

R A P P O R T    A N N U E L  
2 0 0 3





## Sommaire

<i>GOCA: historique, notre mission, notre philosophie</i>	3
<i>Mot du président</i>	5
<i>Who's who? Le conseil d'administration</i>	6
<i>Who's who au sein du GOCA?</i>	6
<i>Contrôle technique</i>	7
<b>1. les dossiers</b>	
<b>2. nos études et projets de 2003</b>	
RD method®	7
Transformations	8
Pneus	8
Contrôle au bord de la route	9
Contrôle des motocyclettes	9
Vignette de contrôle	10
CAR PASS	10
Nouvelles technologies	10
Infrastructure	11
<b>3. statistiques</b>	<b>12</b>
 <i>Permis de conduire</i>	 <b>14</b>
<b>1. les dossiers</b>	
<b>2. nos projets de 2003</b>	
L'examen pour l'obtention du permis de conduire: théorie et pratique	14
L'informatique - nouveaux développements et tendances	16
Participation à des projets européens	17
<b>3. statistiques</b>	<b>19</b>
 <i>Relations nationales et internationales</i>	 <b>20</b>
<i>Politique sociale</i>	<b>22</b>
<i>GOCA formation</i>	<b>23</b>
<i>GOCA informatics</i>	<b>25</b>
<i>GOCA, l'évolution</i>	<b>26</b>
<i>L'année des festivités, un an plus tard</i>	<b>28</b>
<i>Les membres</i>	<b>30</b>

## *GOCA: historique, notre mission, notre philosophie*

En Belgique 10 sociétés privées agréées officiellement par l'Etat assurent le contrôle technique et ce depuis 1933. Il était nécessaire pour ces sociétés d'entretenir des contacts standardisés et uniformes avec les services concernés du Service public fédéral Mobilité et Transports et les fédérations actives dans les secteurs automobiles et des transports.

A cette fin, ces sociétés agréées se sont fédérées, au sein du GOCA, le groupement des Entreprises agréées de Contrôle Automobile.

Le groupement a été officiellement reconnu en tant qu'asbl en 1962. Son siège est situé à Bruxelles. Cette a.s.b.l., aujourd'hui fédération, se porte garante, jour après jour, de la réactualisation des techniques utilisées et des règlements, ainsi que du suivi des innovations au sein de l'industrie automobile.

Depuis 1965, les sociétés membres organisent également les examens pour l'obtention du permis de conduire. A cette fin, les candidats conducteurs présentent un examen théorique et un examen pratique. Le GOCA en tant que fédération professionnelle a également la mission stratégique d'assurer l'organisation de la formation de tout le personnel du secteur dans le but de garantir qualité et cohérence de notre service au client.

Le GOCA rassemble 10 sociétés, qui ensemble comptent un total de 75 centres de contrôle et de 32 centres d'examens. Par son fonctionnement, l'asbl donne forme et structure aux décisions du Service public fédéral Mobilité et Transports.

L'équipe du contrôle technique apporte, par des mesures théoriques et pratiques, des développements et des adaptations relatives à la procédure de contrôle. Elle étudie également les moyens qui peuvent contribuer à l'actualisation de l'infrastructure technique.

L'équipe du permis de conduire convertit quant à elle, par l'étude et la recherche, les nouvelles réglementations en questions d'examens concrètes. Depuis 1997, l'examen théorique pour l'obtention du permis de conduire est présenté sur ordinateur. L'examen pratique est constitué d'une épreuve sur le terrain privé et d'une épreuve sur la voie publique. Enfin, le GOCA se charge également de la formation continue des collaborateurs, inspecteurs et examinateurs. Ces formations aident à l'exécution uniforme des tâches déléguées par l'Etat.

Le contrôle technique régulier du parc de véhicules belge est primordial pour la sécurité routière. Quelques 4.300.000 de véhicules sont contrôlés annuellement par nos inspecteurs. Chaque conducteur s'habitue inconsciemment à la diminution des capacités techniques de son véhicule. Par conséquent, l'inspection automobile est là pour rappeler l'importance d'un véhicule bien entretenu pour la sécurité de ses occupants, mais également pour la sécurité des autres usagers de la route.

Lors de l'examen du permis de conduire, les examinateurs jugent si la formation et l'expérience acquises sont suffisantes pour autoriser le candidat conducteur à prendre la route afin de se perfectionner par la pratique. Le but de ces examens, 588.736 au total, est de garantir la sécurité des usagers de la route. La prudence doit rester en permanence à l'esprit de chaque usager de la route. L'examen du permis de conduire n'est que le début d'une carrière réservée à tout conducteur.

***Le GOCA, grâce à ses collaborateurs, sa direction, ses inspecteurs et ses examinateurs, contribue ainsi à la sécurité routière et à la mobilité.***





TRANSPARENCE | PROFESSIONNALISME | VISIBILITE



## Mot du Président

*Au nom du Conseil d'Administration, des entreprises membres et du GOCA, j'ai l'honneur et le plaisir de vous présenter le rapport annuel 2003.*

*2003 fut l'année de la célébration des 70 ans d'existence du contrôle automobile.*

*Lors de trois petits-déjeuners débats, organisés dans les trois régions du pays, le secteur a eu l'opportunité de se rapprocher des élus locaux et des autres acteurs de la vie sociale et économique ayant un lien direct ou indirect avec la mobilité, la sécurité routière et la protection de l'environnement.*

*Les collaborateurs du secteur n'ont pas non plus été oubliés. Une grande fête familiale a rassemblé à Bellewaerde plus de 3000 personnes et a permis à nos collaborateurs de se retrouver en famille et entre collègues pour une journée inoubliable.*

*L'apothéose de cette année de festivités fut sans conteste le congrès « Your Safe Mobility » organisé à Bruxelles, cœur de l'Europe. Ce congrès réunissant de nombreux acteurs belges et étrangers a permis d'échanger des expériences tant au point de vue du contrôle technique que du permis de conduire, et de discuter de nouvelles techniques et méthodologies de jugement.*

*Il est évident qu'à côté de ces festivités, les entreprises membres et le GOCA se sont attachés à mettre en œuvre tous les moyens à leur disposition pour améliorer la sécurité routière, la mobilité et la protection de l'environnement.*

*En plus de travaux d'infrastructure visant à améliorer les installations, ce qui a entraîné un meilleur service, nous nous sommes attelés aux préparatifs de la mise en place du nouveau test de freinage prescrit par la directive européenne.*

*Le GOCA s'est positionné tout au long du dossier contrôle comme un partenaire privilégié du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.*

*Le projet 'vignette pour voitures', une extension de ce qui existe déjà pour les utilitaires, apporte une plus-value en matière de sécurité routière en facilitant le contrôle des usagers de la route en infraction avec les dispositions légales en matière de contrôle technique.*

*Pour les activités relatives aux examens du permis de conduire, la réflexion s'est focalisée sur la préparation de l'implémentation de la modification de la Seconde Directive Européenne.*

*Le secteur a pris part en outre à un certain nombre de projets d'étude belges et européens, secteur riche en évolution, et qui a toujours comme objectifs la diminution du nombre de victimes, et plus largement la défense de la sécurité routière et la préservation de la mobilité.*

*Ce qui précède est le résultat d'une collaboration et d'une concertation continues avec les représentants du Gouvernement, des Fédérations et de toutes autres institutions qui jouent un rôle en matière de sécurité routière, de mobilité et de protection de l'environnement.*

*Je vous souhaite beaucoup de plaisir à la lecture de ce rapport annuel.*

*Katia De Geyter  
Président*





## Who's who? Le Conseil d'Administration du GOCA

Katia De Geyter	Président – Administrateur-délégué SBAT
Olivier Goies	Vice Président – Directeur Général AS
Philippe Bernard	Secrétaire Général – Administrateur-délégué AIBV
Luc Caenen	Trésorier – Administrateur-délégué BTC



Katia De Geyter



Olivier Goies



Philippe Bernard



Luc Caenen



Dany Donnen

## Who's who au sein du GOCA?

Dany Donnen	Chief Operations Officer
Marc Colyn	Chef de division contrôle technique
Jacques Quoirin	Chef de division permis de conduire
Katrien De Coster	Communication manager
Koen Nevelsteen	Program Director
Pascal Buekenhoudt	Project Office Manager





## Contrôle technique

La division contrôle technique compte 10 collaborateurs dont les principaux atouts sont l'expérience et l'expertise; ces deux aspects sont indispensables pour assurer le meilleur service aux clients tant internes qu'externes.

La publication de l'Arrêté Royal du 17 mars 2003 a monopolisé en grande partie le travail durant l'année 2003 étant donné l'impact important de cet Arrêté Royal sur l'activité de contrôle.

