



## Chiffres clés 2008

17 février 2009

---

# Contrôle technique & Permis de conduire

GOCA ASBL  
RUE DE LA TECHNOLOGIE 21-25 – B – 1082 BRUXELLES  
TEL. : +32.2.482.34.75 – FAX : +32.2.468.51.82

## TABLE DES MATIERES

LES ENTREPRISES MEMBRES ET LE GOCA .....	3
LE CONTRÔLE TECHNIQUE.....	4
A. Voitures.....	4
B. Véhicules utilitaires et remorques.....	6
C. Autobus - Autocar.....	9
D. Contrôle occasion .....	10
E. Car-Pass .....	10
F. Nouvelle périodicité pour les voitures.....	11
G. Tuning.....	12
H. Contrôle technique routier .....	13
PERMIS DE CONDUIRE .....	15
A. Examens théoriques.....	16
Examen théorique à l'école (« Rijbewijs op school ») .....	17
B. Examens pratiques .....	18
C. Catégorie B: rappel de la réglementation .....	19
D. Résultats de l'enquête concernant la préparation à l'examen pratique catégorie B.....	20
E. Catégorie D: nouvelle réglementation.....	22
QUALITÉ.....	23
Dossier spécifique : traitement de plaintes dans le secteur.....	23
LES MEMBRES DU GOCA.....	25
CONTACT.....	25

## LES ENTREPRISES MEMBRES ET LE GOCA

Le GOCA réunit les 10 entreprises agréées, c'est-à-dire un total de 76 centres de contrôle technique et de 32 centres de permis de conduire. Ces entreprises se chargent du contrôle du parc automobile belge soumis au contrôle technique et de l'organisation des examens en vue de l'obtention du permis de conduire. Ensemble, elles offrent au citoyen un service indépendant, uniforme et de qualité.

**L'indépendance** du secteur, tant vis-à-vis des garages que des autos-écoles, reste une des meilleures garanties pour la poursuite des objectifs que se sont fixés le GOCA et les 10 entreprises-membres, à savoir une meilleure sécurité routière, une diminution de la pollution occasionnée par les véhicules, une meilleure information et davantage de protection pour le consommateur. L'évaluation objective de l'état technique d'un véhicule et l'évaluation de la capacité à la conduite d'un candidat conducteur doivent être garanties pour le client.

**L'uniformité** au sein du secteur et de chaque domaine d'activité est une nécessité dans la mesure où un service hautement qualitatif doit être garanti aux clients. Pour que les entreprises membres puissent accomplir de manière uniforme et hautement qualitative les prestations qui leur sont confiées, le secteur a souhaité bénéficier de la certification ISO 9001:2000. Elles ont ainsi pu démontrer objectivement qu'elles disposaient d'une approche globale pour offrir, systématiquement, un produit de qualité, tant aux clients internes qu'externes. Le processus de certification s'est poursuivi au cours des années.

Cette uniformité est aussi facilitée par la politique menée en matière de recrutement. Les conditions de sélection pour le personnel sont fixées par Arrêté Royal et représentent un des facteurs déterminants pour la compétence et le professionnalisme qui doivent être de mise dans le secteur. Le GOCA organise, au niveau national, des **formations de promotion et des recyclages**. Le groupement répond ainsi aux besoins en formation des entreprises membres.

A côté des contrôles effectués par le SPF Mobilité et Transports – contrôles intensifiés en 2008 - les entreprises membres soumettent leurs stations de contrôle à des contrôles externes, appelés « les contrôles mystery shopping ». Dans chaque station de contrôle en Belgique, des re-contrôles sont réalisés de manière identique par des **contrôleurs externes** ; ceci permet une comparaison des résultats entre les différentes séries de contrôles et une vérification de l'efficacité des éventuelles mesures de qualité prises.

## LE CONTROLE TECHNIQUE

Un contrôle technique régulier du parc belge de véhicules est primordial pour la sécurité routière. Quelle que soit la conception d'un véhicule, son utilisation engendre une usure progressive et un dérèglement de certaines pièces. **Les performances d'origine ne sont pas conservées et, inconsciemment, le conducteur s'y habitue.** C'est pourquoi un contrôle technique annuel obligatoire d'un véhicule est si important. Cette obligation doit en fait être considérée comme une opportunité : le contrôle technique contribue au fait que la Belgique dispose d'un parc de véhicules relativement bien entretenus. Nous ne pouvons qu'insister sur le fait qu'un véhicule bien entretenu est primordial pour la sécurité des occupants et des usagers de la route. Rappelons également qu'en 2008, le contrôle technique a fêté ses 75 ans d'existence en Belgique !

Pour l'année 2008, toutes catégories confondues, **4.301.295 de contrôles complets** ont été effectués dans les 76 stations du contrôle technique (soit une baisse de près de 158.500 unités par rapport à l'an dernier – voir également *Nouvelle périodicité*).

### A. Voitures

L'année 2008 a connu une baisse (- 190.000 unités) des véhicules contrôlés dans la catégorie voitures, soit un total de **3.355.545 contrôles complets**.

La majorité de ces véhicules (2.563.630 véhicules, soit 76%) a reçu un **certificat de visite vert** (avec ou sans remarque) à l'issue du passage au contrôle technique.

Toutefois, on remarque une diminution du nombre de véhicules qui reçoivent un certificat de visite vert sans remarque (- 131.143 unités) et une augmentation de ceux qui reçoivent un certificat de visite vert à validité normale avec remarque (+ 17.037 unités). Ceci est dû, en partie, à l'introduction d'un contrôle spécifique pour les occasions au cours duquel toute une série d'informations sont données au client, notamment des remarques telles que « petites fuites d'huile », « légers points de corrosion », etc. (voir également *le contrôle occasion*).

