

Formation à la conduite

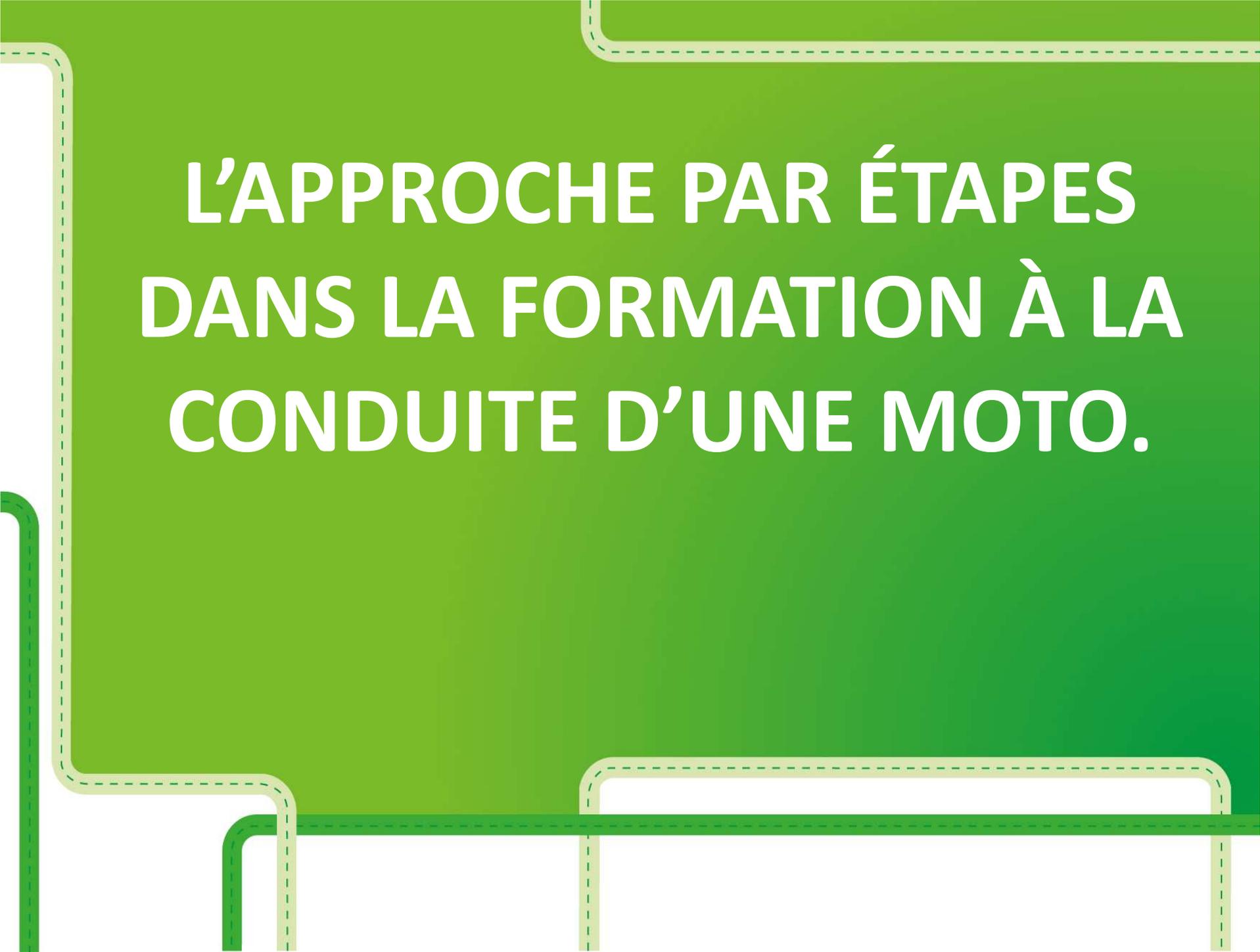
Une vision à 360°

Rijopleiding

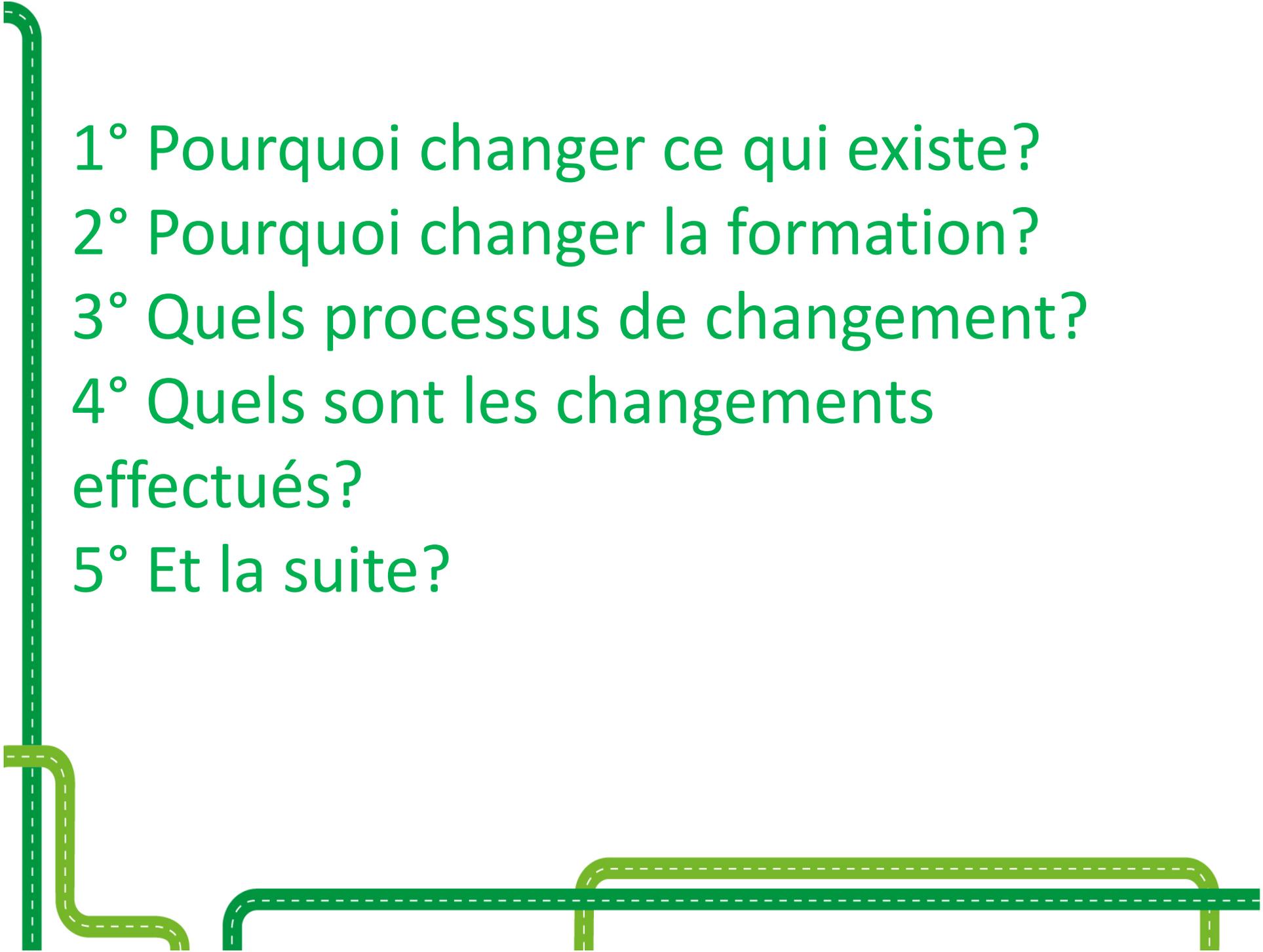
Perspectief 360°

Tour & Taxis
25 - 26 /11 /2015





**L'APPROCHE PAR ÉTAPES
DANS LA FORMATION À LA
CONDUITE D'UNE MOTO.**

- 
- 1° Pourquoi changer ce qui existe?
 - 2° Pourquoi changer la formation?
 - 3° Quels processus de changement?
 - 4° Quels sont les changements effectués?
 - 5° Et la suite?

