

---

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2016-2017

---

30 MAI 2016

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la constitution d'un cadre général de l'apprentissage à la conduite,  
d'une part, et du secteur professionnel de la formation à la conduite, d'autre part**

déposée par

Mmes Baltus-Möres, De Bue, Nicaise,  
Warzée-Caverenne, Defrang-Firket et M. Jeholet

## RÉSUMÉ

---

*Suite à la sixième réforme de l'État, les compétences liées à la formation à la conduite dont le contrôle des auto-écoles et des centres d'examens du permis de conduire sont devenues régionales. La présente proposition de résolution s'articule autour de deux volets que sont l'apprentissage à la conduite et le secteur professionnel de la formation à la conduite.*

*C'est autour de ces deux volets que les auteurs de la présente proposition de résolution inscrivent leur démarche consistant à proposer des pistes de solutions jugées prioritaires dans le cadre des débats sur la réforme du permis de conduire. L'objectif final est de former des conducteurs responsables, au comportement sur la route sûr, respectueux d'eux-mêmes et des autres, ce qui permettra, d'abaisser le nombre de tués sur les routes.*

## DÉVELOPPEMENT

Ce texte s'inscrit à la fois dans le cadre de la régionalisation d'une partie des matières de la sécurité routière et d'un objectif global de réduction du nombre de tués sur les routes wallonnes.

Tout d'abord, il importe de souligner que de nombreuses compétences en matière de mobilité et de sécurité routières ont été transférées du Fédéral vers les Régions suite à la sixième réforme de l'État. C'est ainsi que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, les compétences liées à la formation à la conduite dont le contrôle des auto-écoles et des centres d'examen du permis de conduire sont devenues régionales. Pour la Wallonie, cette compétence a été attribuée à la Direction générale mobilité et voies navigables du Service public de Wallonie (SPW). De plus, la Région s'est également dotée d'un nouvel organisme, l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR). En collaboration avec le SPW, elle reprend les missions de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) pour le compte de la Wallonie avec, comme priorité, la diminution du nombre de victimes de la route.

Par ailleurs, il est essentiel de préciser qu'après une légère amélioration, le nombre de tués sur les routes est une nouvelle fois en hausse. La tendance est particulièrement préoccupante en Wallonie où le nombre de tués a augmenté de 14,6% (de 254 cas à 291 cas) durant l'année 2015. Cette hausse a mis fin à une baisse ininterrompue depuis 2011 et il faut remonter trois ans en arrière afin de retrouver un nombre aussi élevé de tués sur place. La réduction du nombre de victimes sur les routes wallonnes est de la responsabilité de tous. Dès lors, il est impératif de poursuivre toutes les démarches nécessaires en Wallonie afin de réduire le nombre de blessés et de tués chaque année sur les routes. Même si ce chiffre est de nouveau à la baisse pour l'année 2016, avec un chiffre de 263 décès mais il reste toujours loin de l'objectif de 200 décès en 2020 fixé par le Gouvernement wallon. Il est impératif de rester vigilant.

A cet égard, la régionalisation de l'apprentissage à la conduite offre une opportunité que le législateur se doit de saisir. En effet, les conducteurs novices, souvent jeunes, sont surreprésentés lors d'accidents graves ou mortels par rapport au nombre global de conducteurs. Ceci peut tout d'abord s'expliquer par un aspect comportemental (alcool, drogue, vitesse, port de la ceinture, goût du risque, ...) mais également par l'inadéquation entre technique et compétence d'une part et évaluation de situation et réponse donnée d'autre part. La formation à la conduite pourrait constituer un des moyens de pallier ce type de difficultés. Or, tout apprentissage n'est efficace, efficient et pérenne que si l'apprenant est littéralement maître de sa formation. L'atteinte de l'objectif de diminution du nombre de victimes de la route passera par la formation de conducteurs responsables, au comportement routier sûr et respectueux d'eux-mêmes et des autres.

Par conséquent, les auteurs de la présente proposition de résolution entendent dégager des pistes de solutions dans le contexte de la réforme du permis de conduire. Ces mesures s'articulent autour de deux volets principaux : celui de l'apprentissage à la conduite et celui du secteur professionnel de la formation à la conduite.

Tout d'abord, pour conserver son accessibilité et sa flexibilité, il est essentiel de structurer le modèle d'apprentissage à la conduite autour de deux filières, la filière en école de conduite et la filière accompagnée. Cependant, il importe également de souligner que ces deux filières doivent s'inscrire dans un cadre progressif global de l'apprentissage à la conduite. Un cadre permettant d'ancrer durablement les compétences et les aptitudes des apprenants avant, pendant et après leur formation.