**En tête du Top 5 des remarques énumérées**, on retrouve toujours la perte d'huile et/ou de liquide de refroidissement, la corrosion ou dégradation de la structure portante, du châssis, de la carrosserie ou des bas de caisse. Les griffes, fêlures, réduction et limite du champ de vision des vitres et panneaux transparents complètent cette liste. Le fait de mentionner ces défauts sur le certificat de visite contribue à une meilleure information du client.

**Une voiture sur cinq (22,72%) reçoit un certificat de visite rouge.** En effet, un certain nombre de pièces cruciales d'un véhicule sont sujettes à l'usure et donnent donc lieu à un code sanction 1 ou 2, c'est-à-dire respectivement une interdiction pure et simple de circuler (43.774 véhicules) ou une validité limitée à 15 jours (712.601 véhicules).

En tête de liste des déficiences 'rouges' se trouvent, tout comme l'an dernier, les feux de croisement, les déficiences liées aux freins (différence entre les forces de freinage d'un même essieu), la suspension arrière, l'état et l'usure des pneus.

**CATÉGORIE VOITURES 3.355.545**

**CARTE VERTE – validité normale 1.156.585**

**CARTE VERTE – avec remarques – validité normale 1.407.045**

**TOP 5 des remarques**

- Perte d'huile ou perte de liquide de refroidissement
- Châssis, structure portante dessous : corrosion/ dégradation
- Carrosserie – panneaux extérieurs, carrosserie – toit : corrosion/ dégradation
- Bas de caisse : corrosion/ dégradation
- Vitres, panneaux transparents : griffes/ fêlures/ champ visuel limité ou déformé/ étoile

**CARTE VERTE – validité limitée à 3 mois 35.540**

**TOP 5 des déficiences**

- Certificat de conformité : manque/ erroné/ date manque
- Pneus : capacité insuffisante/ dimensions non conformes au procès-verbal d'agrément/ espace libre non réglementaire/ index radius/ index vitesse
- Surbaissement – attestation de montage, surbaissement – rapport de validation : ne correspond pas/ incomplet/ non réglementaire
- Certificat d'immatriculation : erreur/ illisible/ genre inexact/ manque (bien que immatriculé)
- Transformations : remplacement des ressorts en spirale par d'autres à autres caractéristiques (dimensions – hauteur – diamètres – épaisseur du fil, le pas,...)/ tout abaissement d'une manière ou d'une autre/ fauteuils sans maintenir les fixations originales

**CARTE ROUGE – validité limitée à 15 jours 712.601**

**TOP 5 des déficiences**

- Feux de croisement : le réglage d'un ou des deux feux est hors tolérance
- Frein de service : différence de 25 à 50% entre les forces de freinage d'un même essieu
- Test de suspension arrière : contact pneu-route insuffisant / différence gauche-droite trop grande
- Pneus : état/ usure
- Gaz d'échappement (fumée diesel : l'opacité est supérieure au maximum autorisé)

**CARTE ROUGE – interdiction à la circulation 43.774**

**TOP 5 des déficiences**

- Frein de service : différence de plus de 50% entre les forces de freinage d'un même essieu
- Pneus : état
- Feux stop : aucun feu stop ne fonctionne ou n'est présent
- Freins (transmission hydraulique) : fuite
- Frein de service : forces de freinage inférieures à 50% du minimum imposé

## B. Véhicules utilitaires et remorques

La toute grande majorité des véhicules présentés au contrôle technique périodique pour ces deux catégories a reçu un certificat de visite vert :

- 497.992 véhicules utilitaires sur un total de 645.302 (77%)
- 174.767 remorques sur un total de 226.091 (77%).

18.296 véhicules (11.359 utilitaires et 6.937 remorques) ont reçu un **certificat de visite 'rouge'** avec interdiction de circuler. Et un peu plus de 160.000 certificats de visite 'rouges' avec une validité de 15 jours ont été délivrés pour ces deux catégories.

Dans le **Top 5 des défauts** pour ces catégories, on retrouve les défauts ayant un rapport avec le système de freinage. Le mauvais fonctionnement de ce système peut entraîner de graves conséquences. En effet, en cas de déséquilibre de freinage, le véhicule partira vers la gauche ou la droite au moment du freinage provoquant éventuellement la perte de contrôle du véhicule.

<b>CATEGORIE UTILITAIRES</b>	<b>645.302</b>
<b>CARTE VERTE – validité normale</b>	<b>225.128</b>
<b>CARTE VERTE – avec remarques – validité normale</b>	<b>272.864</b>
<b>TOP 5 des remarques</b>	
- Vitres, panneaux transparents : griffes/ fêlures/ champ visuel limité ou déformé/ étoile	
- Châssis, structure portante dessous : corrosion/ dégradation	
- Perte d'huile ou perte de liquide de refroidissement	
- Carrosserie – panneaux extérieurs, carrosserie – toit : corrosion/ dégradation	
- Pneus : état / usure (différence gauche-droite)	
<b>CARTE VERTE – validité limitée à 3 mois</b>	<b>13.481</b>
<b>TOP 5 des défauts</b>	
- Fiche technique : manque/ faux	
- Certificat d'immatriculation : erreur/ illisible/ genre inexact/ manque (bien que immatriculé)	
- Garde-boue, bavettes, anti-projections : non réglementaire/ absence	
- Plaque d'identification : non réglementaire/ erronée/ manque	
- Certificat de conformité : manque/ erroné/ date manque	
<b>CARTE ROUGE – validité limitée à 15 jours</b>	<b>122.470</b>
<b>TOP 5 des défauts</b>	
- Feux de croisement : le réglage d'un ou des deux feux est hors tolérance	
- Frein de service : différence de 25 à 50% entre les forces de freinage d'un même essieu	
- Pneus : état/ usure	
- Articulation de suspension, Axe de fusée : état / fixation / jeu / blocage / cache-poussières déchiré	
- Rotules de direction : état/ fixation/ jeu/ blocage/ cache-poussière déchiré	
<b>CARTE ROUGE – interdiction à la circulation</b>	<b>11.359</b>
<b>TOP 5 des défauts</b>	
- Frein de service : différence de plus de 50% entre les forces de freinage d'un même essieu	
- Feux stop : aucun feu stop ne fonctionne ou n'est présent	
- Pneus : état	
- Frein de service : forces de freinage inférieures à 50% du minimum imposé	
- Tare : plus grande que la masse maximale autorisée	