1° Pourquoi changer ce qui existe (2010)?

- VOLONTE POLITIQUE DE DIMINUER LE NOMBRE DE VICTIMES SUR LES ROUTES.
- EVOLUTION DU NOMBRE DE MOTARDS VICTIMES D'ACCIDENTS.
- MISE EN CONCORDANCE AVEC LA (3°) DIRECTIVE EUROPEENNE RELATIVE AU PERMIS DE CONDUIRE.
- VOLONTE PERMANENTE D'AMELIORER LA QUALITE DE LA FORMATION DE BASE DES MOTARDS DANS LES PRINCIPES DE LA SECURITE ROUTIERE ET EN APPLIQUANT LES METHODOLOGIES RECONNUES.

2° Pourquoi changer la formation?

Constats:

- formations (dans les EdC) disparates, tant au niveau de la qualité que des objectifs.
- politique de formation de l'autorité administrative à améliorer.
- accès au PCP sans examen préalable

Objectifs:

- volonté permanente d'améliorer le service au public.
- uniformisation, vers le haut, de la qualité de la formation.
- implémentation de nouvelles méthodologies de formation (en accord avec la GDE).

3° Processus de changement?

- Cycle de projet
- Préalables et points d'attention
- Définition du modus operandi
- Résultats attendus (1ères données de l'IBSR)

DEFINITION DE STRATEGIE PAYS (facteurs internes et externes)