Par ailleurs, il est nécessaire que ces deux filières s'accordent sur une philosophie d'apprentissage commune : la matrice « Goals of Driver Education (GDE) <sup>(1)</sup> ». Celle-ci est devenue progressivement l'outil théorique de référence pour l'ensemble des experts travaillant dans le champ de l'éducation routière. Cette matrice désigne 4 niveaux d'objectifs à atteindre, correspondant à 4 types de compétences. Elle représente la base du devenir de l'apprentissage à la conduite, des formateurs et de tous les acteurs de la sécurité routière. Il importe dès lors de l'intégrer dans toute démarche visant à former à la fois les conducteurs et les moniteurs de conduite.

Cette approche hiérarchique permet de structurer et de comprendre les compétences nécessaires pour conduire en sécurité.

A l'analyse de cette matrice, il apparaît que les facteurs les plus déterminants pour un comportement routier sûr sont les compétences d'ordre supérieur : la perception du danger, l'auto-évaluation et les motivations du conducteur.

L'examen pratique peut aussi bénéficier de cette analyse de la matrice GDE en proposant aux apprentis une conduite indépendante lors de cet examen. Cela imposera une prise de décisions du candidat ainsi que de cadrer le timing de ses actions. Cette approche se verra plus réaliste, exigeante mais prônera un niveau de validité plus élevé.

De plus, une réforme de l'apprentissage à la conduite efficace est une réforme qui s'adapte avec son temps et aux nouvelles mœurs. L'utilisation de plus en plus répandue des nouvelles technologies de l'information et de la communication peut représenter, au sein d'un environnement de conduite, un véritable danger pour la sécurité des conducteurs et de l'ensemble des usagers de la route. Dès lors, il convient de sensibiliser les apprenants et les formateurs aux impacts d'une utilisation

<sup>(1)</sup> La matrice GDE est une approche hiérarchique qui permet de structurer et de comprendre les compétences nécessaires pour conduire en sécurité.

tion inadéquate de ces technologies. En outre, l'accent sur la responsabilité partagée et la nécessité pour les automobilistes, les usagers faibles et les conducteurs de deux-roues de cohabiter sur la route en toute sécurité se doivent d'être renforcées.

Enfin, il importe également de travailler sur des pistes de solutions qui pourraient être dégagées en collaboration avec l'ensemble des acteurs du secteur des assurances afin de déterminer si des incitants assurantiels pourraient être offerts aux jeunes conducteurs ayant particulièrement bien intégrés les compétences requises pour une conduite responsable et respectueuse.

Les deux premières années de conduite étant les plus accidentogènes, le concept d'un avantage assurantiel conditionné à la réussite d'une évaluation au terme de l'année suivant l'obtention du permis de conduire permettrait de récompenser les conducteurs appliqués tout en participant à l'effort de continuum pédagogique, essentiel à tout apprentissage à la conduite performant.

Le deuxième axe sur lequel s'articule la présente proposition de résolution est celui de l'uniformisation du secteur professionnel de la formation à la conduite.

En cas de besoin de cours pratiques pour le permis de conduire de classe B, il est possible de consulter une auto-école ou des moniteurs brevetés indépendants. Dès lors, il existe certaines différences car les moniteurs brevetés indépendants rentrent dans le contexte de la filière libre. Par conséquent, les moniteurs brevetés n'ont pas le même droit que les auto-écoles en ce qui concerne l'organisation des rendez-vous pour les examens pratiques. Les auto-écoles ont droit à un nombre précis d'examens par mois. Ceci est encadré par un règlement très strict.

Les auto-écoles doivent communiquer le nom des candidats trois jours à l'avance. Si aucun nom n'est communiqué endéans ces trois jours, le centre d'examen contacte l'auto-école afin de clarifier la situation. S'il s'avère que l'auto-école n'a pas de candidat à présenter, le centre lui attribuera moins de plages horaires sur le planning suivant, ce qui est déjà une première sanction. Si, par contre, un nom est communiqué et qu'aucun candidat ne s'est présenté, l'examen sera quand même facturé, ce qui est la deuxième sanction, cette fois, financière.

Puisque les moniteurs brevetés indépendants rentrent dans le contexte de la filière libre c'est au candidat de prendre rendez-vous individuellement. La durée d'attente est nettement plus longue que celle pour les auto-écoles, ce qui apporte un avantage non négligeable à ces dernières.

C'est pour cela que le Parlement demande au Ministre d'adapter le statut des moniteurs brevetés indépendants à celui des auto-écoles en ce qui concerne les réservations d'un nombre spécifique d'examens pratiques par mois. En pratique cela impliquerait que le moniteur breveté indépendant ait les mêmes droits en ce qui concerne l'obtention des dates d'examens, mais également les mêmes obligations que les auto-écoles.