Pour que cet Arrêté Royal puisse trouver son application au contrôle technique, les instructions du Service Public Fédéral Mobilité et Transports y afférentes ont été traduites en notes de service appliquées dans les 75 centres de contrôle.

Les instructions suivantes sont entrées en vigueur au cours de l'année 2003: la procédure de conformité, la transformation de camionnettes, les ceintures de sécurité, les feux, le contrôle et le réglage des phares, les pneus,...

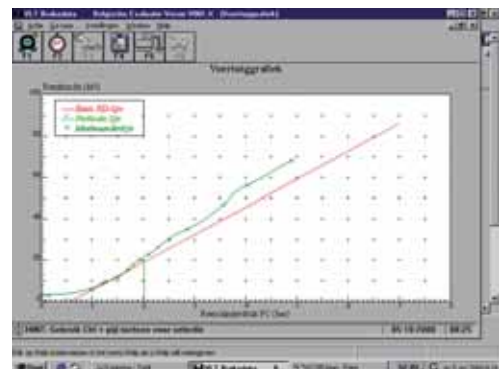
Le suivi des instructions fut assuré grâce à une communication permanente avec l'administration et les centres de contrôle.

L'Arrêté Royal a modifié en plusieurs points la réglementation belge concernant les véhicules à moteur et plus particulièrement ce qui se rapporte au contrôle technique. Les principales adaptations ont porté sur les points suivantes: les vitres, le troisième feu stop, les ceintures de sécurité, le contrôle après accident, les oldtimers, la cabine double, les camping-cars; elles sont entrées en vigueur au 1er mai 2003. L'Arrêté Royal prévoyait également des modifications pour la réglementation pneus avec comme date d'entrée en vigueur le 1er janvier 2004, et également le test de freinage pour les véhicules utilitaires avec comme date d'entrée en vigueur le 1er octobre 2005.

### RD method<sup>®</sup>

La méthode en matière d'efficacité de freinage telle que développée par le GOCA comme alternative pour le test de freinage des véhicules utilitaires en charge, rencontre une reconnaissance internationale. Monsieur Berry –DGTren– ne cache pas son enthousiasme face à ce projet. Le GOCA est convaincu de l'intérêt économique que représente le fait que les points de pression soient placés de manière accessible sur les faces extérieures des véhicules utilitaires. L'avantage économique engendré par le gain de temps suite à cette installation accessible des points de pression sur les véhicules dépassera largement le coût initial. Cette solution ne présente pas un avantage uniquement pour le transporteur ou le contrôle technique; le garagiste ou le mécanicien s'occupant de l'entretien du véhicule bénéficiera également de la facilité présentée par le découplément des points de pression quand il pourra efficacement mesurer la pression et procéder au réglage des freins.

La procédure de contrôle se trouvant dans une phase finale, toute l'attention est portée sur la formation des inspecteurs et la campagne d'information à destination du client. L'année 2004 nous donnera la possibilité de présenter la méthode et la procédure et ce tant en interne qu'à l'extérieur du secteur. La mise en oeuvre est prévue le 1er octobre 2005.





## Transformations

Le dossier concernant les transformations a constitué un sujet brûlant tout au long de l'année 2003 et continuera de l'être en 2004. À la demande de Monsieur le Ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale, des solutions en matière de transformations ont été élaborées sans que la sécurité routière soit perdue de vue. Un groupe de travail, composé d'experts de FEDERAUTO et du GOCA, ont étudié les possibilités de réglementer les transformations dans un cadre légal.

Le groupe de travail ne pouvait pas encore présenter de solution pour le phénomène des surbaissements et surélévations qui ne tombent pas sous l'ordonnance européenne 1400/2002. Les solutions adoptées par les pays voisins, comme l'Allemagne, ont été examinées.

Le GOCA a élaboré une proposition visant à accepter les surbaissements sous certaines conditions. L'étude relative aux surbaissements a été achevée et une procédure de contrôle élaborée.

Maintenir l'application de ces transformations dans le cadre réglementaire en tenant compte de la sécurité routière est et reste un défi pour l'avenir.

## Pneus

L'Arrêté Royal du 17 mars 2003 a apporté des modifications à l'article relatif aux pneus. La nouvelle réglementation d'application dans les centres de contrôle à partir du 1er janvier 2004 impose de nouveaux contrôles. La capacité de charge et la catégorie de vitesse doivent être contrôlées pour tous les véhicules. Les dimensions des pneus doivent également être vérifiées pour les véhicules de catégorie M1 (voitures particulières, minibus, ...).

L'entrée en vigueur de cette réglementation a été précédée par le travail préliminaire en concertation avec les fédérations concernées et le Service Public Fédéral Mobilité et Transports. Après l'implémentation de la législation, des modifications ont encore été introduites en vue d'améliorer le contrôle pratique tant pour le client que pour l'inspecteur.

La campagne d'information a été menée au cours du deuxième semestre 2003 ; elle se concentrait plus particulièrement sur la communication, vers les entreprises membres - et par conséquent les inspecteurs des centres de contrôles - et vers les professionnels du secteur. Pour la plupart, ces derniers ont été informés durant les soirées d'information organisées, dans le pays entier, par FEDERAUTO avec la participation du GOCA. Au total, 10 soirées d'information ont été mises sur pied. La campagne d'information destinée au grand public a été lancée en avril par une première conférence de presse. Cette information vous a été exposée plus en détail lors des conférences de presse organisées aux mois de mai et décembre 2003

de concert entre le Service Public Fédéral Mobilité et Transports, FEDERAUTO et le GOCA.





## Contrôle au bord de la route

La transcription de la Directive Européenne 2000/30 dans le Droit Belge constitue la dernière étape pour concrétiser ce contrôle. Ce contrôle vise, sans aucune forme de discrimination sur la base du pays d'immatriculation, tous les véhicules utilitaires circulant sur le territoire belge. En effet, le GOCA – sur la même longueur d'ondes que la Commission Européenne – est d'avis que le système des centres de contrôle fixes soit élargi par des contrôles mobiles, non annoncés, au bord de la route. Dans ce projet, le GOCA se positionne comme le partenaire privilégié du Service Public Fédéral Mobilité et Transports. L'expertise des collaborateurs de nos membres, acquise au fil des formations et des années d'expérience, est un atout majeur pour assurer la qualité de ce service renforcé.

Dans ce cadre, le GOCA propose - pour les véhicules utilitaires - d'intégrer le contrôle au bord de la route dans les contrôles périodiques effectués dans les centres de contrôle.

Le secteur se pose la question suivante: ce contrôle doit-il se limiter aux véhicules utilitaires ou, au contraire, s'il peut également s'appliquer à d'autres catégories de véhicules. Ce dossier a été préparé minutieusement et n'attend plus que sa mise en oeuvre.

## Contrôle des motocyclettes

Le travail préliminaire, entamé en 2002, a été poursuivi. L'élaboration de la procédure de contrôle sur la base des prescriptions réglementaires (cf. proposition d'Arrêté Royal) et des informations récoltées en faisait partie. Bien qu'exclu à ce stade de la proposition d'Arrêté Royal, le GOCA est et reste convaincu de la valeur ajoutée d'un contrôle périodique pour les motocyclettes. Le projet d'Arrêté Royal, tel qu'il est proposé à l'heure actuelle, se limite à un contrôle à la vente et au contrôle après accident. Un contrôle périodique pourrait pourtant mener à un assainissement de ce parc de véhicules. De toute façon, le secteur est prêt pour ce contrôle.

La récolte d'informations relatives à cette catégorie de véhicules s'est faite à différents niveaux.

D'une part, des voyages d'étude à Berlin et à Milan ont été organisés. Le GOCA y a examiné la méthode de contrôle utilisée pour contrôler les motocyclettes efficacement.

D'autre part, une réunion complétée par des tests pratiques en matière de trikes et side-cars a permis d'étendre la connaissance quant à ce type de véhicules.

Enfin, la participation au mois de mai, à une manifestation organisée par le MAG à Hasselt, a donné une meilleure vue sur le parc de motocyclettes. Lors de cet événement, le GOCA effectuait un contrôle visuel, un contrôle des feux ainsi que la mesure des émissions sonores sur les véhicules présentés.

Afin de fournir des informations correctes à l'amateur de moto, les magazines « Moto 80 » et « Moto&Loisirs » ont réalisé, en collaboration avec le GOCA, des rédactionnels arrêtant de façon manifeste le flux de questions relatif à ce contrôle des motocyclettes.





## Vignette de contrôle

La réglementation prévoit une périodicité pour chaque type de véhicule. Les voitures particulières sont convoquées pour un contrôle annuel dès la fin de la quatrième année d'âge. La vignette de contrôle reprendrait la date d'échéance de la périodicité du contrôle. Cette vignette offrirait une valeur ajoutée pour la sécurité routière : elle constituerait pour les services de police un moyen de contrôle supplémentaire leur permettant de détecter rapidement les véhicules qui ne sont pas en ordre de contrôle technique.

