

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 20/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 1 de 12
Dossier 4 – APPRENTISSAGE A LA CONDUITE		

INTRODUCTION

Présentation du problème

D'après les statistiques, les jeunes conducteurs courent un risque relativement plus élevé d'être impliqués dans un accident corporel que les conducteurs appartenant à une autre tranche d'âge. En 2000, sur 100.000 habitants âgés entre 18 et 24 ans, 129 conducteurs de voiture ont été tués ou grièvement blessés dans un accident de la route. Pour la classe d'âge regroupant les 25-35 ans, ce chiffre n'était que de 92 conducteurs.

L'analyse des chiffres d'accidents révèle également que, pour une participation égale au trafic, les jeunes conducteurs (masculins) courent 3 à 4 fois plus de risques que les autres conducteurs d'être impliqués dans un accident grave.

Cette classe d'âge se caractérise également par le phénomène des accidents de week-end. En 2000, on dénombrait, en Belgique, 1.470 tués dans la circulation, dont 840 en semaine et 630 pendant les week-ends. Un accident corporel grave sur trois se produisant pendant le week-end implique un jeune conducteur (18-24 ans).

Proportionnellement, ces accidents du week-end impliquant des jeunes sont surtout des collisions contre des obstacles situés hors chaussée (32% des accidents graves sur l'ensemble du week-end et 56% la nuit).

L'évolution de ces 20 dernières années révèle que ce phénomène touchant les jeunes accuse une légère baisse. En 1980, 31% des conducteurs tués et grièvement blessés faisaient partie des 18-24-ans. En 2000, ce pourcentage est descendu à 24%. Entre 1980 et 2000, le nombre de conducteurs tués et grièvement blessés a baissé de 36%, et pour la classe d'âge 18-24 ans, cette baisse atteignait même 50%.

Cette tendance positive doit être replacée dans le cadre de la diminution globale. Cela dit, le phénomène est tout de même plus important chez les jeunes que pour la catégorie d'âge des 25-34 ans, ce qui n'empêche que les jeunes restent tout de même surreprésentés dans les accidents.

Facteurs explicatifs

Les facteurs qui expliquent le risque accru d'accident encouru par le groupe des jeunes conducteurs sont suffisamment connus.

Facteurs liés à l'âge

Le comportement au volant reflète généralement le comportement général des individus. Chez les jeunes, cela se traduit par une soif d'indépendance, une attitude téméraire et la recherche de sa propre identité qui consiste à tester ses propres limites et possibilités.

On dénote évidemment d'importantes différences individuelles et il va de soi que tous les jeunes n'affichent pas un comportement (au volant) à risque.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 20/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 2 de 12
Dossier 4 – APPRENTISSAGE A LA CONDUITE		

Des études (par ex. SWOV R-98-63) révèlent que ces aspects inhérents au développement de l'individu peuvent facilement mener à la prise de risques au volant.

Quelques exemples:

- acceptation élevée des risques
- surestimation des propres aptitudes et sous-estimation de la complexité du trafic
- forte exposition à des conditions difficiles qui comportent aussi plus de risques pour les conducteurs expérimentés (conduite dans l'obscurité, à plusieurs dans la voiture, après une soirée qui se termine tard, degré de fatigue élevé ...)
- surcharge mentale (multitude d'informations, trop peu de routine, fatigue ...)
- influence de l'entourage immédiat (relever des défis, envie d'être à la hauteur, de se conformer au comportement du cercle d'amis)
- combinaison de la conduite avec d'autres comportements à risques, principalement la consommation d'alcool et de drogues.

Complexité de la tâche de conduite

La formation des candidats à la conduite est un processus de longue haleine. Avant d'être un conducteur accompli, il faut encore compter environ six années d'expérience de conduite (SWOV R-98-63). La longueur de ce processus s'explique par le fait que la conduite automobile est une tâche très complexe, où il faut tenir compte d'une multitude d'éléments. Cette complexité n'est pas liée à la maîtrise du véhicule, comme changer de vitesse ou conduire en tant que tel, mais se situe plutôt au niveau de l'anticipation, du fait de regarder, de prendre des décisions et d'effectuer correctement les gestes nécessaires. Pour conduire, il faut être capable d'anticiper les dangers, avant qu'ils ne se manifestent réellement.