Il est évident qu'un apprentissage abouti est un apprentissage qui a été dispensé de manière sérieuse et efficace. La qualité des formateurs est donc déterminante dans la réussite des apprenants. En s'inscrivant également dans une logique de formation par étapes et afin de garantir des standards de qualité, il est vital de rendre obligatoire la formation initiale et continue des moniteurs de conduite indépendants et provenant d'auto-écoles qui serait organisée dans des centres agréés à cet effet.

Outre le gain évident en termes de qualité du niveau de formation à la conduite, cette obligation aura également pour conséquence la facilitation de la mise en place d'un système de « suivi-évaluation-sanction » à l'aide d'une base de données constituée de l'ensemble des moniteurs de conduite. Par ailleurs, elle permettra aussi de favoriser la simplification administrative par l'usage des technologies digitales intégrées à tous les acteurs du secteur professionnel de la formation à la conduite.

En conclusion, c'est autour de ces deux volets, en ce compris l'apprentissage à la conduite et le secteur professionnel de la formation à la conduite, que les auteurs de la présente proposition de résolution s'inscrivent dans une démarche constructive en vue de proposer des pistes de solutions qu'ils jugent prioritaires d'aborder dans le cadre des débats sur la réforme du permis de conduire.

# PROPOSITION DE RÉSOLUTION

## relative à la constitution d'un cadre général de l'apprentissage à la conduite, d'une part, et du secteur professionnel de la formation à la conduite, d'autre part

Le Parlement de Wallonie,

- A. Vu la Directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006 du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire;
- B. Vu la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière;
- C. Vu l'arrêté royal du 13 juin 2010 relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles acquises dans les États membres de la Communauté européenne par les instructeurs et directeurs d'écoles de conduite et modifiant l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite des véhicules à moteur;
- D. Vu l'arrêté royal du 10 juillet 2006 relatif au permis de conduire pour les véhicules de catégorie B;
- E. Vu l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite des véhicules à moteur;
- F. Vu l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire;
- G. Vu l'arrêté ministériel du 15 avril 2010 fixant les délégations de compétences pour l'application de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire et de l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite des véhicules à moteur;
- H. Vu l'arrêté ministériel du 30 janvier 2006 déterminant les matières de la formation préalable visée à l'article 26, §2 de l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules à moteur;
- I. Vu l'arrêté ministériel du 30 janvier 2006 déterminant les matières de la formation annuelle pour le personnel dirigeant et enseignant des écoles de conduite visée à l'article 14 de l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules à moteur;
- J. Vu l'arrêté ministériel du 27 mars 1998 déterminant les modèles de documents visés à l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire;
- K. Vu l'arrêté ministériel du 27 mars 1998 portant exécution de l'article 45 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire;
- L. Vu la circulaire du 20 juillet 2006 portant des directives en matière de cours de conduite pratiques pour les véhicules de catégorie B;
- M. Vu la circulaire du 20 juillet 2006 concernant la réforme de la formation à la conduite catégorie B;
- N. Considérant le transfert de plusieurs compétences liées à la sécurité routière à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015 dans le cadre de sixième réforme de l'État;
- O. Considérant l'augmentation significative du nombre de victimes de la route durant l'année 2015;
- P. Considérant la nécessité d'offrir aux apprenants le choix entre une filière professionnelle et une filière accompagnée;
- Q. Considérant que l'éducation à la sécurité routière doit s'avérer un élément inclusif de l'éducation globale de chaque individu et s'inscrire dans un « continuum éducatif »;
- R. Considérant que la réglementation et les contrôles sont des moyens efficaces pour agir positivement sur le comportement de tout conducteur et la sécurité des usagers;
- S. Considérant le besoin de prendre en compte dans le cadre de la formation à la conduite les avantages ainsi que les inconvénients qu'implique l'utilisation des nouvelles technologies dans un environnement de conduite;
- T. Considérant que la dispensation d'une formation performante aux apprenants est essentielle et que, par conséquent, la qualité des formateurs représente un facteur primordial du niveau global de l'apprentissage à la conduite;

Demande au Gouvernement wallon,

1. d'élaborer un cadre de l'apprentissage à la conduite performant, flexible et progressif permettant de former des conducteurs responsables, au comportement routier sûr et respectueux d'eux-mêmes et d'autrui, notamment :
  - en maintenant un modèle d'apprentissage à la conduite structuré autour de deux filières : la filière en école de conduite et la filière accompagnée par un formateur professionnel ou non-professionnel;
  - en s'inspirant des principes de la matrice « Goals for Driver Education (GDE) dans la méthodologie d'apprentissage à la conduite et dans la fixation des objectifs à atteindre pour tout aspirant conducteur, avec une attention particulière portée aux niveaux supérieurs de ladite matrice;
  - en instaurant, comme c'est déjà le cas pour les permis de conduire de la catégorie A, le concept de la formation progressive adaptée aux principes de la matrice GDE;
  - en prônant un apprentissage plus réaliste et exigeant lors du passage de l'examen pratique de conduite grâce, par exemple, à l'instauration, comme première étape de cet examen pratique, d'un test de perception des risques.