EVALUATION RETROSPECTIVE

DEFINITION DE STRATEGIE MINISTERIELLE

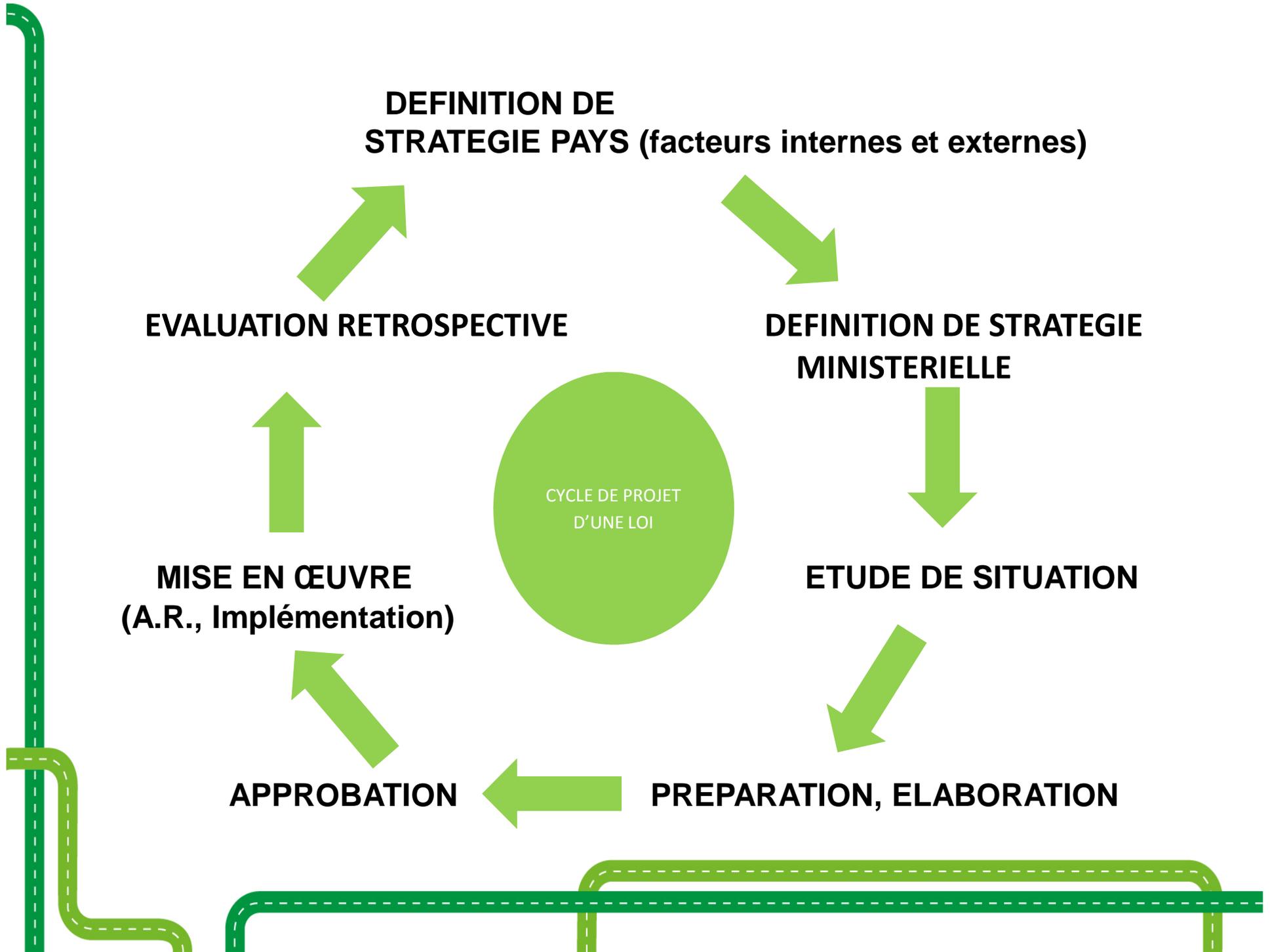
CYCLE DE PROJET D'UNE LOI

MISE EN ŒUVRE (A.R., Implémentation)

ETUDE DE SITUATION

APPROBATION

PREPARATION, ELABORATION



MODUS OPERANDI

Préalables et points d'attention:

S'accorder avec :

- l'alignement
- l'harmonisation
- l'atteinte des résultats
- l'appropriation

- Tenir compte de :

- Décisions internationales
- Politique du (des) gouvernements
- Groupes de pressions
- Réalités économiques
- Réalités santé, sécurité routière, ...
- Etc.

MODUS OPERANDI

DECISIONS PRISES SUR BASE DE :

- Travaux du groupe technique qui comprenait des professionnels du secteur: EdC, Fédérations et organismes (Fedemot, MCC, ...) , GOCA, FEBIAC, Police fédérale (moto), Régions, ...
- Recherches(littérature), expériences dans d'autres pays (OCDE,...), réunions/ meeting (CIECA, OCDE, UE, ...), méthodologies (GDE, socle de compétences)
- Visites sur terrain (centres d'examen, EdC, DSA...
- Tests sur terrain des propositions (avec apprenants).

La 3^e Directive européenne et l'accès au permis

Soit l'accès direct soit l'accès progressif

Accès direct: condition d'âge

Accès progressif: condition d'âge + 2 années d'expérience



4° Quels sont les changements effectués?

- Avant - maintenant
- Curriculum de formation
- Participation active de l'apprenant dans l'évaluation de sa formation
- Examens adaptés
- Formation des examinateurs

Ce qui existait

Soit : - 6 heures formation obligatoire en EdC

➔ obtention « automatique » du PCP

➔ 12 mois avant de passer l'examen

pratique.

- 8 heures formation en Edc ➔ examens
de pratique.