« Prévoir » et « décider » sont des aptitudes cognitives qui doivent être développées et qui doivent devenir des automatismes.

Les jeunes viennent d'obtenir leur permis de conduire. Ils n'ont pas encore acquis (suffisamment) d'automatismes dans le trafic et doivent encore trop se concentrer sur la maîtrise (technique) du véhicule ou sur la perception de certaines conditions de circulation moins apparentes. Lorsque la conduite n'est pas encore devenue un automatisme, le risque d'erreurs augmente dans les situations où les actions doivent se dérouler très rapidement ou lorsqu'il faut tenir compte de toute une série de facteurs en même temps.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 20/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 3 de 12
Dossier 4 – APPRENTISSAGE A LA CONDUITE		

MESURES ACTUELLES

Formation

L'actuelle formation à la conduite prévoit diverses possibilités. Ainsi, le candidat conducteur peut déjà commencer une formation à l'âge de 16 ans et 9 mois. Dans ce cas, il est toutefois obligé de suivre une formation théorique et pratique dans une école de conduite agréée. Il doit également accomplir une période de stage de minimum 12 mois pendant laquelle il peut uniquement conduire accompagné d'un guide qui aura également suivi une brève (2 x 2 h) formation complémentaire en auto-école.

A partir de 18 ans, le législateur prévoit trois modèles de formation. Ces modèles peuvent être résumés comme suit:

Examen théorique possible à partir de 17ans et 9 mois. Ensuite, on entame la formation pratique via le ...		
Modèle 1	Modèle 2	Modèle 3
<ul style="list-style-type: none"> - minimum 10h de pratique dans une école de conduite agréée - période de stage de max. 9 mois avec un guide - après min. 6 mois, examen pratique 	<ul style="list-style-type: none"> - minimum 20h de pratique dans une école de conduite agréée - période de stage de max. 6 mois sans guide - après min. 3 mois, examen pratique 	<ul style="list-style-type: none"> - période de stage de max. 12 mois avec guide. - Après min. 9 mois, examen pratique.

Pour ce qui concerne le permis moto (Permis A), il y a une formation pratique obligatoire (min. 6 h) dans une école de conduite agréée. La puissance autorisée est fonction de l'âge. En dessous de 21 ans, on peut uniquement obtenir un permis limité à la conduite de motos d'une puissance maximum de 25kW (soit un rapport puissance/poids max. de 0,16 kW/kg). Après deux années d'expérience pratique, on peut demander un permis valable pour n'importe quelle moto.

Une fois que vous avez réussi votre examen pratique, il n'y a plus de suivi ou de formation prévus. Diverses instances (FEBIC, Driving KnowHow, etc.) proposent une formation complémentaire non obligatoire.

Depuis quelques années, le cadre judiciaire prévoit toutefois une série de mesures spécifiques destinées aux jeunes. En cas de délit de la circulation, les jeunes ont la possibilité de suivre des cours comme mesure alternative dans le cadre d'une Médiation Pénale (au niveau du parquet) et dans le cadre d'une Probation (après jugement du tribunal). L'ancien ministre de la Justice a promulgué, à ce propos, une circulaire relative à la conduite sous influence et a donné la possibilité aux procureurs de convertir une transaction en formation destinée aux jeunes contrevenants.

MESURES PROPOSEES

Concernant plus particulièrement les jeunes conducteurs, on distingue deux optiques:

- proposition de formation (complémentaire)
- instauration d'un permis spécifique avec possibilités limitées

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 20/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 4 de 12
Dossier 4 – APPRENTISSAGE A LA CONDUITE		

Il va de soi que ces deux optiques ont chacune leur importance mais qu'elles sont néanmoins indissociables.

1. Formation,

Vu la complexité du comportement au volant, la littérature considère de plus en plus la formation à la conduite comme s'inscrivant dans une "formation à la circulation" continue. Dès notre prime jeunesse, nous faisons en effet partie des usagers de la route et la conduite d'un véhicule (c'est-à-dire une voiture) ne représente qu'un petit aspect, certes important, de la chose. Une formation continue avec des cours de recyclage réguliers et d'éventuelles évaluations représente une possibilité pour promouvoir un comportement au volant sûr de manière plus ciblée, et ce, pas seulement vis-à-vis des jeunes.

Mesure 4.1 : intégration de l'éducation routière dans l'enseignement secondaire.

