

Les 10 entreprises agréées pour le contrôle technique automobile et les centres d'examen pour l'obtention du permis de conduire, réunies au sein du GOCA, vous proposent un plan en 10 points. Ces points ont été sélectionnés du mémorandum établi par le secteur, et visent une amélioration de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et/ou de l'information et du service au client.

Contrôle technique

1 SERVICE À LA CLIENTÈLE

- **Contrôle délocalisé pour les clients professionnels**

Les clients professionnels (les transporteurs, les sociétés de transport public,...) sont demandeurs d'un contrôle technique de leur parc automobile effectué sur leur lieu de travail propre. En 2012, les entreprises agréées et le GOCA entameront une période de test de 12 mois concernant le contrôle de véhicules utilitaires destinés au transport de marchandises et de personnes (pour les catégories de véhicules N2 – N3, O3 – O4 et M2 – M3).

Ce dossier sera évalué en concertation avec le SPF Mobilité et Transports et le Cabinet.

- **Communiquer le résultat du contrôle au client en fin d'inspection**

Il ressort de l'enquête-client TNS-DIMARSO effectuée en 2011 un besoin d'explications supplémentaires sur le résultat du contrôle en fin d'inspection. L'objectif de cette nouvelle approche est de garantir au client des explications (globales) sur le certificat de visite, à côté de la ligne d'inspection, et de fixer ainsi son attention sur les défauts à réparer et sur l'évolution des points d'usure entre deux contrôles.

- **Certificat de visite plus compréhensible**

Grâce au re-engineering actuel du contrôle technique, la logique de contrôle d'un véhicule par le nouveau logiciel se traduira par un certificat de visite plus compréhensible pour le client. À terme, ce certificat de visite reprendra également les descriptions européennes imposées afin que la lisibilité reste garantie pour les habitants d'un autre pays membre de l'UE.

2 MÉTHODE DE CONTRÔLE COMPLÉMENTAIRE pour LES SYSTÈMES ÉLECTRONIQUES

- **Les codes On Board Diagnostics (OBD) comme base pour conseiller le client sur l'entretien et la réparation de son véhicule**

Les véhicules sont de plus en plus souvent pourvus de systèmes électroniques (e.a. en matière de gestion du moteur et de systèmes de sécurité actifs et passifs). Or, jusqu'à présent, les codes OBD ne sont lus et transmis comme information aux clients que lors d'un contrôle occasion.

Les entreprises agréées et le GOCA, en concertation avec le SPF Mobilité et Transports, ainsi que la FEBIAC et Federauto, souhaitent aller plus loin, notamment en recourant à la lecture des codes OBD pour formuler un avis quant à la nécessité d'un entretien et/ou d'une réparation du véhicule. Cette information supplémentaire peut être fournie au client tant pendant le contrôle technique périodique que pendant le contrôle après accident ou le contrôle occasion.

3 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

- **Élargir les mesures des émissions des véhicules à essence à une évaluation des quantités non brûlées d'hydrocarbures**

Les hydrocarbures non brûlés contribuent à l'augmentation de l'effet de serre. La valeur HC est une mesure de ces hydrocarbures non

brûlés utilisée pour les véhicules à essence. Une étude du GOCA et l'application pratique en Grande-Bretagne ont démontré la possibilité d'observer une bonne combustion dans le moteur à essence au travers de la valeur HC. Les entreprises agréées et le GOCA sont à la disposition des autorités pour évaluer ensemble, avec toutes les parties concernées, comment contribuer dans la pratique à la réalisation des objectifs du protocole de Kyoto.

- **Diminuer la pollution de l'environnement en évaluant les gaz d'échappement des véhicules personnels qui n'ont pas atteint 4 ans d'âge**

Les moteurs mal (ou pas du tout) entretenus ou les moteurs tunés sont responsables des émissions accrues de particules de suie (diesel) ou de CO et d'hydrocarbures non brûlés (essence). Le contrôle annuel des émissions est déterminant pour la réduction des risques d'émissions trop importantes et contribue à la maîtrise des quantités de fines particules émises et des gaz à effet de serre. Ces mesures, les entreprises agréées et le GOCA souhaitent les étudier plus avant et les mettre au point avec les autorités et les parties concernées.

