificat obtenu pour la conduite d'un poids lourd ou d'un super poids lourd.
- Le certificat de conducteur d'élite est indispensable aux militaires candidats à l'un des stages de reconversion de conducteur routier<sup>35</sup> assuré par les centres de formations qualifiantes (CFQ/CR<sup>36</sup>).

### **Art. 62-4. Modèle d'imprimé.**

Un modèle d'imprimé de certificat de conducteur ou de pilote d'élite est présenté en annexe 6.2.

### **Art. 62-5. Insigne de conducteur ou de pilote d'élite.**

L'attribution du certificat de conducteur ou de pilote d'élite autorise le port d'un insigne officiel "BREVET DE CONDUCTEUR D'ELITE" homologué sous le numéro "G.S. 123" représentant *un volant de direction détourné et ajouré d'or* (description héraldique). Il est présenté en annexe 6.3.

➔ Instruction n° 1615/DEF/SGA du 7 décembre 2005 relative à circulation automobile au sein du ministère de la défense. (BOC/PP 1-2-3 – 16 janvier 2006).

---

<sup>34</sup> Instruction n° 16000/DEF/CAB/SDBC/DECO/A/5 du 21 octobre 2004 fixant les modalités d'application du décret n° 82-358 du 21/04/1982 modifié, portant création de la médaille de la défense nationale (BOC, p. 6054 ; BOEM 307\*).

<sup>35</sup> Stage M128, conducteur routier option "marchandises sur porteur" – stage M138, conducteur routier option "voyageurs" – stage M148, conducteur routier option "grand routier sur tous véhicules".

<sup>36</sup> 31e RG de Castelsarrasin – 68e RAA de La Valbonne – 121e RT de Montlhéry – 516e RT de Toul – 517e RT de Châteauroux – Détachement du GC de Sissonne.

## Chapitre 3 | Conseils généraux de sécurité routière.

Les règles générales concernant la vitesse sont applicables à la circulation automobile militaire. Toutefois, la spécificité des véhicules militaires (masse, gabarit, équipements, ...) doit amener le conducteur et le chef de bord à encore plus de prudence.

### Art. 63-1. La vitesse.

**La vitesse provoque et aggrave les accidents. Elle les provoque dans la mesure où elle réduit les possibilités de manœuvrer à temps pour éviter le danger. Elle les aggrave puisque, bien entendu, plus on roule vite, plus le choc est violent et les conséquences graves.**

a) *La circulation automobile militaire.*

Compte tenu de leurs caractéristiques spécifiques, les véhicules militaires ont un emploi encore plus restreint qui augmentent d'autant plus les risques ; des restrictions de vitesse particulières peuvent donc leur être imposées. Aucune condition d'emploi, tant en exercice qu'en opération, ne justifie d'excès de vitesse.

b) *La vitesse ne permet pas de gagner du temps.*

Contrairement aux idées reçues, quand on roule sur autoroute par exemple à 150 km/h au lieu de 130 km/h pendant 100 kilomètres, on prend une avance de six minutes seulement. Aucun besoin opérationnel ne peut justifier de prendre des risques par un excès de vitesse.

c) *La vitesse augmente la distance d'arrêt.*

Le temps de réaction du conducteur face à un événement imprévu varie de une à deux secondes ; à une vitesse élevée, la distance parcourue avant que le conducteur n'appuie sur la pédale de freins sera plus importante. La distance de freinage augmentera également : on dit qu'elle est proportionnelle au carré de la vitesse. Les caractéristiques des véhicules militaires (masse, gabarit, équipements, ...) ont tendance à augmenter les distances d'arrêt.

d) *La vitesse augmente la consommation de carburant.*

Si le moteur et autres éléments mécaniques sont généralement conçus pour être relativement économes et peu polluants, cela ne vaut qu'aux vitesses réglementaires et en deçà.

e) *La vitesse requiert une vigilance accrue la nuit.*

Les feux de croisement n'éclairent qu'à 30 m. Dès 70 km/h, l'obstacle qui surgit dans la zone éclairée est inévitable.

f) *La vitesse est limitée sur l'ensemble du réseau routier.*

- Sur autoroute, 130 km/h, et 110 km/h par temps de pluie.
- Sur autoroute urbaine et route à deux chaussées séparées par un terre-plein central, 110 km/h, et 100 km/h par temps de pluie.
- Sur route, 90 km/h, et 80 km/h par temps de pluie.
- En agglomération, 50 km/h, et 30 km/h dans les zone 30.
- 50 km/h en cas de visibilité inférieure à 50 m (brouillard, pluie, neige ...).

g) *Sanctions*<sup>37</sup>.

1. Le fait, pour tout conducteur d'un véhicule à moteur, de dépasser de moins de 50 km/h la vitesse maximale autorisée fixée par le Code de la route ou édictée par l'autorité investie du pouvoir de police est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4<sup>ème</sup> classe. Toutefois, lorsque le dépassement est inférieur à 20 km/h et que la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h, l'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la 3<sup>ème</sup> classe.
2. Toute personne coupable de l'infraction de dépassement de la vitesse maximale autorisée de 30 km/h ou plus encourt également les peines complémentaires suivantes :
  - la suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;
  - l'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de trois ans au plus ;
  - l'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière.
3. Toute contravention prévue au présent article donne lieu de plein droit à une réduction du nombre de points du permis de conduire dans les conditions suivantes :
  - en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée compris entre 40 km/h et moins de 50 km/h, réduction de quatre points ;
  - en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée compris entre 30 km/h et moins de 40 km/h, réduction de trois points ;
  - en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée compris entre 20 km/h et moins de 30 km/h, réduction de deux points ;
  - en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée de moins de 20 km/h, réduction d'un point.
4. Le fait, pour tout conducteur d'un véhicule à moteur, de dépasser de 50 km/h ou plus la vitesse maximale autorisée fixée par le Code de la route ou édictée par l'autorité investie du pouvoir de police est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5<sup>ème</sup> classe.

Toute personne coupable de cette infraction encourt également les peines complémentaires suivantes :

  - la suspension du permis de conduire pour une durée de trois ans au plus, cette suspension ne pouvant pas être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle, ni être assortie du sursis, même partiellement ;
  - l'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de trois ans au plus ;
  - l'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;
  - la confiscation du véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est propriétaire.

Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de six points du permis de conduire.

→ Article R. 413-14 et R. 413-14-1 du Code de la route.

→ Lettre n° 2764/DEF/EMAT/LOG/MTT/REG/VR du 27 décembre 2004 relative aux infractions au Code de la route pour excès de vitesse.

---

<sup>37</sup> Il s'agit d'un maximum ; en deçà, le juge reste libre de prononcer la sanction qui lui paraît la plus appropriée.

## **Art. 63-2. Les distances de sécurité.**

**Conservez une distance de sécurité d'au moins deux secondes avec le véhicule qui précède afin de vous laisser le temps d'anticiper et de réagir en cas d'incident.**

a) *Sur route.*

Repérez un point de passage du véhicule qui vous précède (un arbre, un panneau, un poteau...) et laissez passer deux secondes au minimum avant d'atteindre ce même point.

b) *Sur autoroute.*

Comptez une distance équivalant à la longueur de deux lignes d'une bande d'arrêt d'urgence (environ 90 m) avec le véhicule qui précède, et surveillez les feux "stop" de celui-ci.

c) *Le déplacement en convoi.*

Il nécessite un strict respect des distances entre véhicules, tant pour garantir la sécurité des véhicules militaires que celle des usagers civils. La distance entre deux véhicules d'un convoi doit permettre aux usagers de pouvoir doubler en toute sécurité. Elle doit donc être adaptée au type de route employée (route ou autoroute) et aux conditions de circulation (météo, relief, flux de circulation).

Les distances de sécurité, dans le cadre opérationnel, répondent à des nécessités techniques et procurent, aux formations en déplacement, la dispersion en profondeur imposée par des considérations de sécurité.

d) *Sanctions<sup>38</sup>.*

Tout conducteur qui a contrevenu aux règles de distance prises en application du Code de la route est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4<sup>ème</sup> classe qui donne lieu de plein droit à la réduction de 3 points du permis de conduire. Par ailleurs, il encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.

→ Article R. 412-12 du Code de la route.

## **Art. 63-3. La ceinture de sécurité.**

**Dès 20 km/h, un choc subi sans ceinture peut être mortel.**

a) Le taux de mortalité parmi les accidentés de la route est cinq ou six fois plus élevé quand l'obligation du port de la ceinture n'a pas été respectée. Cette règle s'applique à tous les passagers, à l'avant et à l'arrière, sur route comme en agglomération, même sur de petits trajets y compris à l'arrêt.

b) En cas d'accident, un passager arrière non attaché sera propulsé contre le siège avant, et éventuellement contre son occupant. Les efforts mis en jeu sont tels que lors d'un choc à 50 km/h, un enfant de 20 kg se transforme en un projectile d'une demi-tonne s'il n'est pas maintenu par un système de sécurité adapté.

c) *Sanction.*

Le fait, pour tout conducteur ou passager<sup>39</sup>, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4<sup>ème</sup> classe.

<sup>38</sup> Il s'agit d'un maximum ; en deçà, le juge reste libre de prononcer la sanction qui lui paraît la plus appropriée.

<sup>39</sup> La contravention peut être dressée à l'encontre du passager non ceinturé, mais le conducteur est responsable pour les enfants de moins de treize ans.

Lorsque cette contravention est commise par le conducteur, elle donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire.

→ Article R. 412-1 du Code de la route.

→ Lettre n° 15/DEF/EMAT/LOG/MTT/REG/VR du 5 janvier 2005 relative au port de la ceinture de sécurité à l'arrière des véhicules militaires.