**CATEGORIE REMORQUES** **226.091**

**CARTE VERTE – validité normale** **119.411**

**CARTE VERTE – avec remarques – validité normale** **55.356**

**TOP 5 des remarques**

- Châssis, structure portante dessous : corrosion/ dégradation
- Feux de brouillard arrière : état/ fonctionnement/ positionnement/ non réglementaire
- Dispositif de liaison tracteur – remorque : état/ jeu
- Garde-boue, bavettes, anti-projections : état
- Pneus : état/ usure (différence gauche-droite)

**CARTE VERTE – validité limitée à 3 mois** **6.442**

**TOP 5 des déficiences**

- Mesure RD – le véhicule ne répond pas aux conditions de mesure RD pour le contrôle de l'efficacité de freinage à la MMA - Masse Maximale Autorisée
- Garde-boue, bavettes, anti-projections : non réglementaire/ absence
- Certificat de conformité : manque/ erroné/ date manque
- Fiche technique : manque/ faux
- Certificat d'immatriculation : erreur/ illisible/ genre inexact/ manque (bien qu'immatriculé)

**CARTE ROUGE – validité limitée à 15 jours** **37.945**

**TOP 5 des déficiences**

- Frein de service : différence de 25 à 50% entre les forces de freinage d'un même essieu
- Feux stop : seulement un feu stop obligatoire fonctionne ou est présent/ l'intensité est inférieure au minimum prescrit
- Frein à inertie : fonctionnement/ le système de remise en service automatique ne fonctionne pas après une marche arrière/ état/ course
- Feux de position arrière : un ou deux manque(nt) ou ne fonctionne(nt) pas/ l'intensité est inférieure au minimum prescrit
- Le véhicule ne répond pas à l'efficacité de freinage exigée à la MMA - Masse Maximale Autorisée

**CARTE ROUGE – interdiction à la circulation** **6.937**

**TOP 5 des déficiences**

- Frein de service : différence de plus de 50% entre les forces de freinage d'un même essieu
- Frein de service : forces de freinage inférieures à 50% du minimum imposé
- Feux stop : aucun feu stop ne fonctionne ou n'est présent
- Pneus : état
- Frein de stationnement : forces de freinage inférieures à 50 % du minimum



## C. Autobus - Autocar

**31.367 véhicules** de cette catégorie se sont présentés au contrôle technique périodique par rapport à 30.583 l'an dernier.

6.129 **certificats de visite 'rouge'** (19,54%) ont été émis, dont une majorité avec une validité limitée à 15 jours. Dans cette catégorie, comme pour celle des utilitaires et des remorques, ce sont les défauts liés aux freins qui sont le plus fréquemment constatés (frein de service, frein de stationnement, transmission hydraulique). Les feux et les pneus complètent la liste des défauts importants.

**CATEGORIE AUTOBUS-AUTOCAR 31.367**

**CARTE VERTE – validité normale 8.127**

**CARTE VERTE – avec remarques – validité normale 16.673**

**TOP 5 des remarques**

- Châssis, structure portante dessous : corrosion/ dégradation
- Perte d'huile ou perte de liquide de refroidissement
- Carrosserie – panneaux extérieurs, carrosserie – toit : corrosion/ dégradation
- Vitres, panneaux transparents : griffes/ fêlures/ champ visuel limité ou déformé/ étoile
- Carrosserie – cabine, marchepied, équipement complémentaire : corrosion / dégradation / pièces de carrosserie tranchantes / fixation carrosserie

**CARTE VERTE – validité limitée à 3 mois 438**

**TOP 5 des défauts**

- Véhicule modifié pour handicapé : attestation d'adaptation manque
- Numéro de châssis : introuvable/ identification impossible
- Plaque d'identification : non réglementaire/ erronée/ manque
- Conformité : non-conforme au P.V.A.
- Sièges : non réglementaires / manque de confort minimal

**CARTE ROUGE – validité limitée à 15 jours 5.486**

**TOP 5 des défauts**

- Frein de service : différence de 25 à 50% entre les forces de freinage d'un même essieu
- Feux de croisement : le réglage d'un ou des deux feux est hors tolérance
- Articulation de suspension, axe de fusée : état/ fixation/ jeu/ blocage/ cache-poussière déchiré
- Châssis, structure portante dessous : corrosion/ dégradation/ mauvaise réparation
- Pneus : état / usure

**CARTE ROUGE – interdiction à la circulation 643**

**TOP 5 des défauts**

- Frein de service : différence de plus de 50% entre les forces de freinage d'un même essieu
- Frein de service : forces de freinage inférieures à 50% du minimum imposé
- Pneus : état
- Feux stop : aucun feu stop ne fonctionne ou n'est présent
- Freins (transmission hydraulique) : fuite

## D. Contrôle occasion

Tout vendeur d'un véhicule d'occasion doit s'assurer que le véhicule a subi un contrôle occasion spécifique dans l'une des stations de contrôle technique. Outre l'habituel contrôle technique de sécurité et environnement du véhicule, **80 points supplémentaires** sont vérifiés lors du contrôle occasion.