La vignette existe depuis le 01/01/1999 pour les véhicules utilitaires et leur remorque. Il est envisagé de prévoir une telle vignette de contrôle pour tous les véhicules.

Le GOCA considère la vignette de contrôle comme une solution subsidiaire, pas comme « la » solution. Bien que le GOCA soit prêt à introduire ce système, l'étude de solutions alternatives n'a pas été exclue.

## CARPASS

Le projet CARPASS a été lancé avec l'appui de FEBIAC, FEDERAUTO et du GOCA dans le but de lutter efficacement contre la fraude kilométrique. Le GOCA attache beaucoup d'attention à ce dossier qui est la préparation de l'application de l'Arrêté Royal relatif à la mention du kilométrage.

## Nouvelles technologies

Le GOCA suit de près les nouveaux développements de technologies de pointe dans le secteur automobile. Le but des visites à Equipauto à Paris et Automechanica à Francfort est d'élargir en permanence de nouvelles visions. Les études des nouveautés sont fonction de l'applicabilité dans les centres de contrôle.

La technologie à l'aide d'une caméra pour tester de façon plus rapide et efficace l'orientation des feux est examinée de manière approfondie par le GOCA.

Afin de faire une meilleure évaluation de la suspension, le GOCA a demandé à l'IBSR d'évaluer les appareils de test, tant ceux déjà en service que ceux qui vont être mis en service.

La nouvelle génération de détecteurs de gaz et LPG est également soumise à une étude.



## Infrastructure

La vague de rénovation dans les centres de contrôle est une constante ces dernières années. De nouvelles stations ont été construites et d'anciennes stations ont profondément rénovées.

### Nouvelles stations

Mariembourg (A.I.B.V)

Bureau Central (SBAT)

Haren (ACT)

Aye (Marche-en-Famenne) – en remplacement de Sinsin

### Stations rénovées

Antwerpen Noorderlaan (BTC): construction de 3 lignes pour véhicules utilitaires dans le bâtiment adjacent – début de la rénovation d'une station existante.

Asse-Mollem, Vilvorde et Braine-le-Comte (AIBV): renouvellement en vue du test de freinage CE

Dans cette même optique, une série de centres de contrôle ont été équipés de webcams. Les webcams offrent au client la possibilité de voir on-line les files d'attente dans les centres de contrôle.

Le défi pour l'avenir est d'augmenter la satisfaction du client et d'améliorer l'efficacité des contrôles.

Dans cette optique, le Guide de Bonnes Pratiques (le vademecum de l'inspecteur) est revu et les standards sont redéfinis dans le but de clairement faire ressortir les mots clefs 'clair et précis' et de promouvoir l'uniformité des décisions. De même, l'information fournie au client doit être adaptée. Le certificat de visite est un moyen de communication de premier choix qui, à l'avenir, fera office de support d'information à part entière.

Une enquête interne et externe sur base d'un échantillonnage représentatif est prévue afin d'évaluer la situation actuelle et d'entreprendre d'éventuelles action là où cela s'avère nécessaire. Professionnalisme et transparence restent le maître-mot pour notre secteur.







### 3. Statistique

#### Général

Nos entreprises membres représentent 75 centres de contrôle ce qui équivaut à 346 lignes de contrôles au total. Ces centres occupent 1.311 inspecteurs et 283 employés administratifs. Le nombre de contrôles et visites effectués en 2003 sur le territoire belge s'élève à 5.251.151, ce qui signifie une augmentation de 131.915 contrôles et visites par rapport à l'année 2002.

#### Contrôles / prestations spécifiques

##### Nombre de véhicules par catégorie

Catégorie	%
01 Voitures à personnes (genres : VP, SW, OM, CL, AA, AB, AC, AD, AE, AF)	64,45 %
02 Voitures à personnes présentées en occasion	15,76 %
03 Autobus - autocars	0,78 %
04 Camionnettes (véhicules utilitaires < 3.5 Tonnes)	10,11 %
05 Camions - Tracteurs (véhicules utilitaires > 3.5 Tonnes)	3,59 %
06 Remorques <= 3.5 Tonnes	2,25 %
07 Remorques > 3.5 Tonnes	0,32 %
08 Semi-remorques	1,87 %
09 Autres catégories et spéciales	0,85 %

**Nombre total de véhicules présentés: 4.249.516**

##### Période de présentation des véhicules

#### Contrôle - utilitaire

%	Période
48,57 %	Avant la date
26,93 %	Le jour même
24,50 %	Après la date
<b>100,00 %</b>	

#### Contrôle - voiture

%	Période
62,25 %	Avant la date
24,33 %	Le jour même
13,42 %	Après la date
<b>100,00 %</b>	

#### Contrôle - remorque

%	Période
47,11 %	Avant la date
30,99 %	Le jour même
21,90 %	Après la date
<b>100,00 %</b>	



Ces dernières années, nous avons constaté que 10% environ des véhicules ayant l'obligation de se soumettre au contrôle technique, n'y sont pas présentés. Cette tendance suit l'évolution dans le secteur des assurances. Des études démontrent que de nombreux véhicules non assurés circulent sur les routes belges.

Bureau central (SBAT)



Aye (Marche-en-Famenne)



Haren (ACT)



Antwerpen (BTC)



Mariembourg (A.I.B.V.)







## Permis de Conduire

Les personnes travaillant au service Permis de Conduire offrent leur collaboration aux entreprises membres du GOCA, au Service Public Fédéral Mobilité et Transports ainsi qu'aux clients. Ainsi ils mettent leur savoir en matière d'examens pour l'obtention d'un permis de conduire à la disposition des autres acteurs du domaine de la sécurité routière. Grâce à l'expertise acquise, le secteur joue un rôle de conseiller dans l'évolution de la réglementation ayant trait au permis de conduire.

### L'examen pour l'obtention du permis de conduire: théorie et pratique

L'examen pour l'obtention du permis de conduire se compose d'un examen théorique et d'un examen pratique. La législation belge réglementant ces deux branches de l'examen tire son origine de la législation européenne en la matière. La deuxième annexe de la Deuxième Directive Européenne vise à harmoniser les examens pour l'obtention du permis de conduire et de là à promouvoir la sécurité routière. Le GOCA étudie la transposition de la deuxième annexe dans la loi belge.

L'examen théorique se présentera alors d'une autre façon. Le nombre de questions pour les catégories A, B, C et D passera de 40 à 50. Cette augmentation du nombre de questions est nécessaire si l'on veut que l'apprenti conducteur soit interrogé sur d'autres matières également. Dans l'ensemble, on demande de porter une attention plus soutenue aux risques spécifiques ayant trait au manque d'expérience de certains usagers de la route et à la vulnérabilité de certains usagers tels que les enfants, les piétons, les cyclistes et les personnes moins mobiles. Les risques liés à la participation à la circulation et à la conduite de certains types de véhicule ainsi que ceux liés aux différents champs de vision des conducteurs de ces véhicules doivent également être examinés dans le futur. À côté d'un certain nombre d'exigences de connaissance valables pour toutes les catégories, il y en aura également un certain nombre qui seront ajoutées et qui se rapporteront plus spécifiquement à certaines catégories de véhicules.

L'examen pratique se présentera un tant soit peu différemment après la transposition de la nouvelle législation et ce pour les catégories de véhicules A, B, C, D et E. Chaque adaptation vise à promouvoir la sécurité routière. En général, nous pouvons par exemple admettre qu'un contrôle préalable de l'état des sièges, des appuie-têtes, des pneus et des freins, entre autres, soit un élément standard de l'examen pratique.



L'étude de cette nouvelle législation est un des objectifs-clé du service. Bien que le secteur milite pour l'introduction, lors de l'examen pratique sur la voie publique, dispositions spéciales se rapportant à la catégorie B, aucune action législative en la matière n'a été entreprise jusqu'à présent. Le secteur est convaincu de l'impact positif qu'aurait cette mesure sur le comportement de conduite et la sécurité routière.

Le GOCA et les entreprises membres n'abandonnent pas leur exigence d'obtenir une meilleure définition du véhicule d'examen. Idéalement, l'apprenti conducteur se présenterait avec un véhicule à double commande et au moins quatre portières. Une réglementation stricte en matière de véhicules d'examen signifierait pour les examinateurs une amélioration de leur sécurité et les conditions de travail des examinateurs et des instructeurs des auto-écoles en bénéficieraient.