#### **Art. 63-4. L'alcool.**

**Dans 85 % des cas d'accident mortel dû à l'alcool, les responsables étaient des buveurs occasionnels sortant d'une fête, d'un pot entre amis, d'un repas bien arrosé... Une solution simple existe pourtant, celle du "conducteur désigné", qui consiste à élire celui qui restera sobre pour reconduire les autres à bon port.**

- a) Conduire sous l'influence de l'alcool a des conséquences immédiates :
- mauvaise appréciation de la réalité et des risques ;
  - baisse de vigilance ;
  - mauvaise estimation des distances ;
  - réduction du champ de vision ;
  - trouble de la coordination et de la synchronisation des gestes ;
  - allongement du temps de réaction.
- b) Les troubles sont accentués et les risques de provoquer un accident mortel sont multipliés :
- par 2 à partir de 0,5 g/l (2 verres en moyenne) ;
  - par 10 entre 0,8 g/l et 1,2 g/l (3 verres en moyenne) ;
  - par 100 ou plus au-delà de 2 g/l (8 verres en moyenne).
- c) Attention : il y a autant d'alcool dans un verre de bière, un verre de vin, un verre de whisky-soda, servis dans un bar. A domicile, les doses sont variables selon la taille des verres, qui peuvent aussi être plus ou moins remplis.
- d) La conduite de véhicule militaire est strictement interdite sous l'influence de l'alcool.
- e) *Sanctions*<sup>40</sup>.
1. Même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, le fait de conduire un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,80 gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,40 milligramme par litre est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende.
  2. Même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4<sup>ème</sup> classe le fait de conduire un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par :
    - une concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,20 gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,10 milligramme par litre et inférieure aux seuils fixés pour les véhicules de transport en commun ;
    - une concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,50 gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,25 milligramme par litre et inférieure aux seuils fixés pour les autres catégories de véhicules.

---

40 Il s'agit d'un maximum ; en deçà, le juge reste libre de prononcer la sanction qui lui paraît la plus appropriée.

3. L'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues au Code de la route (Art. L. 325-1 à 325-3).
4. Toute personne coupable de l'une des infractions mentionnées au 1. encourt également la peine complémentaire de suspension du permis de conduire pour une durée de trois ans au plus, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.
5. Ces délits donnent lieu de plein droit à la réduction de six points du permis de conduire
6. Les dispositions du présent article sont applicables à l'accompagnateur d'un élève conducteur.

La conduite de véhicule militaire sous l'influence de l'alcool est passible des sanctions prévues au règlement de discipline générale et rappelées en annexe 2.4.

Ces infractions s'appliquent à la conduite de tout type de véhicule entrant dans le champ d'application du Code de la route, y compris la bicyclette. En outre, elles peuvent être relevées en dehors des voies ouvertes à la circulation publique comme, par exemple, les terrains militaires.

→ Articles L. 234-1 à R. 234-4 du Code de la route.

### **Art. 63-5. Les drogues.**

**Conduire est une activité complexe qui exige une parfaite maîtrise de soi et de son véhicule. Le conducteur doit être en pleine possession de ses moyens, de ses capacités de jugement et de ses réflexes.**

a) Il n'y a pas de drogues douces au volant. Toutes les substances psychoactives, l'alcool, le cannabis, l'ecstasy, l'héroïne, etc., sont des produits qui agissent sur le cerveau et sont incompatibles avec la conduite d'un véhicule.

b) Chacun réagit différemment selon son état physique et psychique, selon le produit et sa qualité, la quantité, la fréquence et le moment de consommation. Dans tous les cas, les risques sont réels : somnolence, modification de la perception visuelle, surestimation de ses capacités, etc.

c) Mélanger plusieurs produits augmente les risques (alcool et médicaments, alcool et cannabis...).

d) La consommation de stupéfiants est interdite par la loi. En cas d'accident mortel, les conducteurs impliqués sont systématiquement soumis à un dépistage de substances illicites.

e) La conduite de véhicule militaire est strictement interdite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiantes.

f) La conduite de véhicule militaire après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiantes est passible des sanctions prévues au règlement de discipline générale et rappelées en annexe 2.4.

g) *Sanctions*<sup>41</sup>.

1. Toute personne qui conduit un véhicule ou qui accompagne un élève conducteur alors qu'il résulte d'une analyse sanguine qu'elle a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants est punie de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende.

---

41 Il s'agit d'un maximum ; en deçà, le juge reste libre de prononcer la sanction qui lui paraît la plus appropriée.

Si la personne se trouvait également sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par le Code de la route, les peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et 9 000 € d'amende.

2. Toute personne coupable des délits prévus par le présent article encourt également les peines complémentaires suivantes :
  - la suspension pour une durée de trois ans au plus du permis de conduire ; cette suspension ne peut pas être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ; elle ne peut être assortie du sursis, même partiellement ;
  - l'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus ;
  - la peine de travail d'intérêt général selon les modalités et les conditions prévues au Code pénal ;
  - la peine de jours-amende dans les conditions fixées au Code pénal ;
  - l'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;
  - l'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière.
3. L'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues au Code de la route (Art. L. 325-1 à L. 325-3).
4. Ces délits donnent lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.

→ Articles L. 235-1 à R. 235-13 du Code de la route.

### **Art. 63-6. La fatigue.**

**La fatigue au volant est insidieuse et s'installe sans prévenir. Elle altère les réflexes et affecte la capacité à prendre les bonnes décisions. Sur l'autoroute, un accident mortel sur quatre a pour cause la fatigue.**

- a) Détectez les signes avant-coureurs de la fatigue : difficulté à maîtriser la trajectoire du véhicule, périodes d'absence de une à quatre secondes les yeux ouverts... mais aussi :
- b) Conservez les deux mains sur le volant, ne le lâchez d'une main que pour accomplir un acte essentiel de conduite (clignotant, levier de vitesse...).
- c) Arrêtez-vous au moins toutes les deux heures. Si le sommeil vient, prenez le temps de faire une sieste. Sinon, exercez une activité relaxante pendant quinze minutes (étirements, promenade) avant de reprendre la route.
- d) Certains médicaments, même s'ils ont été prescrits par un médecin (tranquillisants, somnifères, etc.), entraînent des troubles de vigilance, signalés sur les emballages et notices des médicaments concernés par un pictogramme particulier.
- e) Ne surchauffez pas l'habitacle et aérez-le régulièrement.
- f) Rouler vite fatigue! Ce ne sont pas les vitesses modérées qui provoquent l'endormissement par ennui, mais plutôt une conduite rapide. Obligeant le conducteur à traiter un grand nombre d'informations en un minimum de temps et à adapter en permanence sa vision, la vitesse induit un stress important qui entraîne fatigue et perte de vigilance, deux facteurs essentiels d'accidents.

g) Certaines conditions d'emploi des véhicules militaire (entraînement, emploi opérationnel) entraînent une certaine fatigue que le conducteur et/ou le chef de bord doit prendre en compte. Le strict respect des temps de conduite et des haltes minimisent les risques dus à la fatigue.

#### **Art. 63-7. Pour éviter le "suraccident".**

a) *Protéger.*

1. Sur autoroute :

- allumer ses feux de détresse dès le ralentissement ;
- se garer avec prudence sur la bande d'arrêt d'urgence s'il est possible de déplacer les véhicules accidentés. Même consigne si vous vous arrêtez afin de porter assistance à quelqu'un, dans le cas où un autre véhicule n'est pas déjà stationné dans cette intention ;
- mettre les passagers à l'abri à l'extérieur du véhicule, derrière les barrières de sécurité si elles existent, ou loin de la chaussée ;
- se diriger immédiatement vers la borne d'appel d'urgence la plus proche ;
- interdire de fumer à proximité pour éviter un incendie ;
- conserver la fluidité du trafic lorsqu'un accident survient sur la voie en sens inverse. Ne pas ralentir pour regarder.

2. Sur route :

- allumer ses feux de détresse dès le ralentissement ;
- se garer avec prudence en évitant de gêner l'accès aux secours, s'il est possible de déplacer les véhicules accidentés. Même consigne si vous vous arrêtez afin de porter assistance à quelqu'un, dans le cas où un autre véhicule n'est pas déjà stationné dans cette intention ;
- mettre les passagers à l'abri à l'extérieur du véhicule. Sortir du côté opposé au trafic ;
- baliser l'accident par un triangle à 200 m en amont, s'il est possible de le faire en toute sécurité (densité de circulation, visibilité...) ;
- interdire de fumer à proximité pour éviter un incendie.

3. Pour les véhicules accidentés :

- couper le contact de tous les véhicules ;
- débrancher la batterie car risque d'incendie si étincelles ;
- caler les véhicules en cas d'instabilité. Passer une vitesse ou serrer le frein à main.

4. Dans ce cadre, la réglementation européenne appliquée dans les pays limitrophes de la France (Allemagne, Bénélux, Espagne, Italie) consiste à la mise en œuvre conjuguée du signal de détresse, d'un triangle de présignalisation et d'un gilet rétro réfléchissant.

b) *Alerter.*

**Prévenir les secours ! Ne jamais penser qu'une autre personne les aura déjà prévenus.**

Garder son calme. Etre bref et précis en fournissant tous les détails nécessaires aux services de secours, pour bien appréhender les besoins et les risques.

1. Sur autoroute : appeler impérativement depuis une borne d'appel d'urgence. C'est le seul moyen de contacter directement les secours concernés et d'être immédiatement localisé.

2. Sur route :

- borne d'appel d'urgence : ligne directe ;
- téléphone fixe, cabine téléphonique ou téléphone mobile.

3. Ce qu'il faut savoir :

- les bornes d'appel sont situées tous les deux kilomètres sur autoroute. On les trouve également sur les voies rapides, les périphériques et dans les tunnels ;
- le 112 est valable dans les pays de l'Union européenne. Il donne accès à tous les services d'urgence. Dès réception de votre appel, un opérateur vous aiguille vers le service adéquat ;
- depuis un téléphone fixe, les numéros d'urgence sont accessibles gratuitement, même lorsque la ligne a été coupée ;
- depuis une cabine téléphonique, ils sont joignables sans moyen de paiement ;
- depuis un téléphone mobile, on peut les composer gratuitement, même sans carte SIM ou lorsque le forfait est épuisé.