Ce qui existe

1° : formation en EdC de 8 étapes et min. 9h → examen sur TP → PCP (sur base de certificat de réussite remis par le centre d'examen) → examen sur VP → Permis

2° : formation en EdC de 10 étapes et min.12h → examens (TP et VP) → Permis.

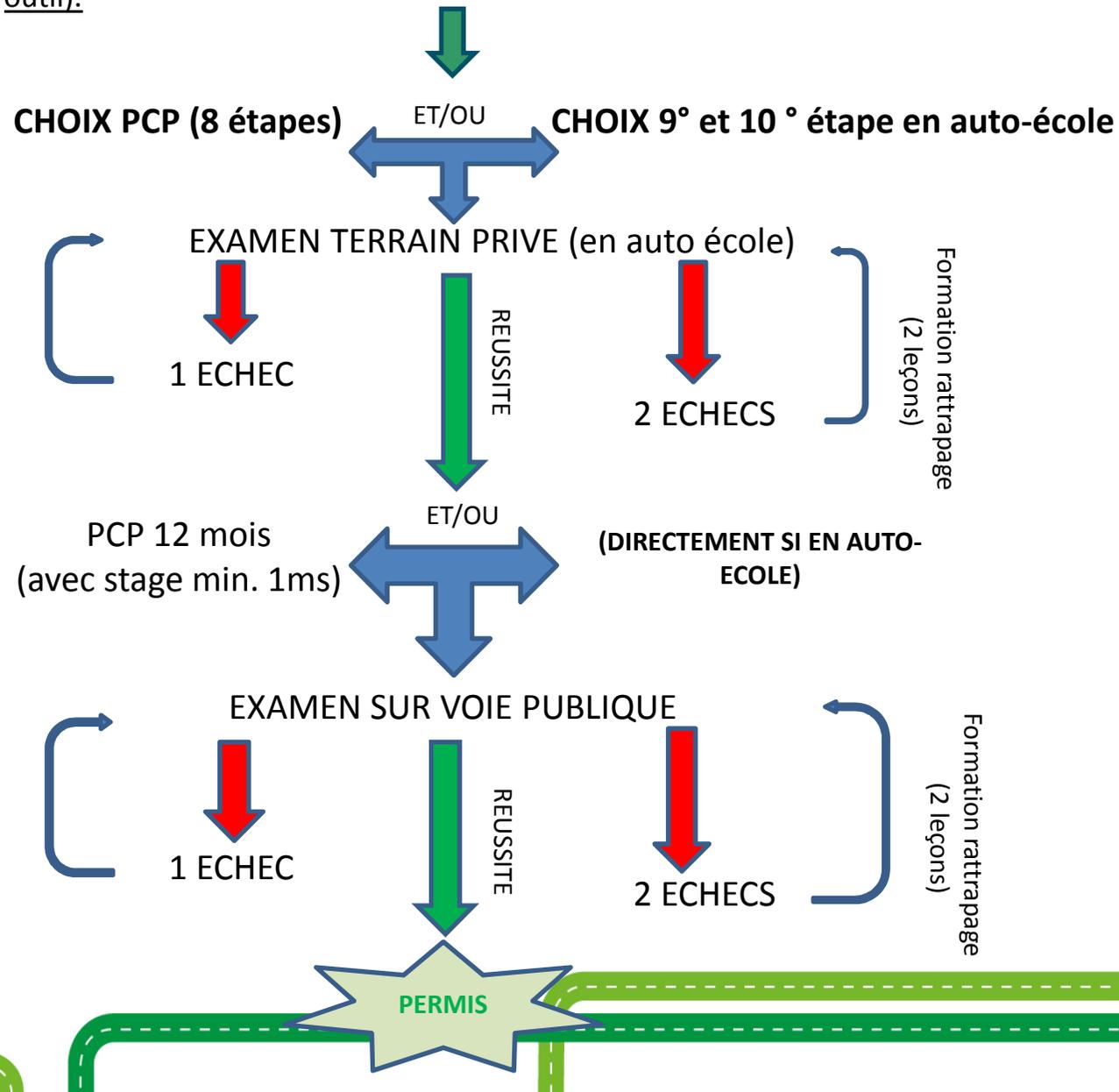
3° : combinaison des points 1 et 2

N.B.: Dans tous les cas de figure l'examen TP se fait dans le cadre de l'auto école.