La conduite ou l'attitude de vie pour pouvoir participer au trafic de manière sûre appelle un certain état d'esprit social, qui peut occuper une place à part entière à côté de l'enseignement et du rafraîchissement des connaissances concernant la connaissance des règles de circulation. Pour l'instant, un tel programme ne fait pas partie des compétences terminales obligatoires de l'enseignement secondaire. En primaire (du moins en Flandre) l'éducation routière est néanmoins obligatoire.

Les objectifs d'un tel programme ne se limitent pas à la connaissance du code de la route mais concernent essentiellement les sujets suivants:

- la circulation comme élément d'une vision plus vaste sur la mobilité
- aspects sociaux du comportement au sein de la circulation (tenir compte de tous les participants au trafic, comportement courtois dans la circulation ...)
- perception des risques, principalement l'augmentation du sens des responsabilités

Cette mesure apparaît déjà dans le Plan fédéral de sécurité routière et fait également partie des propositions du groupe 'Vitesse' (voir proposition de mesure 1.3)

Mesure 4.2 : amélioration de l'actuelle formation à la conduite au niveau du contenu.

L'actuelle formation à la conduite est assez limitée. Elle essaie d'inculquer les aptitudes à la conduite et les connaissances essentielles, souvent uniquement en prévision de l'examen à passer. C'est toujours le même matériel qui est utilisé pour s'exercer et on s'entraîne essentiellement sur les itinéraires probables d'examen.

Les améliorations au niveau du contenu se situent à deux niveaux.

D'une part, on peut étoffer la matière avec des aspects plus cognitifs. A Victoria (Etat fédéré d'Australie), l'introduction d'un programme de reconnaissance des dangers a donné des résultats positifs. Divers moyens audiovisuels (notamment le Cd-rom) sont utilisés pour permettre d'exercer la perception des risques. En Angleterre, on prévoit d'ajouter un tel volet à la formation et à l'examen théorique pour 2002.

Un élargissement du programme des cours s'accompagne souvent d'une hausse logique des coûts. Il existe toutefois des solutions créatives pour essayer de limiter les dégâts. L'apprentissage via Cd-rom, les cours à distance (via internet) permettent de limiter les coûts et donnent la possibilité à chacun d'apprendre à son rythme.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 20/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 5 de 12
Dossier 4 – APPRENTISSAGE A LA CONDUITE		

Par ailleurs, un accompagnement pratique plus long semble avoir un effet positif sur la sécurité routière des conducteurs débutants. En Suède, une vaste évaluation a été menée concernant l'abaissement, à 16 ans, de l'âge de la formation. Au cours de cette période, on peut uniquement conduire en compagnie d'un conducteur expérimenté ayant atteint l'âge adulte. Il semble exister un lien positif entre le nombre de kilomètres que l'on a roulé accompagné et le futur taux d'implication dans les accidents. (En Suède, cela s'est traduit par une réduction du nombre d'accidents variant entre 15 et 30%). En Belgique, la conduite accompagnée a été introduite en 1991. Actuellement, il existe également, dans notre pays, une formation à la conduite anticipée.

Ici aussi, des moyens techniques modernes peuvent représenter une solution partielle abordable. Des simulateurs de conduite peuvent assumer une partie des tâches de l'instructeur. Cet instrument permet d'exercer l'automatisation de certaines tâches de conduite'. Le simulateur de conduite permet également d'être confronté à des situations plus dangereuses, ce qui, par définition, est à déconseiller dans une situation de trafic réelle. Nous renvoyons, à ce propos, au projet 'TRAINER' auquel participe l'IBSR.

Tout ceci suppose l'élaboration d'une série de mesures essentielles:

- Le développement d'un matériel plus différencié, où les moyens audiovisuels occupent une place importante (apprentissage à distance, Cd-Rom, simulateurs ...). L'IBSR peut se charger de cette mission.
- La création d'un institut de formation (cf. le Plan fédéral de Sécurité Routière) pour les instructeurs d'auto-écoles professionnels. L'objectif est de permettre une formation plus uniforme et plus professionnelle.

Mesure 4.3 : Formation complémentaire après l'obtention du permis

Après le suivi d'une formation de base et une période d'apprentissage pratique, on peut proposer une formation complémentaire, visant avant tout à stimuler un comportement au volant responsable.