4. Des précisions vitales : pour agir vite et avec le maximum d'efficacité, les secours ont besoin de certaines précisions. Vous devez leur transmettre :

- le lieu précis de l'accident (numéro de la voie, point kilométrique, sens de circulation), sauf si vous appelez depuis une borne d'appel d'urgence ;
- le nombre et le type de véhicule(s) impliqué(s) ;
- le nombre, l'état apparent et la situation des victimes ;
- l'existence de facteurs aggravants (incendie, carburant sur la chaussée, route bloquée, odeur suspecte, véhicule tombé à l'eau...).

Si une plaque indique un transport de produit dangereux. Éloignez-vous de ce véhicule s'il est impliqué dans un accident et signalez-le aux secours.

c) *Secourir.*

- Laissez les victimes dans les véhicules, sauf en cas d'incendie ou autre risque.
- La victime est inconsciente, mettez-la en position latérale de sécurité (à n'effectuer que si vous êtes détenteur d'un brevet de secouriste.)
- En cas d'hémorragie abondante, comprimez la plaie.
- Couvrez les victimes.
- Parlez aux blessés, réconfortez-les.
- Demandez aux badauds de vous aider... ou de s'éloigner.

1. ATTENTION :

- ne pas déplacer un blessé, sauf en cas de danger imminent ;
- ne pas retirer le casque d'un motocycliste ;
- ne donner ni à boire ni à manger ;
- ne pas arracher les vêtements d'un brûlé.

2. Début d'incendie :

- en cas de départ de feu, utilisez votre extincteur pour attaquer le feu : sous le moteur et par la calandre ;
- si le feu est déjà déclaré, éloignez-vous du véhicule au plus vite, après avoir mis les éventuelles victimes en sécurité ;
- n'utilisez jamais d'eau !
- ne soulevez jamais le capot !
- attention aux véhicules GPL : risque d'explosion !

→ Art. 223-6 du Code pénal : *"Toute personne qui ne porte pas secours à une personne en danger, soit en agissant elle-même, soit en prévenant les secours, risque une peine de cinq ans d'emprisonnement et une amende de 75 000 euros."*

→ Art. 434-10 du Code pénal : *"Tout conducteur impliqué dans un accident et qui ne s'arrête pas, commet un délit de fuite, et est punissable de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende."*

## Chapitre 4 | Le constat amiable.

Le constat amiable (cf. annexes 6.4 et 6.5) est le document officiel qui sert de base à l'assureur (partie civile) et au contentieux (partie militaire) pour déterminer la part de responsabilité de chacun des conducteurs. **Le constat amiable doit être exact et complet et peut être pré rempli.**

### Art. 64-1. Premières mesures en cas d'accident.

- Rester calme et courtois ;
- Assurer la sécurité des lieux (cf. art. 63-7) :
  - allumer les feux de détresse ou placer le triangle de présignalisation (visible 100 m avant le lieu d'accident) ;
  - pour éviter le sur accident, faire assurer la circulation. Si nécessaire, dégager la chaussée après avoir marqué, à la craie ou par tout autre moyen de circonstance, l'emplacement des véhicules et des traces.
- S'il y a des blessés, prévenir obligatoirement la Police (ville ou agglomération) ou la Gendarmerie (campagne).

### Art. 64-2. Recommandations.

En tant que militaire, le conducteur aura intérêt à prévenir au plus tôt les forces de l'ordre notamment la gendarmerie.

- Même si un procès-verbal est dressé par la Police ou la Gendarmerie, un constat amiable doit être établi.
- **Ne jamais accepter de rendez-vous pour le remplir plus tard.**
- De préférence, prendre l'initiative du constat.
- Utiliser un stylo à bille (noir) pour éviter toute falsification, appuyer vos caractères pour imprimer le double.
- Sur les lieux de l'accident, ne remplir que le *recto* du constat. **C'est cette page seule qui sert à établir les responsabilités.**
- N'aller pas plus loin que le relevé des faits : ne prendre aucun engagement relatif aux responsabilités ou à une prise en charge des dommages adverses.
- Ne remettre aucun document en blanc à l'autre conducteur.
- Retenir les témoins pour prendre leur nom et adresse qui doivent figurer au constat.
- **Vérifier l'exactitude des renseignements mentionnés par l'autre conducteur** (permis de conduire, carte grise, attestation d'assurance).
- Si l'accident implique plus de deux véhicules, rédiger un constat amiable avec chacun des conducteurs des véhicules entrés en contact avec le vôtre.
- Si l'autre conducteur prend la fuite, noter le numéro d'immatriculation du véhicule, la couleur et le type, recueillir, si possible, des témoignages, utiliser le constat amiable pour déclarer l'accident, prévenir la Police (ville ou agglomération) ou la Gendarmerie (campagne) en rendre compte au plus tôt.
- Si l'autre conducteur refuse de remplir ou de signer le constat, inviter le à s'en tenir à la seule constatation des faits. A défaut de signature, le constat perd de son intérêt. Recueillir des témoins et prendre conseil auprès de votre unité ou de la Gendarmerie.
- N'hésiter pas à faire appel aux forces de l'ordre si le conducteur adverse est ivre, agressif ou incapable de remplir le constat.

### Art. 64-3. Définitions utiles.

a) *Arrêt – Stationnement* (cases 1, 2, 3).

On parle d'arrêt lorsque le véhicule est immobilisé le temps de faire monter ou descendre un passager ou de charger ou décharger des marchandises : le conducteur est au volant ou à proximité immédiate du véhicule afin de le déplacer rapidement.

Un véhicule en stationnement est un véhicule immobilisé volontairement.

Un véhicule arrêté à un STOP n'est pas en stationnement.

Une aire de stationnement est un emplacement utilisé pour le stationnement des véhicules. En circulant sur une aire de stationnement, le conducteur doit appliquer le Code de la route.

b) *Lieu privé* (case 4).

C'est un lieu interdit à la circulation publique et annoncé comme tel par un panneau interdisant la circulation à tout véhicule. C'est aussi :

- l'accès à une propriété privée ne desservant que cette propriété et ne faisant pas partie du réseau public ;
- un lieu de circulation réservé à des riverains ou autres catégories de personnes ;
- un lieu interdit par une barrière quelconque.

c) *Chemin de terre* (case 4).

Il s'agit de toute chaussée réunissant à la fois les trois conditions ci-après :

- ne pas être signalée par un panneau réglementaire ;
- ne comporter aucun revêtement (pavés, goudron, bitume) ;
- ne pas faire partie de la voirie communale, départementale ou nationale.

d) *Changement de file* (case 10).

Une file est une succession de deux véhicules ou plus placés l'un derrière l'autre. Il y a un changement de file lorsqu'un véhicule quitte sa file pour en emprunter une autre et s'insérer devant ou derrière un autre véhicule.

Tout écart d'un véhicule d'une file perturbant la circulation de l'autre file est considéré comme un changement de file.

e) *Axe médian*.

Il est matérialisé par une ligne continue ou discontinue au milieu de la chaussée. S'il n'est pas matérialisé, c'est la ligne imaginaire, parallèle aux bords de la chaussée et située à égale distance de ces bords.

Lorsque le bord de la chaussée est occupé par des travaux ou une file de véhicules en stationnement, l'axe médian est la ligne imaginaire séparant, en deux parties égales, la chaussée restant disponible, sauf s'il existe une ligne continue ou discontinue.

### Art. 64-4. Le recto du constat.

- |                         |                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| - Case 1 – Date         | Afin d'éviter toute erreur, il est indispensable de préciser la date et l'heure de l'accident.                                                                                                                                                                            |
| - Case 2 – Localisation | Être aussi précis que possible. L'assureur ou le contentieux peut avoir besoin de venir après coup sur les lieux de l'accident. Si l'accident a eu lieu en rase campagne, préciser la nature de la route (ex : Nationale 113, sens La Réole-Marmande à 2 km de Marmande). |
| - Case 3 – Blessé(s)    | Il est nécessaire de cocher la case "OUI", même si les blessures apparaissent minimes.                                                                                                                                                                                    |

- Case 4 – Dégâts matériels	Cette rubrique permet de signaler tous dégâts matériels autres que ceux des deux véhicules décrits dans le constat. Il faut noter ces dégâts dans la case 14 – Mes observations. (ex : carambolage, matériel transporté, mur, vitrine, objets personnels, ...).
- Case 5 – Témoins	Les témoignages peuvent être déterminants s'il y a désaccord entre les deux conducteurs sur les circonstances de l'accident. Noter soigneusement les noms, les adresses et les numéros de téléphone des témoins ; il est très difficile, après coup, de citer des témoins dont l'identité n'apparaît pas sur le constat. En l'absence de témoin, mentionner "pas de témoin".

<b>Véhicule de l'Etat (véhicule A)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Compléter les rubriques 6, 7 et 8 si elles ne l'ont pas été au préalable.</li> <li>▪ Remplir la rubrique 9.</li> </ul>
<b>Véhicule tiers (véhicule B)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S'assurer que le tiers a bien rempli toutes les rubriques le concernant.</li> <li>▪ Comparer ses mentions avec celles portées sur ses papiers.</li> </ul>

- Case 6 – Service utilisateur / Assuré	Véhicule A – coordonnées de l'unité détentrice dudit véhicule. Véhicule B – éléments figurant sur l'attestation d'assurance. Lorsque le tiers est une société ou une personne morale, prendre correctement le nom et l'adresse ainsi que les contacts téléphoniques, courrier ou courriel.
- Case 7 – Véhicule	Éléments figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise). S'il y a présence d'une remorque dont le PTAC est supérieur à 500 kg, le conducteur doit posséder une carte grise et une plaque d'immatriculation différentes de celle du véhicule tracteur.
- Case 8 – L'Etat .../Société d'assurance	Véhicule A – coordonnées du service chargé d'instruire le dossier (bureau contentieux de la DIRCAT de la RT où l'accident a eu lieu). Véhicule B – Le nom de la société ainsi que l'adresse complète de l'agent ou du courtier local et le numéro de contrat figurent obligatoirement sur l'attestation ainsi que la date de validité.
- Case 9 – Conducteur	Il peut être différent de celui de l'assuré. Prendre les renseignements sur le permis de conduire.
- Case 10 – Le point de choc initial	Cette rubrique concerne uniquement le point de choc initial et non pas la représentation des dégâts matériels. Ce renseignement est particulièrement intéressant pour déterminer les responsabilités. Indiquer par une flèche le sens du point de choc initial.
- Case 11 – Dégâts apparents	Inscrire les dégâts matériels apparents en émettant éventuellement des réserves (l'expert se chargera du détail des dégâts non apparents). (ex : " <i>Sous réserve des dommages matériels ou mécaniques non observés</i> ")
- Case 12 – Colonne centrale et ses 17 cas	Il s'agit de la rubrique la plus importante. La responsabilité civile des deux conducteurs est déterminée d'après les cases à cocher.