4 LUTTE CONTRE L'ABSENTÉISME

- **Diminution du nombre de véhicules qui ne se sont pas présentés au contrôle technique et ce, malgré le caractère obligatoire de celui-ci**

Depuis la crise économique récente, le pourcentage du parc automobile qui ne s'est pas présenté au contrôle technique a atteint près de 12% des convocations (chiffres de 2010 et 2011).

Les entreprises agréées proposent de dissocier l'obligation de disposer d'un certificat de visite valable de l'utilisation du véhicule sur la voie publique (voir art. 24, §1 de l'AR du 15/03/1968).

La possession d'un certificat de visite valable

devrait être liée à l'immatriculation du véhicule. Le secteur souhaite définir une politique de gestion adéquate en concertation avec le Service Public Fédéral Mobilité et Transports et le Cabinet.

5 ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT

- **Contrôle périodique de TOUS les véhicules motorisés et des véhicules remorqués**

Tous les véhicules utilisés sur la voie publique sont pourvus de pièces sujettes à l'usure et nécessitent donc un bon entretien. Les propriétaires n'appliquent pas tous la discipline nécessaire, ce qui engendre un risque au niveau de la sécurité routière du conducteur, des passagers et des autres usagers de la route. En outre, les véhicules motorisés ont également un impact sur l'environnement. Une extension des véhicules à contrôler est en cours de négociation pour l'adaptation de l'annexe de la Directive UE 2010/48/CE. Les entreprises agréées et le GOCA entendent jouer le rôle qui leur est dévolu pour élaborer et effectuer les contrôles, en concertation avec les différents acteurs.

Examen permis de conduire

6 SERVICE À LA CLIENTÈLE

- **Améliorer la compréhension des questions théoriques**

Le secteur est convaincu que l'examen théorique doit être axé sur la connaissance et l'interprétation du code de la route, à l'aide de situations sur la voie publique. La connaissance et la maîtrise linguistiques du candidat ne peuvent constituer un obstacle à la réussite de l'examen théorique. Dans le futur, la formulation des questions théoriques devra

plutôt être basée sur le langage parlé que sur la terminologie juridique d'application dans les textes de lois en vigueur.

Des nouvelles séries de questions, basées sur le langage parlé, ont été rédigées pour la catégorie B du permis de conduire et approuvées par la commission audiovisuelle restreinte (sous la présidence du Service Public Fédéral Mobilité et Transports).

Un test limité, en complément à l'examen théorique officiel dans les centres d'examen, a été mis en place afin de mesurer la qualité des nouvelles questions d'examen avant leur mise en service.

Après évaluation positive des résultats obtenus, les nouvelles séries de questions seront soumises pour approbation à la commission audiovisuelle plénière (sous la présidence du Service Public Fédéral Mobilité et Transports).

- **Une meilleure communication envers la clientèle après le déroulement de l'examen pratique avec un traitement immédiat des résultats**

Le re-engineering du logiciel des centres d'examen introduira l'utilisation de tablets avec module gps intégré. Cette nouvelle méthode permet non seulement une traçabilité électronique, mais également un traitement automatique des résultats d'examen. Par conséquent, le client recevra un compte rendu immédiatement après son examen, basé sur le protocole d'examen traité et sur une illustration orale des points faibles et/ou forts observés.

7 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- **Équiper obligatoirement le véhicule d'examen d'une "double commande"**

La sécurité des passagers et des autres usagers de la route est importante, non seulement pendant la formation à la conduite, mais également pendant l'examen.

Le risque encouru peut s'avérer plus ou moins grand selon le niveau d'expérience pratique et les compétences du candidat-conducteur.

Le GOCA, les entreprises-membres ainsi que les fédérations des auto-écoles sont d'avis que la "double commande" sur le véhicule destiné à l'examen peut concourir à la sécurité routière.

- **Faire davantage correspondre l'examen pratique à la réalité pour le permis catégories A1/A2/A**

Actuellement, l'examineur fait passer l'examen pratique pour le permis catégorie A depuis une voiture suiveuse. Cela signifie que, dans certaines situations, le candidat doit adapter sa participation à la circulation à la voiture suiveuse. Par conséquent, la gestion du véhicule et la participation active à la circulation ne peuvent pas toujours être complètement évaluées. C'est pourquoi le secteur propose de prévoir une procédure selon laquelle l'examineur suivrait l'examen pratique en tant que conducteur de moto. Cette procédure sera proposée lors de la réforme du permis pour la catégorie A le 19 janvier 2013.