Des cours uniquement centrés sur la maîtrise du véhicule ont démontré, par le passé, qu'ils ne contribuent pas de manière substantielle à l'amélioration de la sécurité routière. Chez certains groupes, ils ont même eu un effet inverse. Nous faisons référence ici à l'étude Gadget de la Commission européenne, au DAN-report de Gregor Bartl et à l'actuel groupe de travail européen 'Advanced'.

Les cours qui apprennent à éviter les situations dangereuses plutôt qu'à les maîtriser semblent avoir un effet positif. La sensibilisation et les actions visant à modifier le comportement au volant sont de plus en plus considérées comme des éléments essentiels pour pouvoir parler d'un post-permis réussi.

Dans la partie germanophone du pays, une étude-pilote démarrera dans le courant de 2002 afin d'analyser les effets d'une formation complémentaire. (voir annexe 2: formations post-permis).

Mesure 4.4 Abaissement du taux de TVA

Les autorités publiques peuvent stimuler tant la qualité de la formation à la conduite proprement dite que celle des formations complémentaires, par l'organisation et/ou

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 20/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 6 de 12
Dossier 4 – APPRENTISSAGE A LA CONDUITE		

l'imposition d'une formation de qualité aux instructeurs d'auto-école. Toutefois, si cela se traduit par une formation plus onéreuse pour le consommateur, il s'agit d'une mesure sans intérêt. Actuellement, une formation via une école de conduite agréée tourne déjà autour des 40.000 BEF, tandis qu'une formation post-permis varie entre 4.000 et 10.000 BEF, en fonction de la durée. Des exigences plus sévères en matière de formation et l'introduction de labels de qualité entraîneront sans doute une augmentation de ces tarifs.

Ici également, l'aspect financier discrimine les gens défavorisés et ce n'est pas du tout le but.

Il existe par ailleurs suffisamment d'arguments pour défendre la thèse que les formations et les équipements qui ont une influence directe sur la sécurité des gens ne sont pas des produits de luxe mais doivent plutôt être considérés comme des produits de première nécessité.

Enfin, on peut poser qu'une amélioration de la sécurité routière permettra, à long terme, de réaliser toute une série d'économies au sein de la santé publique et indirectement aussi sur le plan économique (moins de files dues aux accidents et donc moins de pertes sur le plan économique).

C'est pourquoi il semble évident de ramener de 21 à 6% l'actuel taux de TVA s'appliquant aux formations et aux cours d'aptitude à la conduite.

2. Permis spécifique pour les conducteurs débutants

Dans divers pays, l'obtention du permis se déroule par étapes. En Allemagne, au Grand-Duché de Luxembourg, en Autriche, ... mais également dans plusieurs Etats fédérés d'Amérique, le permis provisoire s'étale sur une période assez longue. Après avoir réussi l'examen de conduite, le conducteur débutant doit suivre une longue période d'apprentissage au cours de laquelle il est souvent soumis à des restrictions supplémentaires visant à éviter les situations dangereuses, difficiles ou complexes. Dans notre pays, une série de restrictions s'appliquent déjà pendant la période de stage. Dans les autres pays, nous constatons que ces restrictions sont valables pendant une période d'environ 2 ans. Ces restrictions peuvent consister en :

- Un abaissement du taux d'alcool autorisé (par exemple 0.2 ‰ au lieu de 0.5 ‰).
- Une limitation du nombre de passagers.
- L'interdiction de rouler la nuit, entre 22h et 6h. Cette restriction peut éventuellement se limiter aux trois nuits de week-end.
- Une puissance limitée des voitures (cfr. nouvelle réglementation relative aux moteurs). Souvent toutefois, les jeunes ne disposent pas de leur propre voiture et utilisent la voiture familiale, généralement plus puissante. Cela dit, malgré leur puissance limitée, les petites Gti deviennent parfois des véhicules dangereux entre les mains des jeunes. Si nous optons pour cette mesure, nous devons donc plutôt trouver une solution qui tienne compte de la relation 'poids du véhicule/puissance'.
- Evaluations intermédiaires via l'auto-école et/ou le centre d'examens. Ceci s'applique surtout aux cas particuliers. Les conducteurs débutants qui provoquent un accident corporel ou qui commettent une infraction ou un délit grave en matière de circulation au cours de cette période doivent passer un examen supplémentaire visant à détecter une éventuelle mauvaise perception du trafic ou un comportement déviant, auxquels on tentera alors de remédier.
- Intervention plus répressive des instances judiciaires ou administratives. Souvent, la déchéance du droit de conduire ou le retrait du permis sont prononcés plus rapidement.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 20/09/01
Dossier 4 – APPRENTISSAGE A LA CONDUITE		Date Mise à jour : : 29/1/02 page 7 de 12