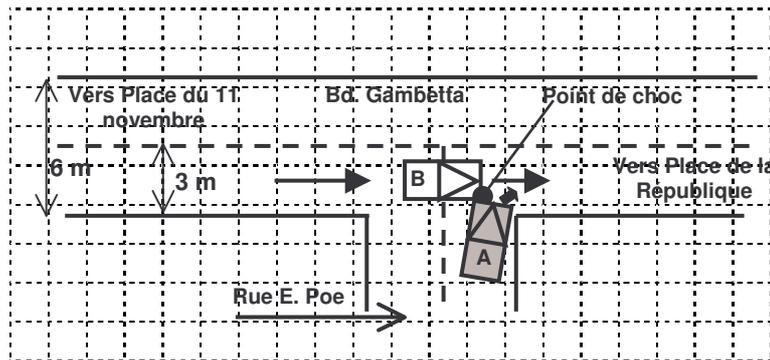
suite Case 12

Etudier bien les 17 cas proposés, ils peuvent se combiner et décrire ainsi de multiples situations.

- Ne pas cocher des mentions ne correspondant pas exactement aux faits ou des mentions aggravantes.
- Ne pas cocher de cases décrivant une manœuvre envisagée. Se contenter de celles indiquant les circonstances au moment du choc.
- Si aucune case à cocher ne correspond aux circonstances de l'accident, utiliser la case 14 – Observations.
- Si le conducteur adverse refuse de cocher certaines cases, faire un croquis avec note et signalisation. Indiquer le(s) véhicule(s) en mouvement et éventuellement le(s) véhicule(s) immobilisé(s).

- Case 13 – Croquis de l'accident

Seul un croquis clair, donnant avec précision l'axe médian, le point de choc initial, la position des véhicules au moment du choc, la direction suivie, la signalisation existante (feux, panneaux, marquage au sol, ...) permet d'établir correctement les responsabilités. Si la circulation le permet, prendre les cotes qui peuvent se mesurer en pas ou, de préférence, en mètres. Le croquis explique les croix inscrites dans cases à cocher. En l'absence de croix, il permet de déterminer les responsabilités.



- Case 14 - Observations

**Rubrique importante.** Si l'un des conducteurs a des remarques particulières, les faire immédiatement. Si le conducteur adverse fait figurer une mention inexacte ou refuse de signer, l'indiquer dans cette rubrique.

Les remarques doivent figurer au recto car au verso, elles n'auraient pas valeur de preuve.

- Case 15 – Signature des conducteurs

Signer et faire signer l'autre conducteur. Ainsi les déclarations seront mutuellement opposables et le règlement sera plus rapide.

**Attention :** si le conducteur adverse a formulé des observations, votre signature signifie que vous êtes d'accord. Noter votre désaccord éventuel dans la case 14 – Observations et signez.

Après les signatures :

- séparer les deux exemplaires ;
- remettre de préférence le deuxième feuillet à l'autre conducteur ;
- **ne plus rien modifier au recto du constat.**

#### **Art. 64-5. Le verso du constat.**

Le verso du constat comporte deux déclarations différentes :

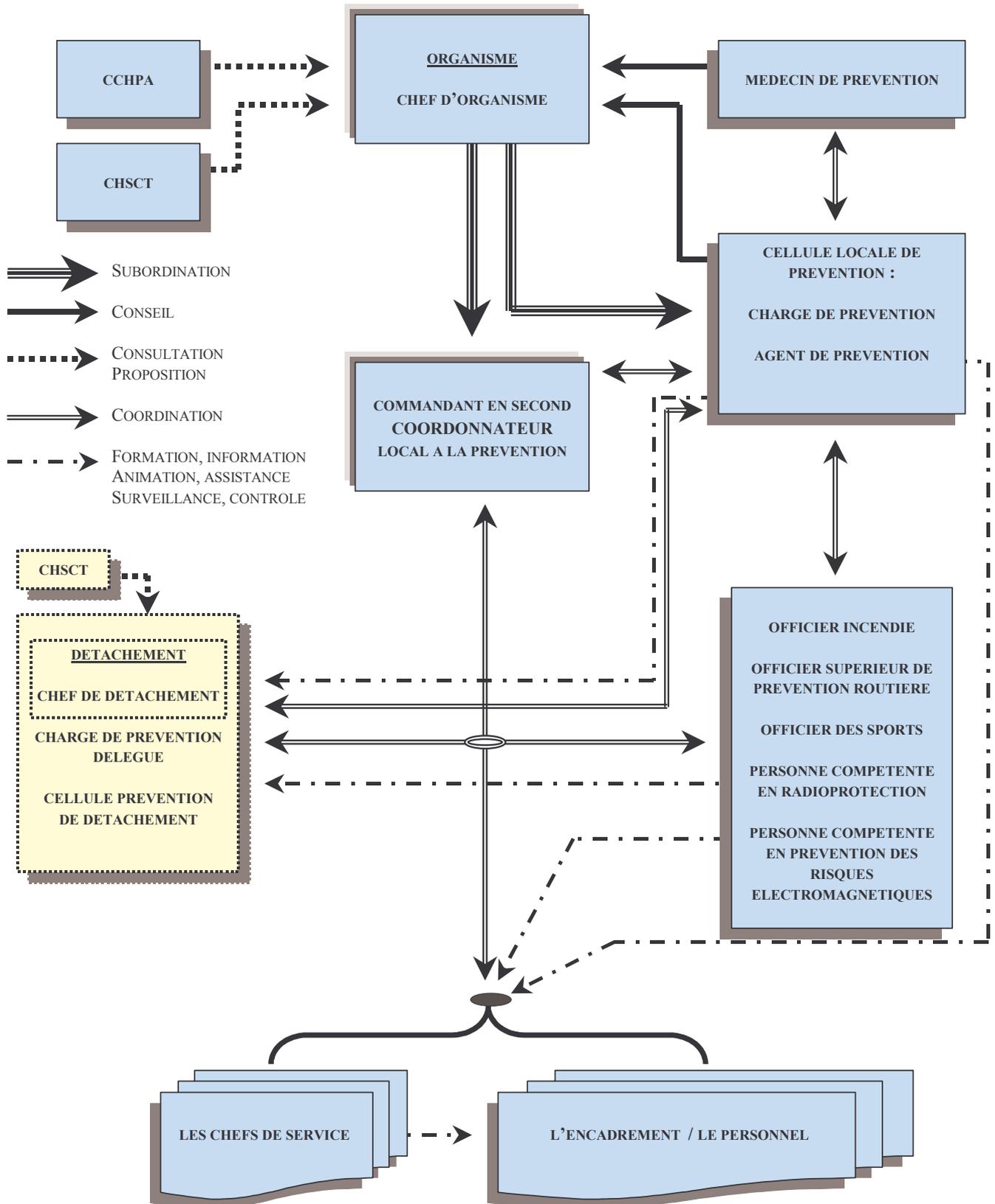
- l'une à remplir par l'agent de l'État (conducteur du véhicule A) et à transmettre, par la voie hiérarchique, au service chargé de régler le dossier (cf. annexe 6.5) ;
- l'autre à remplir par le tiers (conducteur du véhicule B) et à transmettre dans les cinq jours à son assureur même si le véhicule n'a aucun dégât apparent.

Ces feuillets ne doivent être remplis qu'après leur séparation et éventuellement avec l'aide de l'encadrement. Les renseignements à y inscrire n'intéressent pas le conducteur adverse.

## **ANNEXES 6.**

ANNEXE 6.1. Organisation au niveau de l'organisme.	148
ANNEXE 6.2. Modèle d'imprimé de certificat de conducteur d'élite.	149
ANNEXE 6.3. Insigne métallique de conducteur ou pilote d'élite.	150
ANNEXE 6.4. L'imprimé du constat amiable (Recto du modèle de l'Etat).	151
ANNEXE 6.5. L'imprimé du constat amiable (Verso du modèle de l'Etat).	152

ANNEXE 6.1. Organisation au niveau de l'organisme.



ANNEXE 6.2. Modèle d'imprimé de certificat de conducteur d'élite.



**MINISTÈRE DE LA DEFENSE**

**CERTIFICAT DE CONDUCTEUR D'ELITE.**

*Référence : Instruction n° 1615/DEF/SGA du 7 décembre 2005 (BOC, 2006, p.24 ; BOEM 123\* et 679\*).*

Le certificat de conducteur d'élite est décerné au (1)

Né(e) le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_

qui, en qualité de conducteur militaire ou civil de la défense, pendant une période minimale de 2 ans :

- 1°) A parcouru ou effectué au minimum :
  - soit 10 000 kilomètres au volant d'un véhicule relevant de l'article R. 221-4 du Code de la route<sup>42</sup> ;
  - soit 2000 kilomètres ou 50 heures sur route avec un véhicule spécifique<sup>43</sup>.
- 2°) N'a pas provoqué d'accident grave de la circulation à responsabilité engagée ou partagée.
- 3°) N'a pas fait l'objet d'un constat d'infraction aux règles du Code de la route ;
- 4°) A assuré l'entretien et la bonne présentation de son véhicule de dotation, ainsi que de ses documents de bord, tout en ayant affiché une tenue exemplaire tant à son volant qu'à l'unité.