#### **À côté du travail d'étude, le service gère également les tâches courantes.**

La création d'une question d'examen -image, texte et son- exige beaucoup de temps et d'expérience. Les images sont une reproduction de situations telles qu'elles se présentent dans la circulation de tous les jours. Le son était initialement enregistré par un professionnel dans un studio d'enregistrement. Depuis peu, les questions sont dotées, à l'aide de logiciels informatiques, d'une voix digitale. Cela veut dire que depuis le début, tous les volets d'une question sont enregistrés numériquement, ce qui implique une meilleure gestion de la base de données des séries d'examen.

Le service fait partie du groupe de travail audiovisuel, tant le groupe restreint que le groupe plénier. Avant d'utiliser, lors de l'examen théorique, les nouvelles questions d'examen adaptées, celles-ci sont présentées aux deux groupes de travail auxquels participent entre autres le Service Public Fédéral Mobilité et Transports ainsi que des spécialistes es circulation. Ces groupes de travail examinent, évaluent et donnent leur feu vert pour l'introduction de ces questions dans les séries de questions officielles.

Le vademecum, le manuel professionnel pour les examinateurs, est le cadre de référence pour l'exécution de leur métier. Cet ouvrage est la garantie de l'uniformité dans leur activité. Les multiples modifications de la loi entraînent une mise à jour régulière de ce manuel. Le groupe de travail Vademecum traite en permanence des questions se rapportant à ce manuel. Chaque rubrique est examinée soigneusement et adaptée si nécessaire. La publication de ce manuel est en cours de préparation.





## L'Informatique – nouveaux développements et tendances

L'informatisation de l'application permis de conduire se poursuit. La réécriture du programme concernant l'examen théorique (examen complet et procédures) en est une partie importante. Les préparatifs sont terminés. Le développement pratique ne se fera pas attendre.

Juste au moment où, au sein du secteur, le GOCA prépare l'automatisation de l'examen théorique pour les différentes catégories de véhicules "terrestres", il s'est vu attribué, par le Service Public Fédéral – Transport aérien, la tâche d'automatiser les examens théoriques en vue de l'obtention d'une licence de vol.

L'application "Icarus" rend possible l'automatisation de ces examens théoriques. Les examens sont rédigés par le système. Les questions sont présentées aux candidats sur PC. La correction et le suivi des dossiers des candidats sont gérés par ce même système. Actuellement, on l'effectue encore manuellement.

Icarus peut également prendre les rendez-vous et coordonner le planning des salles d'examen.

À terme, le candidat pourra consulter son dossier via internet. Il aura également la possibilité de prendre un rendez-vous pour son examen de chez lui.

Cette application a pour but, d'une part, de diminuer toute intervention manuelle et, d'autre part, l'automatisation rapide de l'ensemble des étapes.

L'expertise acquise dans son propre domaine conduit à un échange enrichissant avec les autres acteurs du domaine de la circulation. La richesse de l'expérience de notre secteur du permis de conduire est utile également pour aider davantage au développement d'autres éléments ayant trait à la circulation et ce, avec comme but final 'la sécurité en matière de circulation que ce soit sur terre, sur mer ou dans les airs'.

Le GOCA et ses entreprises membres trouvent essentiel de suivre de près l'évolution du développement du simulateur. Ce dernier pourrait trouver son utilité dans le cadre des examens théoriques et pratiques. Les conducteurs peuvent, au moyen de cet appareil, être testés sur les circonstances les plus variées, alors que la forme reste identique.

Cet appareil permet de répéter de façon illimitée les mêmes situations jusqu'à ce que le candidat acquière un comportement correct.

Le simulateur peut être utilisé aussi bien pour des débutants que pour des conducteurs confirmés. Dans une cabine de camion, pourvue de tout le matériel de conduite et de toutes les commandes nécessaires, le candidat voit un environnement avec des routes, des carrefours, des rotondes, mais également des maisons, des immeubles d'exploitation et des espaces verts. Un ordinateur vocal dit au candidat quel chemin il doit emprunter. Il doit lui-même accélérer, freiner, accoupler, changer de vitesse et faire usage des rétroviseurs. La simulation est totale.

Un simulateur peut s'avérer utile aussi bien lors de la formation que lors de l'évaluation du candidat.

Un simulateur offre la possibilité d'aborder des situations de circulation spécifiques sous des conditions toujours identiques. Il offre également la possibilité d'évaluer le comportement des candidats dans des circonstances qui normalement sont difficiles voire impossibles à coter; par exemple la conduite la nuit, la conduite dans la neige ou sur le verglas, la conduite "écologique",...

Le secteur est convaincu que le simulateur peut être le parfait complément à l'examen de conduite.

## Participation à des projets européens

**Nov-Ev** est une étude en partie subsidiée par la Commission Européenne, qui souhaite promouvoir la politique de formation et le suivi des apprentis-conducteurs. Nov-Ev fait partie du projet Advanced qui a défini les lignes de force pour le développement d'un programme de formation en deux phases: une période conditionnelle de deux ans après laquelle le candidat obtient son permis. Ce projet est administré par le CIECA dans plusieurs pays de l'Union Européenne (Autriche, Allemagne, Angleterre, Pays-Bas, Espagne, Belgique et France).

Ce projet Nov-ev a pour but de mesurer comment un programme de formation en deux phases apporte une plus-value à la sécurité routière (et à la sécurité des conducteurs débutants), et ensuite de communiquer les résultats aux décideurs politiques des états-membres de l'Union Européenne. Encourager chaque pays participant à réaliser des évaluations scientifiques, consistant en des contrôles réguliers et des échanges d'information, de même que des expertises effectuées par des experts indépendants de niveau européen, complète cette action. Ces experts proviennent de l'Université de Turku (Finlande) et du Kuratorium für Verkehrssicherheit (Autriche).

Le GOCA a adhéré à ce projet pour évaluer les effets de ces formations et également faire savoir dans quelle mesure la '2ème phase' de la formation des jeunes conducteurs est utile et efficace comme complément à la formation et à l'examen en vue de l'obtention d'un permis de conduire. Le GOCA est d'avis qu'une évaluation indépendante du candidat doit avoir lieu à la fin de cette période d'essai. Le projet belge s'appelle "Cool Driving" et est mené à Eupen.







Le projet **Cool driving** est une initiative du Gouvernement de la Communauté germanophone en collaboration avec le GOCA et l'AVDG (Automobilverband der Deutschsprachigen Gemeinschaft) et, par conséquent, il n'est d'application que pour les habitants de la Communauté germanophone du pays.

Le projet se concentre sur la constatation que le nombre d'accidents chez les jeunes ne diminue pas et que la cause est en grande partie l'inexpérience de ces jeunes conducteurs. Ce projet 'Cool Driving' comporte deux étapes: d'une part, le conducteur reçoit une formation qui lui permet de comprendre la réaction d'un véhicule en cas de manipulation erronée, et d'autre part, le conducteur apprend la manière dont il peut adapter son comportement. De cette façon, il peut plus rapidement comprendre les mesures essentielles à prendre afin d'éviter l'accident.

Le GOCA est responsable de l'évaluation des candidats et ce au moyen d'un système qui se compose de 2 caméras, l'une dirigée vers la route et l'autre vers le conducteur, de deux accéléromètres et d'un PC. Cet appareil permet à l'accompagnateur, l'examineur, ... de noter, en temps réel et lors du trajet, toutes les remarques éventuelles sur le comportement de conduite.

Cet appareil sera utilisé à un stade ultérieur pour que les examinateurs professionnellement actifs puissent se perfectionner et pour la formation des examinateurs nouvellement engagés afin de continuer à garantir l'uniformité au sein du secteur.