Les résultats de ce contrôle sont repris dans un **rapport d'occasion**. Le certificat de visite et le rapport occasion reflètent l'état du véhicule au moment de sa présentation au contrôle.

Sur l'année 2008, **738.613 rapports d'occasion** ont été délivrés (684.617 en 2007).

*Depuis le 15/11/2006, dans la plupart des stations, particuliers et professionnels peuvent **prendre rendez-vous** via le **numéro national 0902/02010 pour un contrôle occasion**. Le client appelle le numéro 0902/02010 et est pris en charge par une téléphoniste qui lui donne un rendez-vous dans la station de son choix. Cela s'inscrit dans la volonté du secteur de développer des services à la clientèle permettant, notamment, de réduire le temps d'attente dans les stations les plus fréquentées. Il est également à noter que certaines entreprises membres ont développé, pour leurs stations, un module interactif qui permet de prendre rendez-vous pour le contrôle occasion via Internet, sans frais de téléphone. Depuis lors, toutes les entreprises membres sont en train de développer un tel module. La dernière tendance, dans certaines stations de contrôle technique, est de permettre des rendez-vous pour le contrôle périodique également.*

## E. Car-Pass

Au cours de 2008, 730.616 Car-Pass<sup>1</sup> ont été délivrés (737.272 en 2007), dont 559.532 (659.894 en 2007) via les stations de Contrôle Technique. Parmi ceux-ci, 154.685 (172.744 en 2007) ont été délivrés gratuitement<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Créée en 2006 par FEDERAUTO, la FEBIAC et les 10 entreprises agréées pour le contrôle technique des véhicules, l'asbl Car-Pass gère une base de données des numéros de châssis et du kilométrage de la plupart des voitures et des véhicules de moins de 3,5T immatriculés en Belgique. Tout particulier ou professionnel qui vend un véhicule d'occasion doit pouvoir remettre un Car-Pass à l'acheteur. Ainsi, ce dernier aura une vue transparente sur l'évolution du compteur et pourra mieux évaluer la valeur réelle du véhicule. Le Car-Pass est délivré par les stations de contrôle technique avec le rapport occasion. Il donne un aperçu de l'historique du kilométrage du véhicule. Il coûte 6,15 EUR, TVA comprise.

<sup>2</sup> Si le Car-Pass comporte moins de 4 kilométrages, il est gratuit.

## F. Nouvelle périodicité pour les voitures

La première visite d'un véhicule doit avoir lieu lorsque celui-ci atteint l'**âge de 4 ans**.

Pour les véhicules âgés de 6 ans maximum, un **certificat de validité d'une durée de 2 ans** sera remis si :

- le véhicule est présenté à temps ;
- s'il affiche un kilométrage inférieur à 100.000 kilomètres ;
- si un certificat vert, sans limitation de validité, est délivré.

**Cette période n'est pas automatiquement renouvelable** : au contrôle technique suivant, le véhicule peut recevoir un certificat de visite avec validité d'un ou deux ans si son état et ses caractéristiques le justifient.

Pour les véhicules de plus de 6 ans, le contrôle technique périodique se fait **toujours sur base annuelle**.

En 2008, **267.962 véhicules** ont bénéficié d'un certificat de visite valable pour une **période de 2 ans**.

Il ne faut pas comparer ce chiffre avec celui de 2007 étant donné l'évolution des critères d'obtention du bonus, à savoir :

- du 01/05/2006 au 30/04/2007, seuls les véhicules de 4 ans avaient droit au bonus ;
- depuis le 01/05/2007, les véhicules de 4, 5 et 6 ans ont droit au bonus.

### **Certificats de visite avec périodicité de deux ans délivrés de janvier à décembre 2008 (2007)**

Nombre de véhicules de maximum 6 ans dans les conditions d'obtention d'un certificat de visite valable deux ans en 2008 : **373.962** (456.686 en 2007).

Nombre de ces véhicules ayant bénéficié en 2008 d'un certificat de visite valable 2 ans :  
**267.962** (294.525 en 2007).

---

## G. Tuning

L'objectif de la législation en vigueur est de s'assurer qu'un véhicule ne puisse circuler sur la voie publique que lorsque la sécurité du conducteur, ainsi que celle des autres usagers de la route, soit garantie à tout moment. C'est pourquoi, toute transformation apportée à un véhicule doit être indiquée sur le **rapport de tuning** transmis au client en même temps que le certificat de visite.

<b>Tuning – Tableau récapitulatif</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
<b>Total des véhicules présentés et validés pour le tuning</b>	<b>148.014</b>	<b>201.466</b>	<b>186.648</b>
<b>Véhicules présentés au contrôle avec surbaissement</b>	<b>34.188</b>	<b>35.688</b>	<b>36.717</b>
Surbaissement – Rapport de validation d'un labo agréé	8.077	5.885	3.159
Véhicule surbaissé avec une garde au sol de minimum 11 cm au moment du contrôle	23.678	27.749	32.085
Véhicule surbaissé d'origine par le constructeur	1.387	1.145	872
Véhicule surbaissé importé avec mention de surbaissement sur le certificat d'immatriculation étranger	1.046	909	601
<b>Autres types de tuning (tout type de transformation par rapport au véhicule original qui n'est pas faite par le constructeur – exemple : rétro, roues, phares, portières, sièges...)</b>	<b>113.826</b>	<b>165.778</b>	<b>149.931</b>

## H. Contrôle technique routier

La Directive européenne 2000/30/CE stipule que des contrôles techniques systématiques doivent être effectués le long des routes pour les poids lourds et autobus. La Belgique étant un pays de transit par excellence, **ce contrôle au bord de la route** a été appliqué aux véhicules belges et étrangers.