L'étude européenne Gadget exprime prudemment une préférence pour un système combiné; formations spécifiques et période d'apprentissage plus longue se succèdent ('Graduated Licensing System'). Après un premier entraînement, le candidat-conducteur reçoit une licence d'apprentissage assortie d'une foule de restrictions. Dès qu'il a acquis une certaine expérience de la conduite, il est soumis à un entraînement plus spécifique sur le plan pratique et théorique, après quoi a lieu un premier examen. En cas de réussite, le candidat-conducteur obtient un permis provisoire, moins restrictif que la licence précédente. Cette période marque le début d'une troisième phase d'entraînement qui aboutit à l'examen définitif. Ce système est appliqué dans certains Etats américains, au Canada, en Australie et en Nouvelle-Zélande.

En Allemagne, le 'permis provisoire' est associé à des tâches spécifiques qui doivent être menées à bonne fin avant de pouvoir passer l'examen final.

Mesure 4.5 un nouveau regard sur la formation à la conduite.

Un groupe de travail a été créé, constitué de divers experts et groupements d'intérêt appartenant au secteur concerné, afin de trouver une structure adéquate pour la formation à la conduite. Ce groupe rassemblait des représentants du Cabinet, de l'Administration, du Goca, de la FAB, FAA, FEBIC, Drive Mut et de l'IBSR.

Ce groupe de travail a clairement fait savoir que le délai pour arriver à une conclusion finale est particulièrement court. La problématique de la formation à la conduite est une matière extrêmement complexe où interviennent également d'autres facteurs que la sécurité routière proprement dite (facteurs sociaux, économiques, degré d'acceptation, sans oublier les facteurs commerciaux). Il est donc indispensable de mener une étude sérieuse et une réflexion approfondie en la matière. Il a été demandé avec insistance d'organiser un long débat ouvert, sur la base d'études scientifiques réalisées en Belgique et à l'étranger.

Pour l'instant, la discussion s'est limitée au permis de conduire B. Il est toutefois indispensable d'aborder également les autres catégories.

Signalons enfin que l'application de la directive européenne 2000/56/CE suivant le droit belge est prioritaire et doit précéder toute modification de la formation à la conduite, que ce soit au niveau du contenu ou de la structure.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 20/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 8 de 12
Dossier 4 – APPRENTISSAGE A LA CONDUITE		

Lignes de force

Au sein du groupe de travail et partant de la problématique décrite ci-avant, nous pouvons toutefois esquisser quelques lignes de force:

- 1) ***Simplification*** du système complexe actuel, sans éliminer les éléments 'positifs'. Cela signifie que nous continuons d'une part à opter pour un accès direct au permis de conduire via une formation solide et d'autre part à promouvoir la possibilité d'apprendre la pratique en compagnie d'un guide.
- 2) Evolution vers un système de '***Graduated Licensing***'. Il permet au candidat d'évoluer petit à petit, dans le cadre de la formation à la conduite, vers une conduite non accompagnée. A chaque fois, des mesures d'encadrement spécifiques sont prévues. Cette façon de procéder semble surtout donner des résultats positifs au Canada et aux Etats-Unis. A noter toutefois que, dans ces pays, la formation pratique débute très tôt.
- 3) Un ***prolongement de la durée d'apprentissage*** via l'instauration d'un permis 'probatoire'. Un tel système est déjà appliqué depuis quelques années dans un certain nombre de pays environnants (Autriche, Luxembourg, Allemagne, ...). C'est surtout la crainte d'une sanction qui incite la majorité des conducteurs à tempérer leur comportement au volant pendant l'apprentissage. Cette période probatoire est souvent assortie de restrictions supplémentaires et d'une stimulation à suivre d'autres formations.
- 4) La formation à la conduite doit ***s'inscrire dans le cadre d'une éducation routière à vie***. L'éducation à la circulation doit commencer dès l'école (primaire et secondaire), qui mettra surtout l'accent sur les aspects sociaux de la participation au trafic. La formation à la conduite spécifique constitue l'étape suivante et consiste à apprendre une série d'aptitudes de base (minimales) et à acquérir diverses expériences. Celles-ci sont ensuite canalisées dans une formation 'post-permis'. La suite de la 'carrière' en matière de conduite se caractérise par l'obtention de 'contrats de roulage' limités et par la possibilité de suivre des formations ou des cours de recyclage complémentaires.
- 5) Toutes les adaptations et innovations doivent finalement s'inscrire dans le cadre des ***directives européennes*** et des résultats fournis par une série d'études en la matière. Les principales études européennes menées sur le sujet sont GADGET, Advanced, TRAINER.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 20/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 9 de 12
Dossier 4 – APPRENTISSAGE A LA CONDUITE		