- **Imposer un examen d'essai pour tout candidat-conducteur préparant l'examen des catégories A et B et souhaitant conduire sans guide**

Aujourd'hui, le candidat-conducteur ne doit suivre qu'un nombre d'heures de cours limité auprès d'une auto-école pour être habilité à conduire sans guide sur la voie publique. Instaurer un examen d'essai en vue d'obtenir le permis de conduire provisoire est hautement indiqué pour cautionner la formation et garantir la sécurité routière. Le candidat-conducteur pourra ensuite acquérir davantage d'expérience de conduite en respectant toutefois certaines limitations (par exemple, ne pas conduire pendant le week-end).

8 ADAPTER L'ÉVALUATION DE L'EXAMEN PRATIQUE DE PERMIS DE CONDUIRE

- **Adapter l'évaluation de l'examen pratique en le complétant par une évaluation de l'attitude et du comportement social du candidat par rapport à la sécurité routière et à la participation autonome à la circulation. Il convient également à ce niveau de porter toute l'attention nécessaire à l'ecodrivng et aux nouveaux systèmes d'assistance présents sur les véhicules modernes.**

Beaucoup d'accidents de la route sont dus à des erreurs humaines. C'est pourquoi il convient d'intervenir également sur le plan humain pour obtenir les meilleurs résultats. Ceci signifie que l'évaluation pendant l'examen doit évoluer, de l'évaluation pure de l'aptitude du candidat à conduire un véhicule et à respecter le code de la route, au niveau 3, voire au niveau 4 de la matrice Goals for Driver Education (matrice GDE). Comme cité ci-dessus, il s'agit ici d'une évaluation de l'attitude, du comportement social et de la reconnaissance du danger (anticipation) par rapport à la sécurité routière et à la participation autonome à la circulation. Les examens actuels couvrent les niveaux 1 et 2 de la matrice GDE, ce qui répond parfaitement aux normes minimums de la deuxième directive européenne.

Cette méthode d'évaluation constitue une révision de la formation des examinateurs. Le secteur accorde volontiers son concours à la réalisation de cet objectif.

9 SOURCE D'INSPIRATION POUR LA FORMATION À LA CONDUITE ET LE PERMIS DE CONDUIRE PAR ÉTAPES

- **Développer les objectifs auxquels la formation à la conduite doit répondre pour chaque catégorie de permis de conduire dans un curriculum**

Un curriculum décrit chaque étape nécessaire afin d'acquérir progressivement la connaissance et la compétence nécessaires pour développer un comportement de conduite adéquat axé sur une vision globale de la mobilité et ce, quelle que soit la situation de la circulation. Ceci permet au candidat-conducteur de se préparer de manière systématique et structurée. Les auto-écoles professionnelles utiliseront également le curriculum comme base pour le développement de leur programme de formation.

Un tel curriculum doit tenir compte du niveau visé dans la matrice Goals for Driver Education. L'élaboration du curriculum se fera de préférence en concertation avec les différents acteurs impliqués.

- **Le curriculum comme base pour "le permis de conduire par étapes"**

Deux concepts de base sont importants: une formation de base professionnelle, suivie d'un nombre d'heures et de kilomètres effectués avec un guide.

Le nombre de kilomètres parcourus dans diverses conditions climatiques, de route et de circulation constitue une meilleure préparation du candidat-conducteur à une participation à la circulation sûre après réussite de l'examen pratique.

La conduite avec un guide non professionnel est évidemment possible à condition que celui-ci ait suivi une formation minimale obligatoire, sur base du même curriculum.

Le curriculum décrit les objectifs visés de la formation de base professionnelle ainsi que de la conduite avec guide.

10 DANS LE CADRE DES DIRECTIVES UE ET
DANS LE BUT D'ACCROÎTRE LA QUALITÉ
TANT DE L'EXAMEN THÉORIQUE QUE
PRATIQUE :

- Augmenter le nombre de séries de questions pour le permis B
- Réformer les formations de base et avancée des examinateurs
- Développer de nouveaux indicateurs pour le suivi de la qualité et de l'uniformité des examens pratiques

Le secteur accorde volontiers son concours à la réalisation de cet objectif.