Les données récoltées durant ces contrôles donneront ainsi une image correcte de l'état du parc des véhicules utilitaires circulant sur le territoire belge, indépendamment du pays d'immatriculation.

En tant que fédération, le GOCA a participé au groupe de travail « Contrôle au bord de la route » qui a élaboré le concept technique permettant de réaliser ces contrôles avec un set de contrôle mobile spécifique. Une convention entre l'Etat belge, les entreprises membres, le GOCA et le FIA a permis de mettre en oeuvre cette procédure de contrôle.

**Dans les grandes lignes, ce concept se présente sous forme :**

- d'un camion avec un groupe électrogène et une plateforme pour le chargement et le déchargement d'un banc test de freins mobile;
- d'une remorque construite sur mesure avec toute l'infrastructure adéquate;
- d'une installation informatique sans fil pour traiter les mesures et les données administratives.

**8.996 en 2007, et en 2008, 10.269 véhicules ont été contrôlés.**

## Chiffres contrôle technique routier 2008

Nombre de véhicules contrôlés	<b>10.269</b>	<b>%</b>
Véhicules avec 'Defects'	<b>2.553</b>	<b>24,86</b>
Véhicules avec 'Minor Defects'	<b>1.750</b>	<b>17,04</b>
Véhicules avec 'Major Defects'	<b>810</b>	<b>7,89</b>
Véhicules avec 'Dangerous Defects'	<b>680</b>	<b>6,62</b>

Véhicules avec une défectuosité grave 'Dangerous Defect'	<b>680</b>	<b>6,62</b>
Véhicules avec une défectuosité grave 'Major Defect'	<b>601</b>	<b>5,85</b>
Véhicules avec une défectuosité grave 'Minor Defect'	<b>1.272</b>	<b>12,39</b>

Nombre de défectuosités enregistré	4.756	%	Nombre	%
Description			véhicules	
Identification	<b>35</b>	0,74%	32	0,31%
Braking system and components	<b>692</b>	14,55%	437	4,26%
Steering linkages	<b>76</b>	1,60%	60	0,58%
Visibility	<b>636</b>	13,37%	579	5,64%
Lamps, lighting and signaling devices	<b>1.777</b>	37,36%	1158	11,28%
Wheels, tyres	<b>506</b>	10,64%	433	4,22%
Suspension (visible defects)	<b>49</b>	1,03%	42	0,41%
Chassis (visible defects)	<b>854</b>	17,96%	655	6,38%
Other equipment	<b>72</b>	1,51%	68	0,66%
Tachograph (installation)	<b>36</b>	0,76%	30	0,29%
Speed limiting device (installation)	<b>7</b>	0,15%	7	0,07%
Exhaust system / smoke opacity	<b>16</b>	0,34%	14	0,14%
Gaseous emissions	<b>0</b>	0,00%	0	0,00%
Evidence of fuel and/or oil spillage	<b>0</b>	0,00%	0	0,00%

Défectuosités les plus fréquemment constatées:

- |                          |         |
|--------------------------|---------|
| 1) feux - signalisation: | 37,36 % |
| 2) chassis               | 17,96 % |
| 3) pneus:                | 14,55 % |

## PERMIS DE CONDUIRE

Depuis 1977, chaque candidat conducteur passe un examen théorique et un examen pratique en vue d'obtenir un permis de conduire. La réussite de ces examens suppose des connaissances du code de la route, de la technique nécessaire à la conduite d'un véhicule, et une pratique suffisante de la circulation routière. L'objectif de ces examens est de garantir la sécurité des usagers de la route.

- L'examen théorique teste la connaissance du code de la route, de la conduite défensive et respectueuse de l'environnement, et les bases en matière de technique automobile. Il s'appuie sur des techniques audiovisuelles. L'avantage de cette méthode est de placer le candidat dans une situation s'approchant au maximum de la situation réelle sur la route.
- Le candidat passe individuellement l'examen sur ordinateur. Le temps de réflexion maximal est de 15 secondes par question. La diapositive et la question écrite apparaissent à l'écran ; simultanément, le candidat entend dans le casque une voix qui lit la question.
- Les candidats qui apportent la preuve que leurs facultés mentales et/ou intellectuelles, et/ou que leur niveau d'alphabétisation sont insuffisants pour passer l'examen théorique audiovisuel dans les formes prescrites peuvent être admis en séances spéciales. Les candidats qui ont échoué au moins cinq fois à l'examen théorique peuvent également demander à subir l'examen théorique en séance spéciale. Les candidats sourds et/ou muets peuvent subir l'examen théorique avec un traducteur en langage gestuel et les candidats qui ne maîtrisent aucune des trois langues nationales (néerlandais, allemand ou français) peuvent également subir l'examen théorique avec un traducteur juré.

A l'issue de l'examen théorique, le candidat est informé de ce que comprend l'examen pratique. L'examen pratique diffère pour chaque catégorie de véhicules et comporte des manœuvres spécifiques.