1° Formation

FORMATION PRATIQUE OBLIGATOIRE EN AUTO ECOLE AGREEE JUSQU'AU NIVEAU DE LA 8° ETAPE DU PROGRAMME D'APPRENTISSAGE (dans le respect du curriculum et avec le contrat d'apprentissage comme outil).

2° Examens



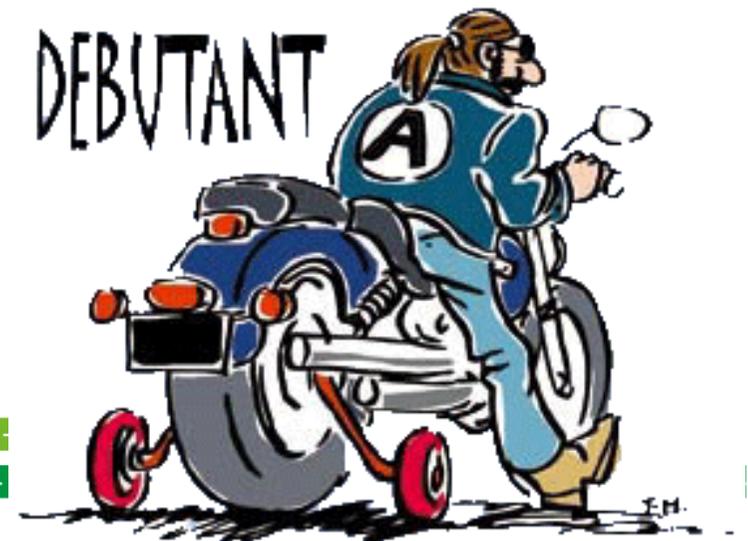
ACCES PROGRESSIF entre A1, A2 et A

Principe général :

1° expérience de 2 années en catégorie inférieure

2° formation de “mise à niveau et corrective”

3° examens pratiques



ACCES PROGRESSIF (A1 vers A2 vers A)

1° Formation

1^{ère} leçon EVALUATION, EN SITUATION, DES COMPETENCES DU MOTARD



DISCUSSION ENTRE LE FORMATEUR ET LE MOTARD POUR DEFINIR LA FORMATION « CORRECTIVE » ET LA MISE A NIVEAU (nouveau type moto)



2^{ème} à 4[°] leçon FORMATION « A LA CARTE »



ET/OU

2° Examens

CHOIX PCP



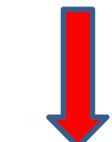
CHOIX EN AUTO ECOLE

EXAMEN TERRAIN PRIVE (en auto école)



1 ECHEC

REUSSITE

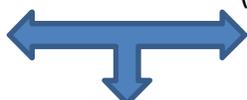


2 ECHECS

Formation rattrapage
(2 leçons)

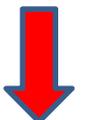
ET/OU

PCP 12 mois
(avec stage min. 1ms)



(DIRECTEMENT SI EN AUTO-ECOLE)

EXAMEN SUR VOIE PUBLIQUE



1 ECHEC

REUSSITE



2 ECHECS

Formation rattrapage
(2 leçons)

PERMIS

4° Quels sont les changements effectués (suite)?