## 5. Statistiques

### Examen théorique: pourcentage de réussite et d'échec par catégorie

Catégorie	Réussi	Raté	Total	% réussi
A3	16 318	11 641	27 959	58,36 %
A/A-	5 284	1 232	6 516	81,09 %
B	125 074	99 636	224 710	55,66 %
C/C1	9 240	5 920	15 160	60,95 %
D/D1 1	458	939	2 397	60,83 %
<b>Total</b>	<b>157 374</b>	<b>119 368</b>	<b>276 742</b>	<b>56,87 %</b>

dont:

Cat.	sexe	Réussi	Raté	total	prop.	% réussi
A3	Femme	4 210	2 800	7 010	25,20 %	60,06 %
	Homme	12 026	8 779	20 805	74,80 %	57,80 %
A/A-	Femme	1 054	251	1 305	20,16 %	80,77 %
	Homme	4 191	976	5 167	79,84 %	81,11 %
B	Femme	62 942	47 703	110 645	49,62 %	56,89 %
	Homme	61 174	51 146	112 320	50,38 %	54,46 %
C/C1	Femme	584	278	862	5,71 %	67,75 %
	Homme	8 610	5 612	14 222	94,29 %	60,54 %
D/D1	Femme	238	161	399	16,74 %	59,65 %
	Homme	1 211	774	1 985	83,26 %	61,01 %
<b>Total:</b>		<b>156 240</b>	<b>118 480</b>	<b>274 720</b>		<b>56,87 %</b>
<b>Femme:</b>		<b>69 028</b>	<b>51 193</b>	<b>120 221</b>	<b>43,44 %</b>	
<b>Homme:</b>		<b>87 212</b>	<b>67 287</b>	<b>154 499</b>	<b>55,83 %</b>	
<b>Inconnu:</b>		<b>1 134</b>	<b>888</b>	<b>2 022</b>	<b>0,73 %</b>	

### Examen pratique: pourcentage de réussite et d'échec par catégorie

Catégorie	Terrain privé			Voie publique		
	G/R	TOT	%G/R	G/R	TOT %	G/R
A	11 408	16 858	67,67 %	11 232	12 623	88,98 %
A-	973	1 347	72,23 %	951	1 097	86,69 %
A3	11 026	13 107	84,12 %	-	-	-
B	114 848	163 345	70,31 %	112 666	188 083	59,90 %
BE	950	1 423	66,76 %	935	1 083	86,33 %
C7	403	9 980	74,18 %	7 241	10 073	71,89 %
C1	52	66	78,79 %	44	64	68,75 %
CE	3 216	5 617	57,25 %	3 159	4 066	77,69 %
D	905	1 185	76,37 %	867	1 240	69,92 %
D1	7	8	87,50 %	7	9	77,78 %
DE	24	55	43,64 %	21	29	72,41 %
<b>Total:</b>	<b>150 812</b>	<b>212 991</b>	<b>70,81 %</b>	<b>137 123</b>	<b>218 367</b>	<b>62,79 %</b>



## Relations Nationales et Internationales

Il est essentiel pour le GOCA d'entretenir, pour les deux secteurs, des contacts actifs avec tous les professionnels, et ce tant sur le plan national qu'international.

Les contacts avec les fédérations nationales du secteur automobile se sont, année après année, sans cesse améliorés. En collaboration avec le Cabinet du Ministre de la Mobilité, Bert Anciaux, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports, les fédérations et les groupes d'intérêt, des séances d'information sont organisées afin que tous les acteurs de la sécurité routière puissent travailler main dans la main à une meilleure mobilité. Le GOCA s'est révélé être ces dernières années un interlocuteur de grande valeur et souhaite renforcer cette position.

### IRU (International Road Transport Union)

L'IRU prête mondialement assistance aux opérateurs du transport (autobus, autocar, taxi et camion). L'IRU représente – au travers de ses représentations nationales – l'entier de l'industrie des transports routiers. Les instances internationales prenant des décisions touchant le secteur des transports routiers ne peuvent pas passer outre l'IRU. En cherchant continuellement à promouvoir de plus hautes normes professionnelles, l'IRU apporte un plus à la sécurité routière, a un effet positif sur l'impact environnemental du transport routier et assure de surcroît la mobilité des personnes et des marchandises.

L'IRU a organisé en 2003 une réunion à Lisbonne. Il y fut question de la seconde Directive européenne concernant la formation pour le permis C/D; le GOCA, en tant que membre de l'IRU, n'a pas manqué de participer à cette rencontre.

### CIECA

Cette commission, créée en 1956, compte aujourd'hui 32 instances nationales responsables du passage de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire. La CIECA garantit en son sein un échange d'idées de grande valeur. Monsieur W. Vanbroeckhoven, également Directeur Administratif de AV, préside la CIECA.

#### CIECA – EAG (Expert Advisory Group)

La création d'un Groupe de travail d'Experts a été d'emblée le signal de départ de toute une série de visites. Les membres de ce EAG, dont le GOCA, ouvrent en effet systématiquement les portes de leurs centres d'examen aux membres de ce groupe de travail. Les différentes remarques et observations ont été consignées dans les rapports des réunions.

Ce groupe de travail est également responsable de projets techniques et d'études.

Les 6 membres de ce groupe de travail sont des experts nationaux en matière de formation routière et d'examen du permis de conduire.

Ils se réunissent 3 à 4 fois par an afin de discuter des objectifs à atteindre, de la direction à suivre et du contenu des activités au sein de la CIECA.

Les membres de ce groupe de travail se sont réunis 5 fois en 2003 et plus précisément à Bruxelles, au Mans, à Helsinki, à Berlin et à Edimbourg.

#### CIECA – Truck Safety

Truck Safety fut créé lors d'une conférence en 2002. Cet événement est organisé par la CIECA et aura lieu au circuit du Mans (France) en octobre 2004. L'objectif de cet événement est d'organiser un forum offrant aux experts du secteur l'opportunité d'échanger leurs points de vue. Cet événement espère également apporter de nouvelles informations dans le domaine des développements techniques.

Les préparatifs de cet événement débutèrent en 2003. C'est ainsi que le groupe de travail Truck Safety s'est réuni 2 fois (Bruxelles et Nottingham). Le GOCA intervient dans ce projet en tant que co-organisateur actif.

### CITA

Le CITA est l'association internationale des organisations agréées pour le contrôle technique obligatoire des véhicules et de leurs remorques. Le GOCA est un membre actif du CITA. Monsieur Claude Brogniet, Directeur Technique de CTA, remplit les fonctions de Secrétaire Général et de Vice-Président du CITA.

Le GOCA siège dans 2 groupes de travail du CITA, à savoir le «Working Group 1 - Exhaust Emissions and Noise» et le «Working Group 5 - Braking Systems».

L'objectif du groupe de travail 1 est de développer de nouvelles méthodes de test des gaz d'échappement et du bruit. L'Étude «2nd Emission Programme», partiellement financée par l'Union européenne, s'est achevée en 2003. Il a actuellement évalué la possibilité d'effectuer de plus amples études afin que le «2nd Emission Programme», mené avec succès, puisse être élargi. Le GOCA a jadis collaboré à la partie EOBd du programme.

Le GOCA joue un rôle important au sein du groupe de travail 5. Les objectifs les plus importants de ce groupe de travail sont la mise à jour de la «CITA Recommendation no. 8 on brake testing» et le développement de tests de freinage pour les camion en utilisant les «brake reference forces» prévues dans la dernière modification du ECE règlement no. 13. Le GOCA a écrit quelques textes de base pour la Recommandation et a proposé sa RD-method<sup>®</sup> comme procédure valable de test de freinage. Lors de la Conférence CITA 2003 à Belfast et Dublin, la RD-method<sup>®</sup> belge fut présentée 2 fois. De plus, le groupe de travail a mis à jour le questionnaire «survey of brake testing in CITA member states». Enfin, le groupe de travail prend part à une étude examinant la possibilité de contrôler dans le futur les systèmes de freinage électroniques.

Les autres groupes de travail du CITA, à savoir le « Working Group 2 - New Technology », le «Working Group 3 – Quality», le «Working Group 4 - New Test Items», le «Working Group 6 - Inspection Content» et le «Working Group 7 - Electronically Controlled Systems on Vehicles», sont suivis de près par le GOCA, dans le cas où un sujet intéressant - pour la Belgique - se présenterait, laissant ainsi au GOCA l'opportunité d'y prendre part activement.

### ISO TC22/SC2/WG6/SWG9

Le groupe de travail international peut compter sur la participation du GOCA. Ce groupe de travail se penche sur la problématique de la standardisation internationale de la norme ISO. Ce groupe de travail ISO a rédigé actuellement un projet de norme ISO: ISO/DIS 21069-1: «Road vehicles – test of braking systems on vehicles with a permissible mass of 3,5 t using a roller brake tester. Part 1: Air braking systems».

En 2003, le travail a porté sur les parties 2 et 3. (part 2: air over hydraulic braking system et part 3: hydraulic braking system).

### Relations bilatérales

La Belgique accueille volontiers des visiteurs des pays hors de la Communauté Européenne. L'expertise dégagée par le GOCA et ses membres incite plusieurs étrangers à nous rendre visite.

C'est ainsi qu'au mois d'octobre nous pouvions accueillir sur le territoire belge la délégation marocaine du «Ministère du Transport et de la Marine Marchande». La visite d'une station de contrôle fut commentée par les représentants du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, et par un de nos membres.



## Gestion Sociale

L'année 2003 fut marquée, pour notre fédération, d'une part, par le suivi de la convention collective de travail conclue en 2002 mettant en place un système de classification de fonctions par l'organisation d'une série de formations spécifiques et permettant au personnel de notre secteur d'acquérir de nouvelles expertises, et d'autre part, par la conclusion d'une nouvelle convention collective de travail pour les années 2003-2004.