## A. Examens théoriques

### Nombre d'examens théoriques (année 2008) – National

Catégorie	Réussi	Total	% réussi
A/A-	12.955	18.382	70,48 %
A3	15.152	33.265	45,55 %
B	138.707	297.533	46,62 %
C/C1	11.673	21.272	54,87 %
D/D1	1.120	2.058	54,42 %
G	1.274	2.448	52,04 %
<b>Total</b>	<b>180.881</b>	<b>374.958</b>	<b>48,24 %</b>

Il est à noter que les chiffres ci-dessus représentent le nombre d'examens théoriques et non de candidats. En effet, un candidat peut présenter plusieurs fois un examen.

Il est à noter que les chiffres concernant le nombre d'examens pour la catégorie D/D1 se rapportent aux examens effectués jusqu'au 9/9/2008. Pour les statistiques des examens effectués à partir du 10/09/2008, il convient de se référer au SPF Mobilité et Transports.

Sur l'année 2008, **374.958 examens théoriques** ont été présentés, toutes catégories confondues (contre 381 953 l'an dernier). On remarque donc une **diminution** du nombre d'examens théoriques présentés en 2008 étant donné qu'une partie des examens théoriques catégorie B sont présentés dans les écoles secondaires. Ces examens ne sont pas repris dans les statistiques bien qu'ils soient pris par les entreprises agréées pour le contrôle technique et le permis de conduire. A cet effet, un système mobile d'examen a été développé.

Pour la seule catégorie B, on compte **un total de 297.533 examens théoriques, soit 79,35 % de tous les examens théoriques présentés.**

**Le taux de réussite de l'examen théorique pour le permis B est de 46,62 %.** Ce qui, par rapport à l'an dernier, représente une légère diminution de 1,6 % (48,28% en 2007) qui peut s'expliquer par l'absence dans ces statistiques des pourcentages concernant le projet « Rijbewijs op school » (voir plus bas).



Pour rappel, l'examen théorique pour le permis de conduire B consiste en un questionnaire de 50 questions. Pour réussir, le candidat doit obtenir 41 sur 50.

Le taux de réussite de l'examen théorique pour le permis de conduire B, est légèrement supérieur (3%) pour les femmes que pour les hommes.

L'examen théorique pour le permis de conduire B peut être passé dès l'âge de 17 ans. On constate d'ailleurs un taux de réussite supérieur (54,84%) auprès des candidats âgés de 17 ans.

### **Examen théorique à l'école (« Rijbewijs op school »)**

Depuis le début de l'année 2008, une initiative de VSV (Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde) en collaboration avec la Ministre de la mobilité du gouvernement flamand, nommée « Rijbewijs op school », a été mise en place. Cette initiative permet aux élèves des écoles secondaires supérieures âgés de 17 ans de passer leur examen théorique pour le permis de conduire dans le cadre de leur institut d'enseignement.

Les candidats reçoivent une formation théorique en vue de se préparer pour leur examen. Ils ont ensuite l'opportunité de pouvoir passer gratuitement leur examen dans leur école. Les centres d'examen ont mis au point un système mobile qui permet de se rendre dans les écoles pour y faire passer les examens théoriques.

En cas d'échec lors de ce premier essai, ils ont toujours la possibilité de pouvoir effectuer un nombre d'essais illimités dans le centre d'examen de leur choix.

La période test de l'année dernière s'est soldée positivement avec un pourcentage de réussite de 55,59 %. Le projet portait sur 2.000 candidats.

Cette initiative s'avère très positive.

La ministre de la mobilité du Gouvernement flamand a donc décidé d'étendre le système à toutes les écoles néerlandophones pour l'année scolaire 2008-2009.

## B. Examens pratiques

### Nombre d'examens pratiques (année 2008) – National

Catégorie	TERRAIN PRIVE			VOIE PUBLIQUE		
	Réussi	Total	% réussi	Réussi	Total	% réussi
A	6.821	10.035	67,97 %	6.702	7.493	89,44 %
A-	842	1.096	76,82 %	813	983	82,69 %
A3	9.031	11.063	81,63 %	-	-	-
B	-	-	-	101.078	185.974	54,35 %
BE	3.155	4.380	72,03 %	3.118	3.460	90,12 %
C	9.097	11.505	79,07 %	8.853	12.362	71,61 %
C1	80	98	81,63 %	79	107	73,83 %
CE	3.948	6.845	57,68 %	3.884	4.998	77,71 %
D	745	972	76,65 %	714	1.024	69,73 %
D1	10	11	90,91 %	10	12	83,33 %
DE	18	31	58,06 %	17	20	85,00 %
G	845	1.192	70,89 %	851	1.185	71,81 %
<b>Total</b>	<b>34.592</b>	<b>47.228</b>	<b>73,24 %</b>	<b>126.119</b>	<b>217.618</b>	<b>57,95 %</b>

Il est à noter que les chiffres ci-dessus représentent le nombre d'examens pratiques et non de candidats. En effet, un candidat peut présenter plusieurs fois un examen.

Il est à noter que les chiffres concernant le nombre d'examens pour la catégorie D/D1 se rapportent aux examens effectués jusqu'au 9/9/2008. Pour les statistiques des examens effectués à partir du 10/09/2008, il convient de se référer au SPF Mobilité et Transports.

Il ressort du tableau ci-dessus que des 217.618 examens pratiques réalisés sur la voie publique en 2008 en Belgique, 185.974 ont eu pour but d'obtenir un permis de conduire de la catégorie B. Soit 85,45 % de l'ensemble des examens pratiques présentés sur la voie publique.

Globalement, le taux de réussite des examens pratiques de toutes les catégories atteint les 57,95 %.