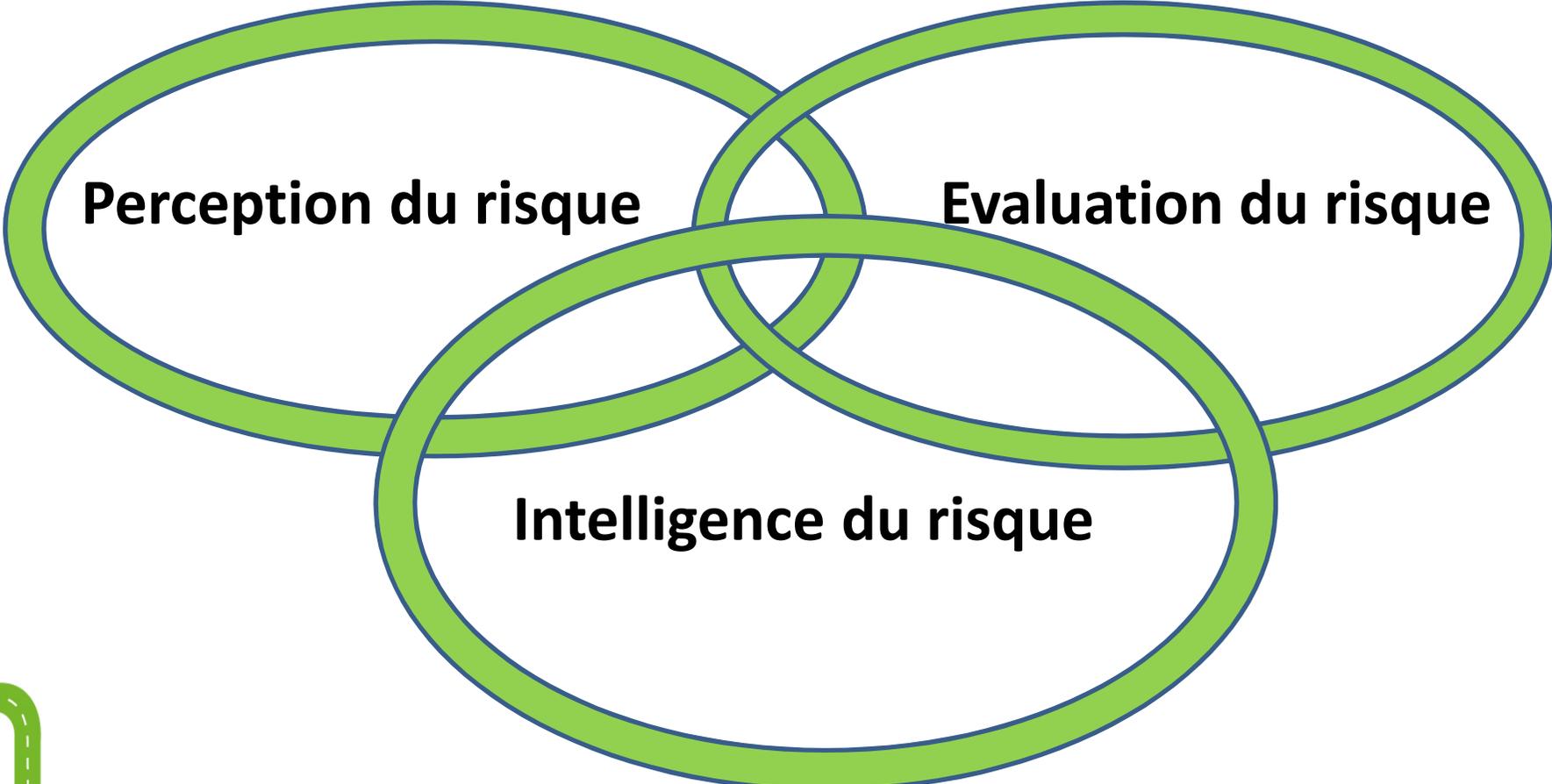
A) Au niveau de la formation

B) Au niveau des examens



La Matrice GDE

SKILL ... WILL ... KILL



Perception du risque

Evaluation du risque

Intelligence du risque

Contrat d'apprentissage en formation Moto

INTRODUCTION IMPORTANTE :

L'apprentissage de la conduite en moto n'est pas à prendre à la légère ! ... le risque d'avoir un accident est bien plus important que pour un autre ... Le présent programme de formation vise à ... faire bénéficier de la formation la plus correcte ... vous êtes, autant que votre formateur, acteur actif ET responsable de votre formation.