- en incluant, dans la formation et l'évaluation tant théorique que pratique, la sensibilisation aux gestes de premiers secours et aux dangers causés par l'utilisation inappropriée des nouvelles technologies de l'information et de la communication au volant;
  - en incitant et en améliorant, avec des moyens adéquats, la responsabilisation des apprenants et des conducteurs envers les motards et les usagers faibles;
  - en encourageant, en collaboration avec la Fédération Wallonie-Bruxelles, l'instauration d'un accompagnement pédagogique adapté et progressif aux élèves du primaire et du secondaire visant à sensibiliser les élèves aux matières de la sécurité routière;
  - en examinant les bénéfices qu'engendrerait l'organisation d'une évaluation non-contraignante au terme de l'année suivant l'obtention du permis de conduire sur les compétences des usagers de la route et sur la sécurité routière;
  - en évaluant, en concertation entre les autorités compétentes et les acteurs du secteur des assurances, l'opportunité d'un modèle offrant un incitant aux personnes qui réussissent l'évaluation au terme de la première année de conduite leur permettant d'obtenir des conditions plus avantageuses dans le cadre de leur contrat d'assurance automobile;
  - en optimisant les mesures de suivi et les sanctions éventuelles pour les conducteurs novices au terme de la première année de conduite, en imposant, par exemple, en fonction de l'évaluation du suivi, la participation à des cours de conduite défensive organisés par des partenaires agréés;
  - en recherchant à renforcer les symbioses entre d'une part la formation théorique et, d'autre part, la formation pratique;
  - en favorisant, plus spécifiquement dans le cadre de la filière accompagnée et à l'aide d'outils jugés appropriés (comme la tenue d'un carnet de bord), la responsabilisation du binôme apprenant-accompagnateur nécessaire à la bonne formation de l'apprenant en vue de la réussite du permis de conduire;
  - en fournissant systématiquement aux accompagnateurs non-professionnels les outils pédagogiques et méthodologiques de base pour augmenter l'efficacité de l'aide à la formation;
  - en aménageant un système d'examens adapté aux nouvelles exigences de la conduite permettant aux apprenants de valider à la fois leurs acquis théoriques, pratiques, comportementaux et éducationnels émanant du cadre réformé de l'apprentissage à la conduite;
2. de permettre l'uniformisation du secteur professionnel de la formation à la conduite en vue de le rendre plus performant et d'offrir à chaque moniteur un cadre de formation fiable et efficace, notamment :
    - en renforçant les contrôles liés à la formation initiale et continue des moniteurs de conduite indépendants et provenant d'auto-écoles dans des centres agréés prévus à cet effet;
    - en créant des centres spécialisés supplémentaires dans la formation initiale et continue des formateurs professionnels et des accompagnateurs en veillant que des cours puissent être organisés dans les deux langues officielles de la Région wallonne;
    - en adaptant le contenu des formations et des examens aux nouveaux outils pédagogiques, aux nouvelles technologies et à l'ensemble des principes de la matrice GDE;
    - en organisant un système de « suivi-évaluation-sanction » pour tous les moniteurs de conduite et en favorisant dans ce cadre la simplification administrative par l'usage des technologies digitales et d'outils plus adaptés;
    - en constituant une base de données intégrée aux différents acteurs que sont les centres d'examens, les auto-écoles, les moniteurs brevetés indépendants, les accompagnateurs non-professionnels, les utilisateurs et l'administration en vue de s'assurer du suivi, de l'évaluation et du bon fonctionnement du secteur;
    - en harmonisant le statut des moniteurs brevetés indépendants avec le statut des moniteurs brevetés d'auto-écoles afin de leur permettre d'exercer leur profession dans un cadre similaire.
  3. d'encourager la bonne collaboration entre les différents niveaux de pouvoir concernés par la réforme du cadre de l'apprentissage à la conduite et du secteur professionnel de la formation à la conduite;
  4. de soutenir l'action des acteurs spécialisés dans l'élaboration des outils pédagogiques et méthodologiques dans le cadre, entre autres, de la mise en œuvre du projet de formation à la conduite;
  5. de porter une attention particulière sur la prévention et l'information par le biais, par exemple, des agences de sécurité routière telles que l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR) ou les formations en milieu scolaire.

J. BALTUS-MÖRES

V. DE BUE

M.-F. NICAISE

V. WARZÉE-CAVERENNE

V. DEFRANG-FIRKET

P.-Y. JEHOLET