### **C. Catégorie B: rappel de la réglementation**

Depuis le 1er septembre 2006, la formation et l'examen pour l'obtention du permis de conduire B ont été réformés. Le candidat qui réussit le permis théorique pour cette catégorie a le choix entre deux modèles de formation :

- le permis provisoire 18 mois ;
- le permis provisoire 36 mois.

Les premiers examens appliquant la réforme du 1er septembre ont eu lieu à partir du 1er décembre (après un minimum de 3 mois de stage) 2006. L'examen pratique est constitué d'une seule et unique épreuve sur la voie publique. Cet examen, dont la durée est de 40 minutes minimum, permet à l'examineur de prêter une attention toute particulière au comportement routier du candidat.

Pour présenter l'examen pratique, les candidats ont le choix entre leur propre véhicule et un véhicule d'une école de conduite agréée.

Sur base du tableau ci-dessus, il ressort que 185.974 examens pratiques ont été présentés pour la seule catégorie B en 2008 ; avec un taux de réussite de 54,35 %.

Lors de la réforme de l'examen pratique pour le permis de conduire B les manœuvres, autrefois réalisées sur terrain privé, ont été intégrées dans un examen unique réalisé sur la voie publique.

L'examen est devenu plus exigeant car réaliser les manœuvres sur la voie publique demande, de la part du candidat, de maîtriser non seulement son véhicule, mais aussi de s'intégrer parfaitement dans la circulation, de faire attention aux autres usagers, à la sécurité routière, à la fluidité du trafic, de prendre toutes les précautions pour éviter un accident.

Lorsque l'examen devient plus exigeant, le niveau de la formation doit également s'adapter.

Depuis le début de la réforme, le taux de réussite n'a cessé d'augmenter et par rapport à l'année dernière, on constate de nouveau une augmentation de 3 %

A l'inverse de l'examen théorique, le taux de réussite de l'examen pratique pour le permis de conduire B est légèrement supérieur pour les hommes (3%) que pour les femmes.

## **D. Résultats de l'enquête concernant la préparation à l'examen pratique catégorie B**

GOCA a réalisé une enquête nationale durant le mois de juillet 2008 auprès de 1160 candidats dans 13 centres d'examen, pour connaître la façon dont un candidat se prépare à l'examen pratique du permis de conduire catégorie B.

Ces candidats venaient passer leur examen pratique B. Seuls les candidats qui présentaient l'examen pour la première fois ont été retenus pour cette enquête.

Ce type d'enquête sera renouvelé chaque année pour voir si les tendances ci-dessous se confirment ou évoluent.

### **Constatation générale**

Les résultats obtenus dans cette enquête, s'avèrent assez similaires aux résultats que nous obtenons dans nos statistiques nationales pour l'année 2008.

Le pourcentage de réussite de 51% légèrement inférieur au 54% national s'explique par le fait que seul le premier examen est pris en considération pour cette enquête, tandis que les statistiques nationales sont basées sur l'ensemble des examens présentés.

Le groupe cible reste le même à savoir les candidats de moins de 30 ans.

Les candidats présentent toujours plus l'examen avec leur propre véhicule et on constate également une augmentation du pourcentage de réussite de 4% si l'examen a lieu avec un véhicule d'une école de conduite agréée.

### **Résultats spécifiques mis en évidence par l'enquête**

**Réussissent le mieux l'examen pratique (75%),** les jeunes hommes de moins de 20 ans ayant un permis de conduire provisoire «18 mois»

*Remarque : des études internationales révèlent qu'il y a plusieurs facteurs de risque liés à l'âge. Notamment, les jeunes hommes sont surreprésentés dans les statistiques d'accidents. Ils aiment les sensations fortes, se croient invulnérables et veulent impressionner leurs amis, par exemple en adoptant une conduite sportive.*

*L'examen pratique actuel, quoique en parfaite conformité avec la directive européenne<sup>1</sup>, contrôle uniquement les niveaux 1 et 2 de la matrice GDE<sup>2</sup>, c'est-à-dire le «maniement du véhicule» et la*

---

<sup>1</sup>Directive européenne 2000/56.

*«maîtrise de situations de conduite». Il ne prédit donc pas suffisamment le comportement futur du candidat.*

*L'examen devrait donc évoluer et mesurer également les niveaux 3 et 4 de la matrice GDE, c'est-à-dire les critères «intentions et contexte social» et «projets de vie et aptitudes à la vie». Le GOCA mène actuellement une étude approfondie pour réformer l'examen pratique dans ce sens.*

### **Aspects liés au nombre d'heures d'enseignement pratique auprès d'une école de conduite agréée**

- 68% des candidats ont suivis un minimum de 2 heures d'enseignement pratique auprès d'une école de conduite agréée. Les candidats qui suivent des heures d'enseignement pratique réussissent mieux (54%) que ceux qui n'en ont pas suivi (46%).

- 66% des candidats détenteurs d'un permis de conduire provisoire «18 mois» ne font pas plus que les 20 heures réglementaires d'enseignement pratique auprès d'une école de conduite agréée, avant de présenter l'examen pratique.

- Alors qu'ils n'y étaient pas réglementairement obligés, 42% des candidats détenteurs d'un permis provisoire «36 mois» ont suivi des heures d'enseignement pratique auprès d'une école de conduite agréée. 8,5% d'entre eux ont suivi jusqu'à 20 heures d'enseignement pratique.

72% des 42% ont presté ces heures d'enseignement pratique tout au long de leur apprentissage ; les autres juste avant l'examen pratique.

### **Aspects liés à l'apprentissage à la conduite**

Les candidats entre 20 et 30 ans choisissent le plus souvent le permis de conduire provisoire «18 mois», probablement pour des raisons professionnelles.