Les grandes lignes de cette convention collective de travail sont les suivantes:

- revalorisation barémique du personnel
- extension du système de chèques-repas
- renouvellement des conditions d'accès pour le personnel à la prépension et au crédit-temps
- organisation de 4 jours de formation par travailleur pour les années 2003-2004

Notre objectif demeure, en matière de gestion du personnel, d'assurer aux collaborateurs du secteur un niveau de formation et de compétence optimal, avec comme objectif final d'assurer un service professionnel et de qualité à nos clients.

Notre secteur comptait, fin 2003, un peu plus de 2000 collaborateurs, soit une progression d'environ 3% par rapport à l'année précédente.





## Formation

La mission première du GOCA est de former les quelques 2000 collaborateurs du secteur. La formation est un gage essentiel de la qualité du service rendu à la population. La formation est également garante de l'uniformité du travail tant des inspecteurs du contrôle technique que des examinateurs du permis de conduire. Afin de conduire les jeunes et moins jeunes recrues des entreprises membres, le GOCA a développé deux axes de formation.

Le premier est la formation de promotion. Elle a pour objectif de former depuis le début jusqu'au terme de sa carrière l'inspecteur du contrôle technique et l'examineur du permis de conduire. Cette formation de promotion doit enseigner aux collaborateurs du secteur non seulement les matières de bases de la technique automobile ou de la réglementation routière mais également les méthodes qu'ils doivent utiliser et appliquer quotidiennement dans leur travail.

Le GOCA consacre annuellement quelque 400.000 euro à la formation.

Le travail du centre de formation s'intègre parfaitement avec l'évolution sociale du secteur et notamment avec la mise en œuvre de la récente convention collective de travail instaurant la nouvelle classification de fonction du personnel.

Ainsi, pour devenir inspecteur-adjoint, le candidat inscrit au centre de formation devra suivre tous les cours lui permettant d'effectuer le contrôle d'un véhicule au moyen des appareils de mesure présents dans la station tels que le freinomètre à rouleau ou encore l'appareil de mesure des émissions nocives. De la même manière, le candidat examinateur devra acquérir et prouver sa maîtrise de la réglementation routière et du permis de conduire. La connaissance de ses matières n'est pas suffisante pour faire du candidat un bon inspecteur ou un bon examinateur. La maîtrise des méthodes d'évaluation mais également une bonne dose de capacité de communication sont des compléments nécessaires à l'apprentissage des matières techniques afin de pouvoir informer le client et lui expliquer le pourquoi de la mission de l'inspecteur ou de l'examineur.

Réussir à devenir un inspecteur ou un examinateur compétent est une première étape dans la carrière à laquelle la formation du GOCA participe. L'évolution au sein du secteur permet à tout un chacun de trouver sa voie au sein d'une profession d'expert au service des clients. Un inspecteur-adjoint peut devenir rapidement un inspecteur et ensuite un inspecteur-expert en suivant les cours au sein du GOCA. De même, le personnel cadre est également concerné par la formation de promotion organisée au GOCA.

Le centre de formation du GOCA a reçu en 2003 environ 900 candidats dans les cycles de promotion. Ils ont suivi les sessions d'une centaine de chargés de cours théoriques et pratiques durant 2800 heures de cours.







Le centre de formation est donc une machine qui doit fonctionner sans faille et de manière performante. Il reste beaucoup d'améliorations à apporter à sa structure et à ses processus.

A côté de la formation de promotion, le GOCA organise les formations de recyclage. Ces formations ont pour but de remettre à jour les connaissances de nos collaborateurs en liaison avec les évolutions de la réglementation et de la technologie. Ces recyclages sont organisés annuellement en fonction d'une part des nécessités liées aux évolutions réglementaires mais également en fonction des besoins exprimés par les entreprises membres. En 2003, le GOCA a organisé de nombreuses sessions.

<b>Matières</b>	<b>#candidats</b>
Acier- Fonte- Alu	84
Frein	203
LPG Nouvelle réglementation	301
Pneus	219
Tachygraphe + limiteur	115
ADR	52
Châssis-carrosserie-soudure	47
CEMT	18
CE-Semi-remorque (T+P) / CE	85
Conduite défensive (T+P)	164
Moto (base+avancé)	143
Gestion de l'agressivité	161
Business Objects	22
Gestion du stress	54
Accueil du client	10

Il reste de nombreux défis pour le GOCA afin de rendre la formation plus performante et plus proche des besoins des collaborateurs et des entreprises membres. Ces défis seront relevés dans les mois et années à venir en renouvelant l'offre de recyclage, en rendant plus pratique la formation de promotion et en rendant plus efficace l'organisation du centre de formation par une informatisation de sa gestion.

Les besoins ne cessent de croître et la mission de formation du GOCA ne cesse de prendre une position centrale dans l'organisation de notre secteur.



## GOCA informatics

Ces trois dernières années, notre secteur a fortement investi dans cet outil; il récolte maintenant les fruits des investissements de plusieurs années d'informatisation: les possibilités d'application sont en forte augmentation. Le département IT du GOCA a subi également une restructuration afin d'améliorer les services rendus.

Le revers en est une augmentation exponentielle de la complexité de l'environnement informatique et de son intégration. De plus en plus de spécialisation est nécessaire et il devient alors difficile pour les informaticiens de chaque entreprise de gérer de manière optimale toutes les subtilités de l'informatique.

Une des actions entreprises est la constitution d'un groupe informatique pour notre secteur: chaque entreprise peut envoyer un représentant aux réunions régulières de ce groupe.

Le GOCA y envoie également ses représentants.

Le groupe informatique se concerte sur les nécessités informatiques de notre secteur et donne son avis quant au choix du hardware/software adéquat, en fonction des lignes directrices et des priorités définies par le Comité Stratégique.

Les projets suivants ont été réalisés en 2003 par le département IT du GOCA en collaboration avec ce groupe de travail:

### CONTRÔLE TECHNIQUE

- **Automatisation des lignes de contrôle:** implémentation de la solution développée au GOCA
- **Réseau Wireless** (terminaux portables): implémentation de la solution développée au GOCA
- **Software administratif** des stations de contrôle: optimisation
- **Réseau VPN (Virtual Private Network)** entre le GOCA et les entreprises: développement et implémentation
- **Traitement statistique** des données de contrôle: implémentation, dans les entreprises, de la solution pensée et développée au GOCA
- **Serveur de réplication** remplaçant le serveur station en cas de panne: développement et phase de test
- **Vademecum** pour l'installation des serveurs et des applications station

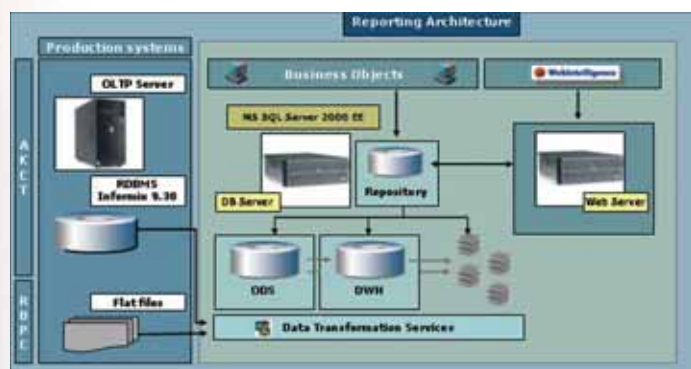
### PERMIS DE CONDUIRE

- Migration d'UNIX vers la plateforme LINUX

### GOCA

- **Flux:** gestion du flux des données entre le SPF et les stations de contrôle
- Mise en place d'une **Data Warehouse** et mise à disposition via internet
- Étude sur l'informatisation des documents ISO et sur la fonction helpdesk

Le groupe de travail informatique participe à la réalisation de la mission commune de notre secteur, tenant compte des nécessités spécifiques sur le terrain et des particularités de chaque station de contrôle.





## GOCA, l'évolution

Le GOCA et ses membres souhaitent jouer et continuer à jouer un rôle actif tant sur le plan de la sécurité routière et de la protection des consommateurs, que sur celui de la protection de l'environnement.

Le GOCA a, en 2003, prêté une attention particulière à la communication. Ainsi, nous avons concentré nos efforts sur l'image de notre secteur vis-à-vis du monde extérieur et sur l'écoute des idées et problèmes de nos partenaires et clients. Les efforts fournis et les résultats qui en ont découlé seront soutenus et poursuivis dans le futur. Les demandes de renseignements de plusieurs parlementaires fédéraux au GOCA sont la conséquence concrète de cette nouvelle politique de communication.