Proposition provisoire

Jusqu'à présent, le groupe de travail n'est pas parvenu à un vrai consensus. Diverses propositions ont été discutées et des tentatives prudentes ont été amorcées pour tenter d'arriver à des compromis. Le danger est toutefois que, d'une part, le manque de temps et, d'autre part, les intérêts commerciaux de diverses organisations concernées ne donnent lieu à un compromis qui s'écarte fortement de solutions devant avant tout être dictées par le souci de la sécurité routière. Pratiquement toutes les instances insistent dès lors pour une consultation plus large et pour un approfondissement de la question. La finalisation et l'évaluation critique de l'étude menée à ce propos par l'IBSR constitue, d'après nous, une prémisses importante en la matière.

Une série d'éléments structurels ont toutefois pu être esquissés:

Une bonne formation à la conduite se décline en trois phases, clôturée chacune par une évaluation, pendant lesquelles des possibilités de formation spécifiques sont prévues.

- Reste à savoir dans quelle mesure de telles **formations** doivent être rendues **obligatoires**. Contrairement à la plupart des autres pays européens, des voix continuent à s'élever en faveur d'une 'formation entièrement libre' et à n'imposer une formation officielle qu'en cas de problèmes (ne pas avoir réussi l'examen ou avoir commis des infractions et des délits de circulation pendant la période d'essai).
- **L'encadrement de l'expérience pratique** représente un point important mais sensible. Les leçons pratiques (se déroulant ou non dans une école de conduite agréée) constituent une base importante pour acquérir un style et des habitudes de conduite. Il est indéniable que le guide remplit un rôle essentiel en matière de formation à la conduite et qu'il doit donc disposer des compétences nécessaires. Les exigences actuelles vis-à-vis du guide en filière libre sont sans doute insuffisantes. On renvoie à ce propos aux effets positifs d'une collaboration entre une école de conduite agréée et le guide dans l'actuelle formation à la conduite anticipée. Reste à savoir dans quelle mesure ce système peut être généralisé et s'il est possible de garantir un minimum de qualité via une évaluation et/ou une formation du guide en filière libre.
- Chaque étape de la discussion est imprégnée du **souci** de limiter autant que possible le **coût** pour le candidat-conducteur. Parfois, on en arrive presque à renier le sens de la formation professionnelle et à s'en remettre totalement à l'autoapprentissage et à la foi dans les possibilités de l'individu. A noter, par ailleurs, le souci de prévoir la possibilité d'une **obtention 'rapide'** du permis pour certains groupes cibles avec abandon du principe de l'allongement de la période d'apprentissage.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 20/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 10 de 12
Dossier 4 – APPRENTISSAGE A LA CONDUITE		

Aperçu schématique

PHASE 1 - FORMATION THEORIQUE

Diverses possibilités peuvent être proposées en cas d'autoapprentissage, de même qu'un cours officiel (1) via une école de conduite agréée.

Les Fédérations d'auto-écoles plaident pour imposer, à ce niveau également, un cours sommaire. Elles s'appuient, pour ce faire, sur les arguments suivants:

- Il est indispensable que tout le monde ait les mêmes bases. Cela facilite la suite de la formation et les éventuelles corrections à apporter.
- Il ne s'agit pas seulement de connaître le code de la route mais bien plus de savoir quelles sont les lignes de conduite à suivre.

EXAMEN THEORIQUE
Possible à partir de 16a. 9mois

PHASE 2 - PERMIS PROVISoire (à partir de 17 ans)

Cette période dure au moins 12 mois et est considérée comme une période d'apprentissage durant laquelle le candidat-conducteur apprend à maîtriser son véhicule ainsi que les situations de trafic.