Ceux qui choisissent un permis de conduire provisoire «18 mois» roulent le plus souvent seuls, sans accompagnateur, raison pour laquelle ils ont vraisemblablement choisi le permis de conduire provisoire «18 mois».

Tous modèles confondus, on remarque que les candidats réussissent mieux s'ils conduisent au moins un an, plus de 1000 km et dans toutes les circonstances (en ville/campagne, pendant/hors heures de pointe) avant de passer l'examen pratique, ce qui tend à prouver l'importance de l'acquisition de pratique de la conduite.

---

<sup>2</sup> Matrice Goals for Driver Education, développée à l'université de Turku (Finlande) dans le cadre du Projet européen GADGET Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen, Hernetkoski, 2002

## **E. Catégorie D: nouvelle réglementation**

Depuis le 10 septembre 2008 tous les conducteurs professionnels de véhicules pour lesquels un permis de conduire D ou D1 est requis, doivent satisfaire aux exigences d'aptitude professionnelle. Cette obligation s'applique aux conducteurs effectuant du transport professionnel au moyen d'un véhicule appartenant aux catégories susvisées. Les exigences en matière d'aptitude professionnelle impliquent la réussite d'un examen de qualification initiale (obtention de l'aptitude professionnelle) et le suivi tous les 5 ans d'une formation continue de 35 heures (prolongation de l'aptitude professionnelle).

Les candidats ont la possibilité de combiner cet examen de qualification initiale avec l'examen théorique et pratique du permis de conduire en passant un examen combiné. L'examen combiné consiste en :

une épreuve théorique constituée de 3 parties :

- A. une épreuve consistant en 100 questions à choix multiple (100 minutes maximum) ;
- B. une épreuve consistant en 8 études de cas (80 minutes maximum) ;
- C. une épreuve orale (60 minutes maximum) ;

une épreuve pratique composée de 3 parties.

- A. une épreuve sur terrain privé (15 minutes minimum) ;
- B. une épreuve pratique de qualification initiale (30 minutes minimum) ;
- C. une épreuve sur la voie publique (90 minutes minimum).

Après la réussite de cet examen combiné, le candidat reçoit un certificat de qualification initiale et un formulaire de demande de permis de conduire. Ces deux documents permettent d'obtenir un permis de conduire D ou D1 avec le code 95 (= certificat d'aptitude professionnelle) auprès de l'Administration communale.

# QUALITE

## Dossier spécifique : traitement de plaintes dans le secteur

Toutes les entreprises et le GOCA disposent d'un système structuré pour le traitement de plaintes des clients. Une description exhaustive de ce système structuré se trouve dans les procédures de qualité des entreprises et du GOCA.

Toutes les entreprises et le GOCA visent à donner une réponse dans les plus brefs délais : pour environ 85 % des plaintes de clients, une réaction est transmise au client dans les 5 jours ouvrables. Si une réponse ne peut pas être donnée immédiatement, l'on prend à coup sûr contact avec le client afin de le mettre au courant.

Le secteur « **Contrôle technique** » reçoit chaque année entre les 1050 et 1100 plaintes. Chaque année, 4,5 millions de véhicules sont contrôlés. Le pourcentage de plaintes est dès lors de l'ordre de 2 sur 10 000.

Ce chiffre est relativement peu élevé, surtout lorsqu'on sait que

- le *pourcentage de refus* global est de quelque 22 %.
- l'on est *obligé* de présenter son véhicule au contrôle technique.

En effet, dans 22 à 23 % des cas, une carte rouge (défaut d'admission à la circulation ou validité limitée à 15 jours) ou une carte verte à validité limitée (jusqu'à 3 mois) doit être délivrée pour défauts graves pouvant donner lieu à des réparations obligatoires.

Pour le secteur « **Permis de Conduire** », l'on recense 169 plaintes en 2008 pour 374.958 examens théoriques et presque 217.618 examens pratiques.

Le nombre de recours introduit auprès de la Commission de recours du SPF Mobilité et Transports en 2008 s'élève à 107 (0,047%).

Nous souhaitons en outre mentionner que nous recevons également des commentaires positifs de nos clients. Cela n'est pas du tout évident, car ils doivent en effet livrer un effort

supplémentaire pour formuler cette réaction positive. Le GOCA et les entreprises reçoivent chaque année en moyenne une trentaine de réactions positives.

Un certain nombre de plaintes sont communes à toutes les entreprises. Cependant, le nombre de plaintes peut dépendre de plusieurs facteurs. Voici quelques exemples de facteurs qui peuvent jouer un rôle :

- taille de la station et nombre de visiteurs par jour ;
- situation à la campagne ou en ville ;
- pourcentage de véhicules refusés;
- pourcentage de personnes échouant à l'examen de conduite.



## **LES MEMBRES DU GOCA**

Auto Contrôle Technique (ACT)

AIBV

Autosécurité (AS) / Contrôle Technique Automobile (CTA)

Autoveiligheid (AV)

Bureau d'Inspection Automobile (BIA)

Bureau voor Technische Controle (BTC)

Keuringsbureau Motorvoertuigen (KM)

La Sécurité Automobile (SA)

Studiebureel voor Automobieltransport (SBAT)

## **CONTACT**

GOCA asbl

**GROUPEMENT DES ENTREPRISES AGREEES POUR LE CONTROLE  
TECHNIQUE ET LE PERMIS DE CONDUIRE**

Rue de la Technologie 21/25 - 1082 Bruxelles

Tel.: 02/482 34 80 - Fax: 02/469 05 70

e-mail: [goca@goca.be](mailto:goca@goca.be) - [www.goca.be](http://www.goca.be)