A \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_

Le (2) \_\_\_\_\_

Signature et cachet,

**Nota.** – Le format et l'illustration du présent document sont laissés à l'initiative du commandement.

(1) Grade, nom, prénom, n° identifiant défense.

(2) Grade et nom du commandant de la formation ou de l'autorité assimilée.

<sup>42</sup> Il s'agit des véhicules à roues : motocyclette (moto/A1 et A), véhicule léger (VL/B), poids lourd (PL/C), super poids lourd (SPL/E(C)) et véhicule de transport en commun (TC/D).

<sup>43</sup> Il s'agit des engins blindés à roues, engins blindés chenillés, engins du génie, engins amphibies et autres nécessitant en plus du BMC une qualification propre à leur mise en œuvre.

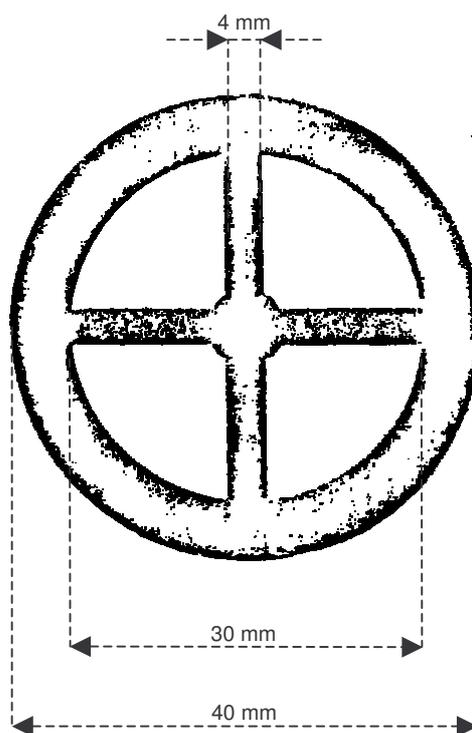
ANNEXE 6.3. Insigne métallique de conducteur ou pilote d'élite.

Homologué sous le n° **G.S. 123**

(décision n° 7018/DEF/EMAT/SHAT/DT/2 du 5 juin 1996).

Description héraldique

: BREVET DE CONDUCTEUR D'ELITE  
*Volant de direction détourné et ajouré d'or.*



ANNEXE 6.4. L'imprimé du constat amiable (Recto du modèle de l'Etat).

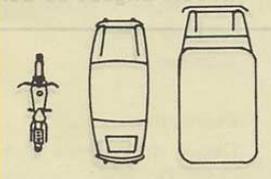
# constat amiable d'accident automobile

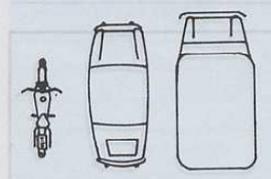
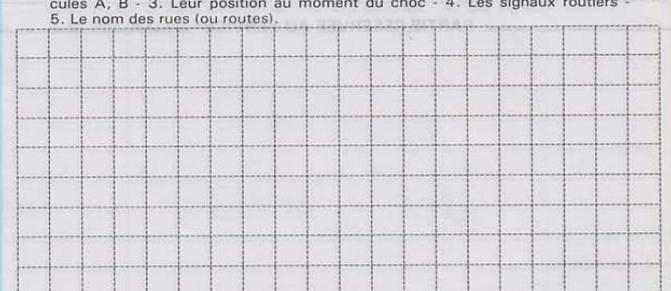
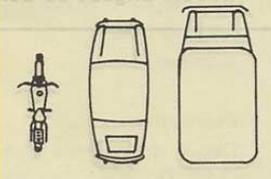
EXEMPLAIRE A CONSERVER  
PAR L'AGENT DE L'ETAT

Ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, mais un relevé des identités et des faits, servant à l'accélération du règlement

à signer obligatoirement par les DEUX conducteurs

<b>1. Date</b> de l'accident	Heure	<b>2. Lieu</b> (pays, n° dépt, localité) :	<b>3. Blessé(s)</b> même léger(s) NON <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> *
<b>4. Dégâts matériels</b> autres qu'aux véhicules A et B NON <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> *		<b>5. Témoins</b> noms, adresses et tél. (à souligner s'il s'agit d'un passager de A ou B) :	

Véhicule de l'Etat (Véhicule A)	12. Circonstances	Véhicule B
<b>6. Service utilisateur :</b> _____ Adresse (rue et n°) : _____ Localité (et code postal) : _____	<b>Mettre une croix (x) dans chacune des cases utiles pour préciser le croquis</b>	<b>6. Assuré</b> souscripteur (voir attest. d'assur.) : Nom : (majusc.) _____ Prénom : _____ Adresse (rue et n°) : _____ Localité (et code postal) : _____ N° tél. (de 9 h à 17 h) : _____ L'Assuré peut-il récupérer la T.V.A. afférente au véhicule ? NON <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/>
<b>7. Véhicule :</b> Marque, type : _____ N° d'immatr. (ou du moteur) : _____	1 en stationnement 2 quittait un stationnement 3 prenait un stationnement 4 sortait d'un parking, d'un lieu privé, d'un chemin de terre 5 s'engageait dans un parking, un lieu privé, un chemin de terre 6 s'engageait sur une place à sens giratoire 7 roulait sur une place à sens giratoire 8 heurtait l'arrière de l'autre véhicule qui roulait dans le même sens et sur la même file 9 roulait dans le même sens et sur une file différente 10 changeait de file 11 doublait 12 virait à droite 13 virait à gauche 14 reculait 15 empiétait sur la partie de chaussée réservée à la circulation en sens inverse 16 venait de droite (dans un carrefour) 17 n'avait pas observé un signal de priorité	<b>7. Véhicule :</b> Marque, type : _____ N° d'immatr. (ou du moteur) : _____ <b>8. Société d'assurance :</b> N° de contrat : _____ Agence (ou bureau ou courtier) : _____ N° de carte verte : _____ (Pour les étrangers) Attest. ou carte verte } valable jusqu'au _____ Les dégâts matériels du véhicule sont-ils assurés ? NON <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/>
<b>8. L'Etat, propriétaire du véhicule, est son propre assureur.</b> Service chargé d'instruire le dossier Dénomination : _____ Adresse : _____ Tél. : _____	<b>Indiquer le nombre de cases marquées d'une croix</b>	<b>9. Conducteur (voir permis de conduire) :</b> NOM : (majusc.) _____ Prénom : _____ Adresse : _____ Permis de conduire n° _____ Catégorie (A, B, ...) _____ Délivré par _____ le _____ Permis valable du _____ au _____ (Pour les catégories C, C1, D, E, F et les taxis)
<b>9. Conducteur (voir permis de conduire) :</b> NOM : (majusc.) _____ Prénom : _____ Adresse : _____ Permis de conduire n° _____ Catégorie (A, B, ...) _____ Délivré par _____ le _____ Permis valable du _____ au _____ (Pour les catégories C, C1, D, E, F et les taxis)		<b>10. Indiquer par une flèche (→) le point de choc initial</b>  <b>11. Dégâts apparents :</b> _____ _____

<b>10. Indiquer par une flèche (→) le point de choc initial</b>  <b>11. Dégâts apparents :</b> _____ _____	<b>13. Croquis de l'accident</b> Préciser : 1. Le tracé des voies - 2. La direction (par des flèches) des véhicules A, B - 3. Leur position au moment du choc - 4. Les signaux routiers - 5. Le nom des rues (ou routes). 	<b>10. Indiquer par une flèche (→) le point de choc initial</b>  <b>11. Dégâts apparents :</b> _____ _____
<b>14. Observations :</b> _____ _____	<b>15. Signature des conducteurs</b> A _____ B _____	<b>14. Observations :</b> _____ _____

\* En cas de blessures ou en cas de dégâts matériels autres qu'aux véhicules A et B, relever les indications d'identité, d'adresse, etc.

Ne rien modifier au constat après les signatures et la séparation des exemplaires des 2 conducteurs

Voir déclaration de l'Agent au verso →

ANNEXE 6.5. L'imprimé du constat amiable (Verso du modèle de l'Etat).

# déclaration

à remplir par l'agent et à transmettre d'urgence par la voie hiérarchique au Service chargé de régler le dossier.

---

**1. Nom de l'agent :** Prénom : \_\_\_\_\_ Age : \_\_\_\_\_ Grade : \_\_\_\_\_ Service : { Dénomination : \_\_\_\_\_ Adresse : \_\_\_\_\_ Téléphone : \_\_\_\_\_

**2. Véhicule de l'Etat :** N° domanial : \_\_\_\_\_ Marque et type : \_\_\_\_\_  
Garage d'attache : \_\_\_\_\_ Garage après l'accident : \_\_\_\_\_

**3. Dégâts matériels autres** qu'aux véhicules A et B (nature et importance; nom et adresse du propriétaire) : \_\_\_\_\_

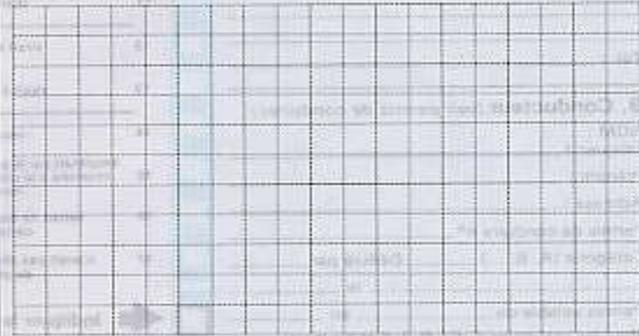
---

**4. Blessé(s) :** NOM : \_\_\_\_\_ Prénom et âge : \_\_\_\_\_ Adresse : \_\_\_\_\_ Profession : \_\_\_\_\_ Degré de parenté avec l'assuré ou le conducteur : \_\_\_\_\_ Est-il salarié de l'assuré ?  OUI  NON Nature et gravité des blessures : \_\_\_\_\_ Situation au moment de l'accident (conducteur, passager, avant ou arrière du véhicule A ou B, cycliste, piéton) : \_\_\_\_\_ Premiers soins ou hospitalisation à : \_\_\_\_\_ Portait-il casque ou ceinture ?  OUI  NON

---

**5. Circonstances de l'accident :** \_\_\_\_\_

**CROQUIS** (seulement s'il n'a pas déjà été fait sur le constat au recto).  
Designier les véhicules par A et B conformément au recto.  
Préciser : 1. Le tracé des voies - 2. La direction (par des flèches) des véhicules A, B - 3. Leur position au moment du choc - 4. Les signaux routiers - 5. Le nom des rues (ou routes).