La politique belge en matière de transports reprend également l'objectif européen retranscrit dans le Livre Blanc de la Commission Européenne (2001) sous le titre de "La politique européenne en matière de transports jusqu'en 2010" et ayant pour but de diminuer de moitié le nombre de morts de la route d'ici 2010. La Commission Européenne a publié début 2004 une Charte. Cette Charte fut signée à Dublin par de nombreuses organisations en présence de quelques pilotes de F1.

La Belgique, au niveau fédéral, ne pouvait pas ignorer cette tendance et a ainsi mis sur pied, en 2002, les États Généraux pour la sécurité routière. L'attitude fataliste face au quota annuel de 1500 morts de la route était inacceptable. Le GOCA prend au sérieux sa tâche en matière de sécurité routière; sa participation active aux États Généraux ainsi que sa qualité de membre au sein de la Commission Fédérale pour la sécurité routière confirment années après années cette intégrité et cet attachement.

Le vent révolutionnaire qu'est Copernic, soufflant ces dernières années au sein du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, n'est pas passé inaperçu au GOCA. Se retrouvent maintenant à la tête de

ce Service Public Fédéral des managers avec de nouvelles idées, avec lesquels le GOCA peut collaborer d'une autre manière mais néanmoins ouvertement et efficacement.

La nouvelle approche de l'administration aboutit dans un certain nombre d'objectifs imposés par le gouvernement lui-même et ses partenaires. Les objectifs sont traduits dans des plans de gestion, eux-mêmes transcrits dans des accords de collaboration. Le GOCA envisage avec confiance le fait que chaque belge puisse espérer un meilleur service. Le GOCA et ses membres s'investissent constamment pour améliorer continuellement le service aux clients des deux secteurs et pour s'adapter aux besoins du moment.

Annuellement, le GOCA doit se rendre à l'évidence que 1 véhicule sur 4 n'est pas conforme aux exigences techniques requises lors d'un contrôle technique. Convaincre le client de la réelle importance d'avoir un véhicule



déclaré techniquement en ordre est un challenge. La sécurité routière dépend autant du comportement de conduite que de l'état du véhicule. Les véhicules actuels, hautement technologiques, font en sorte que les conducteurs se sentent en sécurité dans leur cage en métal; cependant il importe d'être prudent et vigilant. C'est au GOCA de démontrer l'importance du contrôle technique des éléments de sécurité et de le transmettre au grand public. La protection du consommateur est un des objectifs poursuivis par le GOCA. Cet objectif se retrouve dans le rôle que joue le GOCA en collaboration avec FEBIAC et FEDERAUTO dans le CARPASS. La lutte déclarée contre l'escroquerie et la fraude kilométrique avance péniblement, mais est néanmoins encourageante pour le consommateur final. CARPASS permettra au consommateur de demander l'historique d'un véhicule via une banque centrale de données. L'identité et l'historique d'un véhicule pourront amener des précisions auxquelles, selon nous, le futur propriétaire a droit.

Les journaux et magazines en sont pleins; développement durable, protection de l'environnement, normes de Kyoto ... cette tendance ne passe pas inaperçue pour les membres du GOCA. Les contrôles environnementaux tels que nous les effectuons aujourd'hui concernent déjà la diminution de la pollution de l'environnement. Afin d'atteindre aussi en Belgique les objectifs fixés en matière de protection de l'environnement, nous serons contraints d'adapter ce contrôle environnemental.

Un environnement 'agréable' est un droit pour chaque citoyen mais cela entraîne plus d'obligations.

Conjointement au changement des normes et des technologies, l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire doit aussi être adapté. Jusqu'à présent, le candidat conducteur est supposé, après avoir réussi l'examen pratique, se perfectionner lui-même.

Des études européennes, au sein desquelles le GOCA était représenté en tant qu'institut, montrent que des évaluations effectuées à des moments donnés au cours de leur carrière de conducteur peuvent leur apporter une plus-value. Les idées développées dans le cadre du 'post-permis' et du 'permis par étape' sont dans le fond émises afin d'améliorer le comportement de conduite là où cela est nécessaire. Le GOCA, de par son rôle actif, est un partenaire crédible dans le cadre de ces études. Le GOCA confirmera dans le futur ce rôle de pionnier.

En conclusion, nous pouvons affirmer que le GOCA et ses membres perçoivent leur indépendance comme un très grand atout. La fonction de contrôle, exercée par les membres du personnel – examinateurs et inspecteurs – au sein des deux activités, n'est pas toujours appréciée en tant que telle. Cependant, nous sommes dans l'incapacité et nous n'avons pas le droit de concevoir le monde actuel sans contrôle automobile et sans examen pour l'obtention du permis de conduire. L'intérêt général de ces deux activités est plus d'une fois souligné par le rôle de conseil qui nous est attribué.

De multiples contacts en Belgique et à l'étranger confirment la plus-value que nous pouvons apporter dans ce grand débat qu'est la sécurité routière.





## L'année des festivités, un an plus tard...

Toute bonne chose a toujours une fin. Il en est donc de même pour l'année des festivités 2003. Le 70ème anniversaire du secteur du contrôle technique a été largement fêté au cours de l'année écoulée. Dans l'édition précédente du rapport annuel, nous vous annonçons de nombreux événements et activités que nous vous proposons de revivre au fil de ce compte-rendu.

La **réception de nouvel an** était l'occasion d'inaugurer les nouveaux locaux de **l'institut de formation du GOCA**, en la présence de Monsieur Marechal, *Chef de cabinet du Ministre de la Mobilité et des Transports* et de Monsieur Damar, *Président du Comité de Direction du Service Public Fédéral Mobilité et Transports*. Cette inauguration était par la même occasion le début d'une nouvelle ère en ce qui concerne la formation et le recyclage des inspecteurs et des examinateurs. L'institut de formation est et reste la force motrice de l'uniformité lors de l'évaluation des véhicules et des candidats conducteurs. Chaque cycle de formation est par définition sanctionné par un examen. Cet examen entérine la connaissance acquise par le candidat. Outre les formations de promotion, il y a les recyclages tant nécessaires. Une mise à jour permanente des connaissances acquises est vitale au vu de l'évolution de la législation régulièrement à l'origine de nouveaux contrôles ou de nouvelles méthodes de contrôle. La nouvelle classification de fonctions, rédigée en 2002, introduisait au sein de l'institut de formation la notion "expertise". Une formation spécifique, complétée par une formation de management et un examen très sélectif, étaient les étapes à franchir par le candidat pour obtenir le titre d'inspecteur-expert.

Des formations visant le bien-être des membres du personnel ont également été organisées durant l'année écoulée. La résistance au stress et l'attitude à adopter en cas d'agressivité d'un client ont été au centre des débats tant pour les inspecteurs que pour les examinateurs.

Le **70ème jour ouvrable** de cette année festive était le jour du client. Ce jour-là, chaque client a reçu un disque de stationnement européen. Au total, 10.000 exemplaires ont été distribués.

Le GOCA avait fait le vœu, cette année de festivités, de se rapprocher des clients, des partenaires, des fédérations, des autorités ainsi que des acteurs politiques et socio-économiques. Trois **petit-déjeuner débats**, organisés à bord d'un bateau, ont permis au GOCA et à ses membres de se présenter dans les trois régions. Le thème de ces rencontres était 'le contrôle technique' et 'le permis de conduire' - des exemples de collaboration entre le public et le privé au service de la sécurité routière.

Ces rencontres ont montré clairement que resserrer les liens avec ses partenaires a un effet enrichissant et permet de confronter les idées et de développer de nouveaux projets.

Le souhait du GOCA et de ses membres, de faire participer les collaborateurs à cet anniversaire, n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd. Les organisateurs ont proposé une **fête du secteur** pour les membres du personnel et leur famille. Cet événement s'est déroulé dans le parc d'attraction Bellewaerde à Ypres. Au total, nous avons eu le plaisir d'accueillir plus de

3000 personnes pour une journée récréative. Cette journée familiale ensoleillée s'est clôturée par un BBQ et une nocturne dans le parc. À l'issue de cette journée, les organisateurs étaient gratifiés par des collègues fatigués mais souriants et peu avares en remerciements.

L'apothéose de 2003 fût sans aucun doute le congrès de trois jours «**Your Safe Mobility 2003**» à Bruxelles. L'endroit où se déroulait le congrès est le carrefour par excellence de plusieurs moyens de transport: l'auto, le train, l'autobus/l'autocar et l'avion y sont complémentaires. C'était l'endroit idéal pour traiter en toute collégialité des thèmes tels que 'technology' et 'driver'. Les séances plénières ont abordé aussi bien les sujets ayant trait à la technologie qu'au conducteur alors que les sessions étaient plutôt consacrées à des sujets spécifiques en rapport avec les thèmes respectifs. Nous avons pu compter sur l'assistance d'un auditoire international tant au niveau de l'équipe des intervenants qu'au niveau des participants. En effet, plus de 20 nationalités y étaient représentées. Les activités intellectuelles de la journée étaient suivies d'activités de détente en soirée. Un cocktail sur fond musical au Château de la Solitude et une promenade en bateau sur les canaux bruxellois ont été appréciés par les invités.