Les fédérations d'auto-écoles proposent un cours de base général obligatoire (1) dispensé par une école de conduite agréée. Ce cours sert avant tout à faire le lien entre la théorie et la pratique et à enseigner les principes de base pour la conduite d'un véhicule (techniques). Cette thèse s'appuie sur les arguments suivants:

- uniformité en Europe
- base solide, identique pour tout le monde, permettant de ne pas acquérir de 'mauvaises' habitudes dès le départ.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 20/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 11 de 12
Dossier 4 – APPRENTISSAGE A LA CONDUITE		

Pendant la période de stage, le candidat-conducteur est soumis à une série de restrictions et il doit être accompagné d'un guide.(2)

Restrictions	Accompagné d'un guide
<ul style="list-style-type: none"> - ne pas conduire entre 22h et 6h le vendredi, samedi, dimanche, la veille des jours fériés légaux et les jours fériés légaux. - Pas de transport commercial de marchandises - Un seul passager en plus - L réglementaire affiché à un endroit visible - Pas de remorque - 0.2 ‰ <p>(cfr. Actuelles restrictions dans le cadre de la licence d'apprentissage et des modèles 1, 2 et 3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - soit une personne d'une école de conduite agréée (nombre d'heures peut être limité) - soit un guide au choix, soumis aux restrictions suivantes: <ul style="list-style-type: none"> • 24 ans minimum • permis B depuis 4 ans, ne peut pas être un conducteur qui ne peut conduire qu'un véhicule spécialement aménagé • domicilié en Belgique • ne peut être ou avoir été déchu du droit de conduire et ne peut pas avoir été condamné dans les 3 dernières années pour des infractions graves • ne peut pas avoir été guide l'année précédente (sauf en tant que parent) • doit avoir réussi une évaluation et/ou suivre une formation.

EXAMEN PRATIQUE
Possible à partir de 18 ans
Détenant d'un permis provisoire depuis au moins 12 mois,
Exception possible en cas de formation complète en auto-école.

PHASE 3 - PERMIS DE CONDUIRE PROBATOIRE

Après avoir réussi l'examen pratique, la personne obtient un permis de conduire dont la durée de validité est limitée à deux ans. Pendant cette période, la plupart des restrictions sont levées (excepté la limite du taux d'alcool à 0.2 ‰) et le conducteur peut rouler sans guide. Ces deux années sont considérées comme un prolongement de la période d'apprentissage, pendant lesquelles le conducteur se perfectionne grâce aux nombreuses expériences sur la route. Ce processus doit néanmoins s'accompagner d'au moins deux moments de formation. Ceux-ci peuvent par exemple porter sur :

- la conduite défensive
- la prévention des situations à risque
- comment réagir dans les situations à risque (arrêt d'urgence, éviter les obstacles, ...)
- adaptation aux diverses conditions liées à l'environnement routier et au véhicule.

Le tout doit être basé sur une mentalité axée, d'une part, sur la sécurité et, d'autre part, sur un comportement social au volant.

On peut prévoir diverses possibilités, notamment via Cd-rom et internet mais bon nombre de personnes plaident, à ce stade, pour un vrai cours pratique.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 20/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 12 de 12
Dossier 4 – APPRENTISSAGE A LA CONDUITE		

Un des moments de formation comprend une évaluation formelle obligatoire. En cas de non-réussite, le caractère provisoire du permis peut être prolongé.

Remarques supplémentaires:

- (1) Les fédérations d'auto-écoles demandent avec insistance que l'on élabore un programme national en matière de formation à la conduite qui décrive clairement les objectifs et les contenus.
- (2) Les restrictions proposées ici font l'objet de nombreuses critiques et remarques. C'est surtout le 'troisième' passager qui est contesté pour éviter que l'on apprenne avec de 'faux' guides. Ceci implique par ailleurs une restriction du temps d'apprentissage au niveau de la filière libre (pas pendant les sorties en famille, etc.).

Le groupe de travail doit, sur base de la structure ainsi définie, préciser les modalités de mise en œuvre des nombreux points de discussion encore en cours.

Il convient enfin de signaler que certains membres du Comité d'accompagnement regrettent l'absence de procédure accélérée (moins de 12 mois).