---

**6. A-t-il été établi un procès-verbal de gendarmerie ?**  OUI  NON **Un rapport de police ?**  OUI  NON  
Si oui : Brigade ou Commissariat de \_\_\_\_\_

---

**PARTIE RESERVEE AU SERVICE**



A

B



A

Une déclaration doit être établie pour tout accident, même si les dégâts sont peu importants, même si aucun tiers n'est en cause ou si le tiers a déclaré qu'il ne formulerait pas de réclamation.

A \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_  
*Signature de l'agent :*

<b>TITRE 7</b>	<b>LA FORMATION DES INSTRUCTEURS.</b>
<b>Préambule</b>	<b>L'autorisation militaire d'enseigner.</b>

Pour être en mesure d'attester du droit d'enseigner dont il dispose, tout instructeur civil ou militaire d'IEC doit être porteur d'une carte baptisée « Autorisation militaire d'enseigner » dont le modèle figure en annexe 7.1.

Le droit d'enseigner que confère cette carte ne s'exerce que dans le cadre de l'IEC au sein d'une structure IEC agréée de l'armée de terre. Cette carte est délivrée et mise à jour par le commandant de la formation d'emploi (ELT, 4<sup>ème</sup> RE/CIEC ou CIECA).

Le titulaire de l'autorisation militaire d'enseigner peut faire l'objet d'une mesure de retrait ou de suspension de cette autorisation dans les cas suivants :

- retrait ou suspension du permis de conduire et/ou du brevet militaire de conduite ;
- inaptitude médicale notifiée par un médecin militaire pour les instructeurs militaires ou par le médecin du travail pour les instructeurs civils ;
- inaptitude professionnelle.

Lorsque le titulaire d'une autorisation militaire d'enseigner est affecté hors d'une structure IEC agréée, sa carte est déposée dans son dossier personnel.

## Chapitre 1<sup>er</sup> La formation des instructeurs militaires d'IEC.

### Art. 71-1. Généralités.

Le personnel militaire affecté dans les CIEC ou dans les CIECA doit obligatoirement avoir suivi une formation pédagogique et technique spécifique. Afin de disposer d'instructeurs de qualité, ces derniers doivent être soigneusement sélectionnés et recevoir une formation adaptée aux méthodes utilisées dans les organismes dispensant l'IEC. Le parcours professionnel des instructeurs militaires d'IEC est présenté en annexe 7.2.

L'appellation des instructeurs militaires d'IEC correspond à cinq fonctions qui se distinguent par le corps statutaire et l'emploi détenu (cf. TTA 129). Il s'agit des fonctions :

- d'aide-moniteur ;
- de moniteur adjoint ;
- de moniteur ;
- de moniteur supérieur ;
- de moniteur expérimenté.

→ TTA 129 – Descriptif des métiers et de la formation – Tome 1 (Personnel militaire).

### Art. 71-2. La formation des aides-moniteurs.

Les aides-moniteurs sont formés au cours d'une FSE IEC organisée dans l'un des CIEC nationaux, sous la responsabilité des ELT, au CIEC de la Légion étrangère ou dans une CIECA sous la responsabilité du corps d'appartenance. Sanctionné par l'attribution du CTE, cette formation prépare l'aide-moniteur à enseigner la conduite des véhicules de la catégorie VL.

#### a) *Qualités requises.*

L'orientation vers la fonction d'aide-moniteur requiert les qualités suivantes :

- un bon équilibre général (robustesse, calme, patience) pour un travail continu et exigeant une tension soutenue ;
- une conscience professionnelle ;
- une clarté d'expression ;
- une probité ;
- une maturité d'esprit.

#### b) *Conditions d'admission.*

Le stage FSE est ouvert au personnel militaire du ministère de la défense dans les conditions fixées par la circulaire relative à la FSE des MDR du domaine de spécialités MVT.

#### c) *Programme.*

Le programme du stage dont le contenu est défini dans la circulaire relative à la FSE du domaine de spécialité MVT, vise à former les aides-moniteurs dans les domaines pratiques et théoriques (pédagogie, connaissances techniques, conduite des véhicules, prévention routière, Code de la route).

→ Circulaire sous timbre CoFAT relative à la formation de spécialité élémentaire du domaine de spécialités mouvements-ravitaillements (MVT).

### **Art. 71-3. La formation des moniteurs adjoints et moniteurs.**

Les moniteurs adjoints et les moniteurs sont formés au cours d'une action de formation de spécialité du 1<sup>er</sup> degré (FS1) IEC se déroulant aux ELT à Tours. Cette AF est inscrite au calendrier des actions de formation.

Elle est sanctionnée par le certificat technique du 1<sup>er</sup> degré "instruction élémentaire de conduite" qui confère aux moniteurs adjoints ou moniteurs IEC l'aptitude à enseigner la conduite des véhicules de la catégorie VL.

#### a) *Conditions d'admission.*

Le stage est ouvert :

- aux MDR titulaires du CTE IEC ;
- aux sous-officiers de recrutements semi-direct et rang titulaires du CTE IEC ;
- aux sous-officiers de recrutement direct ;
- au personnel militaire des autres armées et des services communs affecté dans un emploi correspondant ou appelé à l'être.

Ce dernier subit une épreuve d'admission (UV1) correspondant au programme du CTE IEC.

#### b) *Programme.*

Le programme de l'AF est inscrit au TTA 162 (CMVT2 13IEC, CMVT2 21IEC et CMVT6 21IEC).

#### c) *Droit d'enseigner.*

Pour enseigner dans les catégories PL, SPL, TC ou moto, le moniteur adjoint ou le moniteur doit détenir le BMC de la catégorie considérée et avoir suivi le stage de formation spécifique (cf. art.71-7).

➔ Instruction relative à la formation du personnel sous-officier du domaine de spécialités mouvements-ravitaillements (MVT).

### **Art. 71-4. La formation des moniteurs supérieurs et moniteurs expérimentés.**

Les moniteurs supérieurs et moniteurs expérimentés sont formés au cours d'une action de formation de spécialité du 2<sup>ème</sup> degré (FS2) IEC se déroulant aux ELT à Tours. Cette AF est inscrite au calendrier des actions de formation. Elle est sanctionnée par l'obtention de l'attestation FS 2 "instruction élémentaire de conduite" qui confère l'aptitude aux fonctions de moniteur supérieur ou de moniteur expérimenté.

#### a) *Conditions d'admission.*

Cette AF est ouverte aux sous-officiers qui répondent aux conditions générales exigées des candidats au BSTAT.

#### b) *Programme.*

Le programme de l'AF est inscrit au TTA 162 (CMVTD 31IEC).

### **Art. 71-5. La formation des commandants d'unité de CIEC.**

Les capitaines désignés pour commander une unité élémentaire d'IEC sont formés au cours du module de spécialisation IEC programmé pendant le cours des futurs commandants d'unité (CFCU) du domaine MVT dans le cadre de la formation différenciée se déroulant aux ELT à Tours.

#### **Art. 71-6. La formation des chefs de centre.**

Les officiers chefs de centre sont formés au cours d'une AF se déroulant aux ELT à Tours. Cette AF est inscrite au calendrier des actions de formation.

a) *Conditions d'admission.*

Cette AF est ouverte aux officiers supérieurs désignés par la direction du personnel militaire de l'armée de terre (DPMAT).

b) *Programme.*

Le programme de l'AF est inscrit au TTA 162 (AMVTC OFF IEC).

#### **Art. 71-7. Le droit d'enseigner.**

Les instructeurs militaires d'IEC titulaires du CTE IEC ou du CT1 IEC sont autorisés à enseigner dans la catégorie VL.

En outre, pour enseigner dans les autres catégories (PL, SPL, TC ou moto), ils doivent détenir le BMC de la catégorie considérée et suivre un stage de formation spécifique. Cette formation d'adaptation, dispensée dans le CIEC ou la CIECA d'affectation, porte essentiellement sur la réglementation, la pédagogie en véhicule et les conditions d'évaluation. Chaque module est sanctionné par l'attribution d'une attestation témoignant de l'obtention de la mention correspondante (PL, SPL, TC ou moto).

#### **Art. 71-8. L'insigne d'instructeur d'IEC.**

L'attribution des différents certificats et brevets d'instruction élémentaire de conduite autorise le port d'un insigne officiel homologué sous le numéro "H 663" dont les éléments symboliques (volant de direction, cinq panneaux de signalisation, pignon d'engrenage) reposent sur un glaive de métal à la garde en chef. Il est présenté en annexe 7.3.

## Chapitre 2 La formation des instructeurs civils d'IEC.

### Art. 72-1. Généralités.

Au même titre que le personnel militaire, le personnel civil affecté dans les CIEC ou dans les CIECA doit obligatoirement avoir suivi une formation pédagogique et technique spécifique. Afin de disposer d'instructeurs de qualité, ces derniers doivent être soigneusement sélectionnés et recevoir une formation adaptée aux méthodes utilisées dans les organismes dispensant l'instruction de conduite.

L'appellation des instructeurs civils d'IEC correspond à trois fonctions génériques qui se distinguent par le niveau d'emploi détenu (cf. TTA 129). Il s'agit des fonctions :

- de moniteur ;
- de moniteur spécialisé ;
- de moniteur confirmé.

→ TTA 129 – Descriptif des métiers et de la formation – Tome 2 (Personnel civil).

### Art. 72-2. Les prérequis à l'embauche.

Conformément à l'annexe III de l'instruction n° 154/DEF/SGA du 20 février 1995 relative à la nomenclature des professions ouvrières, la profession de conducteur – domaine technique "enseignement de la conduite – n'est accessible qu'aux candidats titulaires du BEPECASER<sup>44</sup> ou d'un titre équivalent de plein droit.