Vous trouverez le compte-rendu de ce congrès Your Safe Mobility 2003 en format de poche en annexe à ce rapport annuel.





## Les membres

### AUTO CONTROLE TECHNIQUE

Rue Colonel Bourg 118  
1140 BRUXELLES  
TEL. 02/726.91.52 - FAX 02/726.81.57  
[www.autocontrole.be](http://www.autocontrole.be)

### A. I. B. V.

boulevard Sylvain Dupuis 237  
1070 BRUXELLES  
TEL. 02/559.09.99 - FAX 02/527.14.29  
[www.aibv.be](http://www.aibv.be)

### AUTOSÉCURITÉ

Zoning industriel de Petit-Rechain  
Avenue du Parc  
4800 VERVIERS  
TEL. 087/32.40.18 - FAX 087/32.40.09  
[www.autosecurite.be](http://www.autosecurite.be)

### AUTOVEILIGHEID

Lammerdries 7  
2440 GEEL  
TEL. 014/57.86.00 - FAX 014/57.86.01

### BUREAU D'INSPECTION AUTOMOBILE

Z.I. Tournai Ouest  
rue du Serpolet 21  
7522 MARQUAIN  
TEL. 069/45.24.15 - FAX 069/45.24.09

### BUREAU VOOR TECHNISCHE CONTROLE

Santvoortbeeklaan 34/36  
2100 DEURNE  
TEL. 03/328.69.20 - FAX 03/328.69.12  
[www.btcnv.be](http://www.btcnv.be)

### CONTROLE TECHNIQUE AUTOMOBILE

Avenue des Glycines 42  
1030 BRUXELLES  
TEL. 02/240.03.50 - FAX 02/240.03.59  
[www.controletechniquecta.be](http://www.controletechniquecta.be)

### KEURINGSBUREAU MOTORVOERTUIGEN

Zandvoordestraat 442 a  
8400 OOSTENDE  
TEL. 059/55.27.70 - FAX 059/55.27.80  
[www.km.be](http://www.km.be)

### LA SECURITE AUTOMOBILE

Rue de la Pastorale 60/66  
1070 BRUXELLES  
TEL. 02/412.07.12 - FAX 02/412.07.19  
[www.securiteautomobile.be](http://www.securiteautomobile.be)

### STUDIEBUREEL VOOR AUTOMOBIELTRANSPORT

Poortakkerstraat 129  
9051 ST.-DENIJS-WESTREM  
TEL. 09/321.76.20 - FAX 09/321.76.29  
[www.sbat.be](http://www.sbat.be)

Mevr. N. VAN DAMME, Directeur Administratif  
ir. C. VAN GEIT, Directeur Technique

H. P. BERNARD, Directeur Administratif  
ir. M. MOREL, Directeur Technique

M. O. GOIES, Directeur Administratif  
ir. V. KLINGELEERS, Directeur Technique

ir. W. VANBROECKHOVEN, Directeur Administratif  
ir. W. VERWIMP, Directeur Technique

M. J.F. DRUANT, Directeur Administratif  
ir. P. ANDRÉ, Directeur Technique

H. L. CAENEN, Directeur Administratif  
ir. J. COBBAUT, Directeur Technique

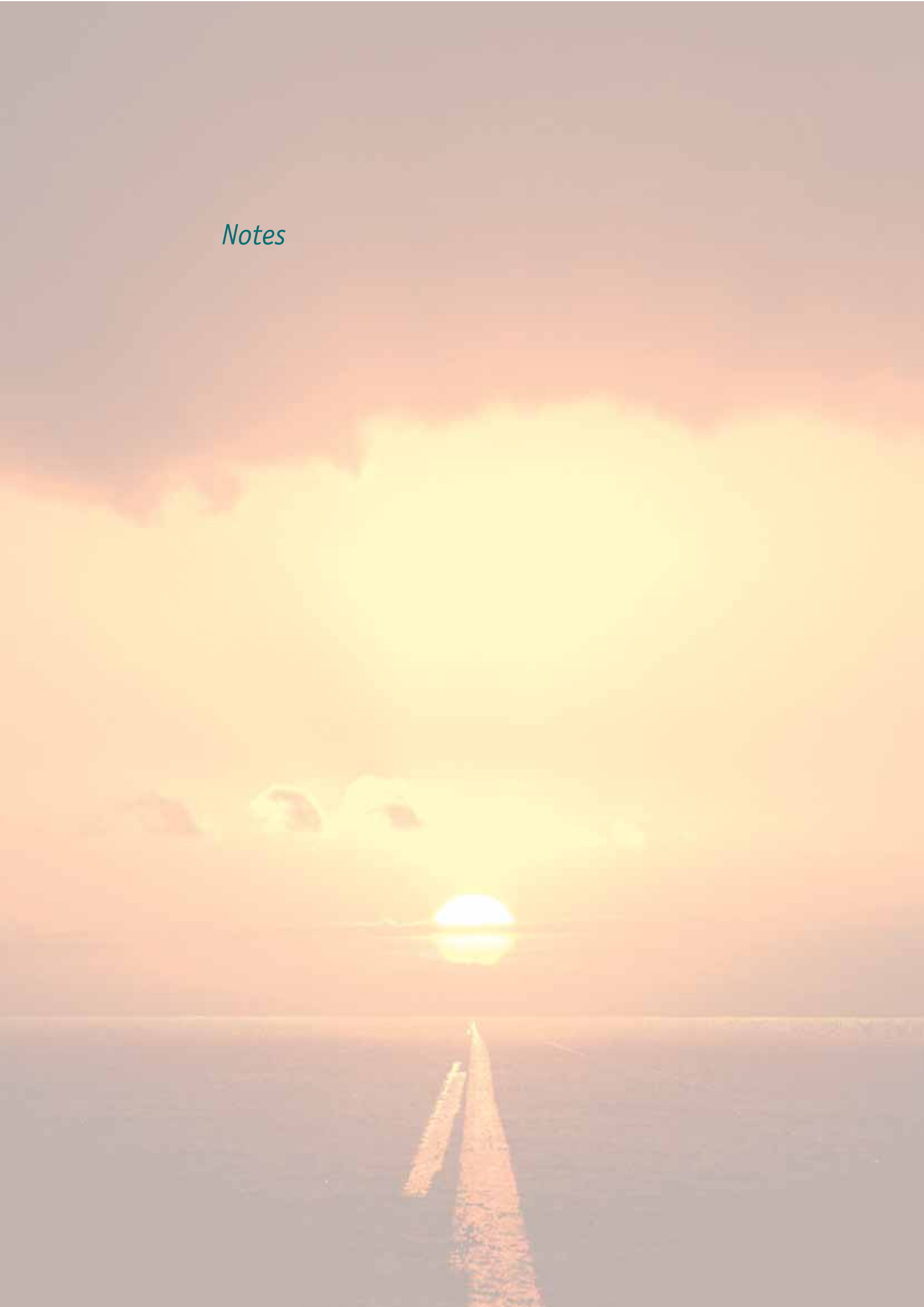
ir. C. BROGNIET, Directeur Technique  
M. B. SARRAND, Administratief Directeur

H. O. VAN DAMME, Directeur Administratif  
(jusqu'au 13 mai 2003)  
ir. R. NAERT, Directeur Technique  
H. I. VAN OVERBEKE, Directeur Administratif

M. P. NIVELLES, Directeur Administratif  
ir. L. PIRON, Directeur Technique

Mevr. K. DE GEYTER, Directeur Administratif  
ir. L. SAEYS, Directeur Technique

*Notes*







TRANSPARENCE | PROFESSIONNALISME | VISIBILITE





Groupement des entreprises agréées pour le contrôle technique et le permis de conduire

Rue de la Technologie 21/25 | 1082 Bruxelles

TEL: 02/469 09 00 | FAX: 02/469 05 70

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

R A P P O R T    A N N U E L  
2 0 0 3



TRANSPARENCE | PROFESSIONNALISME | VISIBILITE



**G O C A**  
SECURITE ROUTIERE ET MOBILITE

## Les membres du GOCA



Auto Contrôle Technique (ACT)



AIBV



Autosécurité (AS)



Autoveiligheid (AV)



Bureau d'Inspection Automobile (BIA)



Bureau voor Technische Controle (BTC)



Contrôle Technique Automobile (CTA)



Keuringsbureau Motorvoertuigen (KM)



La Sécurité Automobile (SA)



Studiebureel voor Automobieltransport (SBAT)