### Art. 72-3. La formation continue.

#### a) *Les besoins.*

Tous les instructeurs civils d'IEC doivent, si possible, être titulaires de la mention "groupe lourd" du BEPECASER. Selon les besoins, certains d'entre eux pourront accéder à la mention "2 roues".

La description en organisation d'un moniteur, titulaire du BAFM, par CIEC est nécessaire pour assurer la formation continue des instructeurs civils d'IEC. En outre, elle génère des économies dans le cadre de la préparation aux mentions "2 roues" et "groupe lourd" du BEPECASER.

#### b) *Les permis motocyclette et "groupe lourd".*

Au regard de la réglementation et au titre de la polyvalence, les instructeurs civils d'IEC ont accès à la préparation aux permis de conduire civils du "groupe lourd" (catégories C – E(C) – D). En fonction du besoin, certains d'entre eux ont également accès au permis de conduire civil motocyclette (catégorie A).

L'obtention de ces permis est un préalable à la préparation des mentions "2 roues" et/ou "groupe lourd" du BEPECASER.

**Nota.** – le personnel civil de la fonction IEC n'a pas droit à l'obtention des BMC.

#### c) *Les mentions "2 roues" et "groupe lourd" du BEPECASER.*

Elles s'adressent aux moniteurs titulaires du diplôme de base du BEPECASER, du permis de conduire de la catégorie A pour la mention "2 roues" et des permis de conduire des catégories C, E(C) et D pour la mention "groupe lourd". Les conditions de candidature sont fixées au Code de la route.

<sup>44</sup> Brevet pour l'Exercice de la Profession d'Enseignant de la Conduite Automobile et de Sécurité Routière.

- Préparation : - en interne si le CIEC dispose d'un instructeur titulaire du BAFM<sup>45</sup> ;  
- externalisée dans le cas contraire.
- Examen : organisé par la Préfecture de rattachement.
- Financement : les préparations et les examens sont budgétisés par la RT de rattachement en fonction d'un plan de formation :  
- élaboré et proposé par le CIEC ;  
- affiné et hiérarchisé par le groupe paritaire de formation ;  
- validé par la RT.

→ Art. R. 212-3 du Code de la route.

→ Arrêté du 10 octobre 1991 (JO du 20/11) modifié relatif aux conditions d'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière.

d) *La préparation au BAFM d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres.*

Elle s'adresse aux moniteurs titulaires du diplôme de base du BEPECASER. Les conditions de candidature sont fixées au Code de la route.

- Préparation : externalisée.
- Examen : organisé par la Préfecture de rattachement.
- Financement : la procédure est la même que pour le financement des mentions "2 roues" et "groupe lourd" du BEPECASER.

→ Arrêté du 23 août 1971 (JO du 15/09) modifié relatif au brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres (BAFM).

#### **Art. 72-4. Les mesures transitoires.**

Certains ouvriers d'Etat, moniteurs d'IEC, ne sont pas titulaires du BEPECASER ou de la mention "groupe lourd". Le présent article définit les conditions dans lesquelles ils peuvent enseigner.

a) *Premier cas.*

Dans le cadre des restructurations, des ouvriers d'Etat ont pu accéder à la profession de conducteur – domaine technique "enseignement de la conduite" – sans être titulaire du BEPECASER. Le droit d'enseigner leur est accordé après obtention du CTE IEC, du permis de conduire civil de la catégorie enseignée et de l'attestation de stage d'adaptation spécifique à cette catégorie.

b) *Deuxième cas.*

De nombreux moniteurs issus du secteur privé ne détiennent pas la mention "groupe lourd" du BEPECASER. Le droit d'enseigner dans les catégories du groupe lourd leur est accordé après obtention du permis de conduire civil de la catégorie enseignée et de l'attestation de stage d'adaptation correspondant à cette catégorie.

La mention "2 roues" n'entre pas dans le champ d'application des mesures transitoires.

La qualification de tous les instructeurs civils d'IEC au BEPECASER et à la mention "groupe lourd" reste l'objectif à atteindre.

---

<sup>45</sup> Brevet d'Aptitude à la Formation des Moniteurs, ...

## Chapitre 3 La formation des autres instructeurs.

### Art. 73-1. La formation des instructeurs VHM (IVHM).

L'instruction de pilotage sur VHM, dispensée dans les corps de troupe, ne peut être conduite que par du personnel ayant reçu une formation technique et pédagogique spécialisée. La formation de ces instructeurs est donc délivrée, en mode centralisé, par le CNAM de Briançon.

#### a) *La formation des IVHM.*

Elle comporte deux niveaux de compétence (cf. annexe 7.4) :

- IVHM élémentaire permet de former les pilotes de niveau 1 et 2 ;
- IVHM spécialiste permet de former les pilotes de niveau 1 et 2 et les pilotes spécialisés montagne de niveau 3 et 4.

La qualification d'IVHM est attribuée pour une durée de cinq ans et est sanctionnée par l'obtention du brevet "instructeur VHM".

#### b) *La formation des formateurs VHM.*

Le formateur VHM est un instructeur spécialiste montagne expérimenté, désigné pour servir comme formateur VHM au sein de la cellule VHM du CNAM afin d'y effectuer la formation des IVHM et valider leurs brevets.

Ce poste ne nécessite pas de formation particulière ni de recyclage. Le formateur VHM perd ses prérogatives et redevient instructeur dès qu'il quitte la cellule VHM du CNAM.

Les formateurs VHM sont recyclés automatiquement par leur pratique quotidienne.

#### c) *Le recyclage des IVHM.*

Il permet de contrôler les acquis des instructeurs IVHM et procéder à leur remise à niveau technique et pédagogique.

Il s'agit d'une formation d'une durée de trois jours dispensée par le CNAM (cf. annexe 7.4).

➔ Instruction n° 273/DEF/EMAT/PRH/DS – n° 3925 DEF/CoFAT/DES/MTN du 12/04/2006 relative aux actions de formation d'adaptation de l'interdomaine montagne.

### Art. 73-2. La formation des instructeurs du 1<sup>er</sup> RCA.

L'instruction élémentaire de pilotage, dispensée au 1<sup>er</sup> RCA, ne peut être menée que par du personnel ayant reçu une formation technique et pédagogique spécialisée.

#### a) *Les prérequis.*

Les formateurs du 1<sup>er</sup> RCA sont tous des militaires issus des domaines de spécialités concernés<sup>46</sup> et sont titulaires des diplômes suivants :

- pour les brigadiers-chefs : BMPE ou CT1 permettant de tenir la fonction d'aide-moniteur blindé ;
- pour les sous-officiers :
  - un BSAT permettant de tenir la fonction de moniteur blindé ;
  - un BSTAT permettant de tenir la fonction de moniteur-chef blindé.

En outre, ils sont titulaires du ou des BMC ainsi que des qualifications correspondant aux types d'engin dont ils ont la charge d'instruction. De surcroît, ils possèdent une solide expérience du service (conduite et entretien) de l'engin considéré.

46 Combat de l'infanterie (INF) – Combat des blindés (BLD) – Feux dans la profondeur (FDP) – Défense sol-air (DSA) – Combat et techniques du génie (GEN) – Maintenance (MAI).

b) *La garantie de la formation dispensée.*

La compétence des formateurs est la garantie d'un standard de formation qui autorise le 1<sup>er</sup> RCA à attester de l'aptitude au pilotage des stagiaires qui lui sont confiés. Cette attestation est indispensable avant d'entamer l'ICP.

c) *La limite de validité.*

La qualité de formateur est perdue dès lors que l'intéressé quitte son emploi de moniteur au 1<sup>er</sup> RCA.

d) *Le programme de formation.*

Quelle que soit l'expérience acquise et quel que soit le niveau d'emploi, tous les formateurs nouvellement affectés au 1<sup>er</sup> RCA suivent un programme commun de formation.

Le principe de la formation des formateurs repose sur le règle du binôme du personnel nouvellement affecté avec un formateur déjà expérimenté.

Le programme s'articule autour de trois modules complémentaires dispensés conjointement au cours d'un stage de rentrée d'une durée de 8 semaines :

- module n°1 : utilisation des simulateurs de pilotage (50% de la formation) ;
- module n°2 : apprentissage spécifique sur engin blindé en gueuse sur les pistes du centre (20%) ;
- module n°3 : pédagogie en salle de cours et sur l'engin blindé (30%).

### **Art. 73-3. Les formateurs en régiment.**

a) *Les limites.*

Pour les véhicules spécifiques dont l'IEP n'est pas dispensée au 1<sup>er</sup> RCA<sup>47</sup> ni dans un centre spécialisé, les régiments sont autorisés à former eux-mêmes leurs pilotes (IEP+ ICP). Cette disposition s'applique à la formation à la conduite ou au pilotage de certains engins blindés à roues ou chenillés, des engins du génie, des engins amphibies et autres.

b) *Le choix du formateur.*

Aucune formation spécifique préalable n'est requise. La désignation relève alors d'une décision de commandement qui s'appuie sur la compétence avérée du personnel désigné et sa qualification (BSTAT exigé pour le responsable du stage, BSAT et CT1 pour son encadrement).

c) *La garantie – l'attestation.*

Dans ces conditions, le corps est seul compétent pour garantir le niveau des stagiaires au regard des besoins opérationnels et des contraintes du Code de la route. Il assure l'évaluation en fin d'IEP et délivre l'attestation indispensable avant de débiter l'ICP.

---

<sup>47</sup> Le cas d'une procédure de demande exceptionnelle de décentralisation de l'IEP dans un régiment (cf. articles 41-1 et 41-2) n'est pas ici abordé.

## **ANNEXES 7.**

ANNEXE 7.1. Modèle de l'imprimé de l'autorisation militaire d'enseigner.	162
ANNEXE 7.2. Parcours professionnel des instructeurs militaires.	163
ANNEXE 7.3. Insigne métallique d'instructeur IEC.	164
ANNEXE 7.4. Programmes de formation des instructeurs VHM.	165

ANNEXE 7.1. Modèle de l'imprimé de l'autorisation militaire d'enseigner.

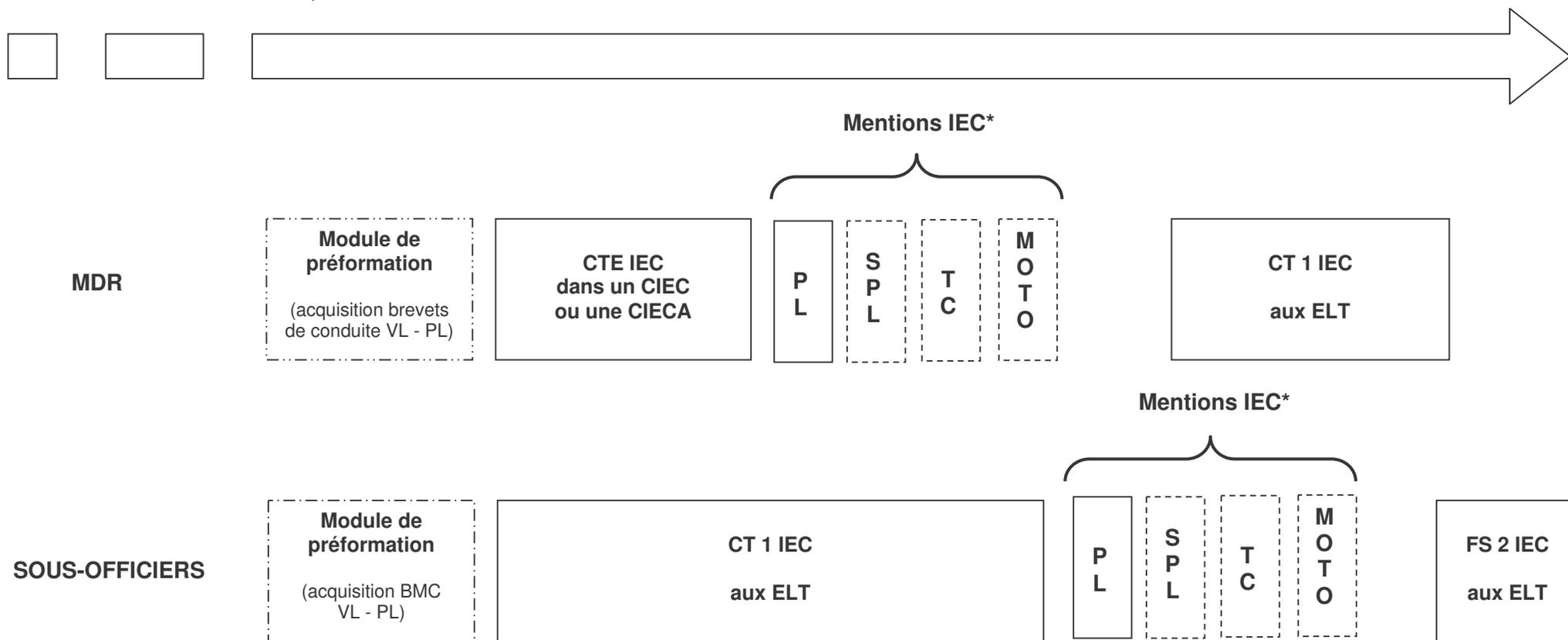
Format 10,5 x 15  
(Recto)

NOTA	
<p>1. Cette carte n'est valable que pour l'enseignement de la conduite des véhicules automobiles des armées dans le cadre de l'instruction élémentaire de conduite (IEC) au sein d'une structure agréée de l'armée de terre.</p> <p>2. Cette carte est délivrée et mise à jour par le commandant de l'organisme d'emploi. L'organisme délivrant la carte renseigne la (les ) case(s) correspondante(s) aux catégories couvertes par l'autorisation.</p> <p>3. Lorsque le titulaire de cette carte est affecté hors d'un organisme IEC agréé, celle-ci est déposée dans le dossier individuel de l'intéressé.</p>	<p><b>AUTORISATION MILITAIRE D'ENSEIGNER LA CONDUITE ET LA SECURITE ROUTIERE</b></p> <p>Valable dans le cadre de l'instruction élémentaire de conduite (IEC) au sein d'un centre ou d'une cellule agréée</p> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; color: red; font-size: small;"> <p><b>Nota.</b> – le titulaire de la présente autorisation doit rendre compte à l'autorité militaire dont il relève du retrait ou de la suspension de son permis de conduire ou de son B.M.C.</p> </div>

Format 10,5 x 15  
(Verso)

TITULAIRE	DIPLOME	MENTION
<p>Nom :</p> <p>Prénom(s) :</p> <p>Corps statutaire</p> <p>Date de naissance :</p> <p>Lieu de naissance :</p> <p>Identifiant défense :</p> <p>Formulaire délivré :</p> <p>le :</p> <p>à :</p> <p>par :</p> <p>(1)</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 10px auto; text-align: center; font-weight: bold;">PHOTO</div> <p>.....</p> <p>signature du titulaire</p>	<b>MOTO</b>	<p>Titre (1) :</p> <p>délivrée le :</p> <p>le :</p> <p>par :</p> <p>(2) (3)</p>
	<b>V.L.</b>	<p>Titre (1) :</p> <p>délivrée le :</p> <p>le :</p> <p>par :</p> <p>(2) (3)</p>
	<b>P.L.</b>	<p>Titre (1) :</p> <p>délivrée le :</p> <p>le :</p> <p>par :</p> <p>(2) (3)</p>
	<b>S.P.L.</b>	<p>Titre (1) :</p> <p>délivrée le :</p> <p>le :</p> <p>par :</p> <p>(2) (3)</p>
	<b>T.C.</b>	<p>Titre (1) :</p> <p>délivrée le :</p> <p>le :</p> <p>par :</p> <p>(2) (3)</p>
<p>1) BEPECASER / Mention "groupe lourd" / Mention "2 roues" / CTE IEC / CT1 IEC / Mention IEC PL,SPL, TC ou MOTO - 2) Signature de l'autorité responsable - 3) Cachet humide.</p>		

ANNEXE 7.2. Parcours professionnel des instructeurs militaires d'IEC.



\* Pré requis : détention du brevet militaire de conduite correspondant.

### ANNEXE 7.3. Insigne métallique d'instructeur IEC.

Homologué sous le n° **H. 663**

Description héraldique :

La couleur du métal de la garde du glaive est différente selon le niveau de formation :

- or : FS2 IEC ;
- argent : CT 1 IEC ;
- bronze : CTE IEC.



ANNEXE 7.4. Programmes de formation des instructeurs VHM.

1. **Formation des IVHM.**

<b>Epreuves d'accès</b>		
Les candidats sont admis en formation à l'issue : - d'un test de pilotage et d'ouverture d'itinéraire ; - d'un test théorique portant sur les caractéristiques et la mécanique du véhicule ; - d'un contrôle du carnet de pilote attestant des 200 heures de pilotage, dont 100 de travail à la lame requises. Les candidats ayant obtenu une moyenne inférieure à 10/20 à l'un des deux tests ou n'ayant pas les heures de pilotage prescrites ne sont pas admis en formation.		8 H
<b>Contenu de la formation</b>		
La formation d'instructeur, d'une durée de deux semaines (durée pédagogique de 80 heures), se compose des modules suivants :		
Pédagogie	- enseignement du pilotage du VHM en tout terrain et en toutes conditions, avec franchissement de coupure humide ; - enseignement du travail à la lame et de l'ouverture d'itinéraire ; - enseignement de l'entretien 1 <sup>er</sup> échelon ; - enseignement de l'utilisation des équipements ; - organisation d'un stage VHM.	46 H
Étude du rôle de conseiller	- étude des réglementations interdomaine montagne, TTA 303 ; - étude du fonctionnement d'une cellule VHM.	6 H
La mission VAC	- conception d'une mission VHM en terrain montagneux enneigé ; - préparation et conduite d'une mission VHM.	12 H
Entretien	- entretien hebdomadaire.	4 H
Test final	- test théorique et pratique.	4 H
<b>Notation</b>		
Elle comprend :		
- une note d'aptitude générale (contrôle continu) ; - des notes à différentes épreuves et dossiers ; - un test théorique et pratique de fin de stage.		
Epreuves :		Coefficients :
- aptitude générale ;		2
- pédagogie ;		4
- rôle de conseiller emploi VHM ;		1
- dossier de mission : la conception ;		1
- dossier de mission : la conduite ;		1
- test final théorique ;		2
- test final pratique.		4
TOTAL		15
<b>Sanction de la formation</b>		
Le candidat ayant obtenu une moyenne égale ou supérieure à 10/20 à chacune de ces épreuves et une moyenne générale supérieure à 12/20 reçoit le brevet d'instructeur VHM élémentaire ou spécialiste montagne (selon la détention ou non du CDHM/CUHM hiver) délivrée par le chef de la cellule VHM du CNAM sous couvert du chef de corps du CNAM. La mention "IVHM élémentaire (ou spécialiste) montagne" sera apposée sur son carnet de pilote. Cette qualification doit être recyclée tous les 5 ans.		

## 2. Formation de recyclage des IVHM.

<b>Contenu du recyclage</b>	
- Contrôle et révision des connaissances théoriques.	3 H
- Contrôle et révision des connaissances de pilotage et d'ouverture d'itinéraire, de franchissement de coupures humides.	8 H
- Contrôle et révision des connaissances sur l'entretien de la machine.	8 H
- Contrôle et révision des connaissances sur l'utilisation des équipements.	3 H
- Retex, débriefing d'accident, changement de réglementation, évolution du concept.	2 H
<b>Sanction de la formation</b>	
Délivrance par le chef de corps du CNAM d'une attestation de recyclage reconduisant pour cinq ans la validité de la qualification "IVHM".	

**FEUILLE DE MISES A JOUR.**

<b>Date de mise à jour</b>	<b>Référence</b>	<b>Objet</b>