1° PARTIE PLAN DU COURS (3 premières colonnes) :

2° PARTIE EVALUATION (4° colonne et en bas de la fiche) :

3° REMARQUE TRES IMPORTANTE :

... LE BUT DE CETTE FORMATION : ... QUE VOUS DEVENIEZ UN MOTARD RESPONSABLE ...

... N'EST PAS QUE VOUS OBTENIEZ VOTRE PERMIS . . .

... UN APPRENTISSAGE BIEN DONNE, NE SE FOCALISE PAS SUR LES

EXERCICES DE L'EXAMEN (surtout en TP)

... LES TECHNIQUES, COMPETENCES, COMPORTEMENTS QUE VOUS

ALLEZ ACQUERIR PENDANT VOTRE FORMATION REPONDRONT DE MANIÈRE « NATURELLE » A CES EXERCICES.

Étape 1 : FAMILIARISATION AVEC LA MOTO :

LIEU : terrain privé

QUELLE MATIERE ? (technique, compétence, comportement à aborder)	QUELLE ACTION ? (quel acte technique apprendre, quel thème / quelle méthode aborder)	QUEL RESULTAT VISE ? Résultat de cet apprentissage sur l'apprentissage global ?	EVALUATION: VU (V)? O/N ACQUIS(A)? O/N PARTIE APPRENANT	EVALUATION: VU (V)? O/N ACQUIS (A)?O/N PARTIE FORMATEUR
1* PREREQUIS SUPPOSE : Connaissance basique du code de la route.	PAS OBLIGATOIRE A CE STADE MAIS PLUS QU'UTILE. (RE)LISEZ (et assimilez) LE CODE DE LA ROUTE.	Faire le lien entre le code de la route (théorique) et la pratique de conduite.	1. V. : O / N A. : O / N	1. V. : O / N A. : O / N
2* Evaluation des connaissances préalables (code de la route, expériences préalables, ...) et motivation.	1. Evaluer mon niveau de connaissance du code de la route 2. Comprendre ce qu'implique le fait de conduire une moto : sécurité routière , comportement, influences « extérieures » : alcool, drogues, l'entourage, ...	Entreprendre la formation en connaissance de cause, en fonction de mes préalables connaissances, de l'implication de mon comportement.	2 V. : O / N A. : O / N	2. V. : O / N A. : O / N
3* Les différents types d'accès au permis (progressif, direct, ...) ; quel permis correspond à quel type de moto.	1. Connaître les différents types de permis et les conditions pour les obtenir. 2. Quelle type de moto me convient le mieux (en fonction de mes besoins, de mes aspirations, ...) ?	Commencer l'apprentissage en connaissance de cause au point de vue coût, temps, ...	3. V. : O / N A. : O / N	3. V. : O / N A. : O / N
4* 1ère prise de conscience de moto = véhicule "fragile"	1. Comprendre que l'apprentissage et la conduite sont régis par de réels motifs de sécurité. 2. Connaître les possibles implications en cas de non respect des principes de sécurité.	Connaissance concernant les risques liés au déplacement en moto.	4. V. : O / N A. : O / N	4. V. : O / N A. : O / N
5*Vêtements adaptés et port correct du casque.	1. Connaître l'importance du port correct de la tenue du motard . Savoir ce qu'implique un port non correct .	Autoévaluation de l'influence de mon « comportement »	5. V. : O / N A. : O / N	5. V. : O / N A. : O / N
6*Approche des différents éléments d'une moto.	1. Connaître les différents éléments dans le cadre de l'utilisation prochaine .	Techniques et compétences élémentaires	6. V. : O / N A. : O / N	6. V. : O / N A. : O / N
7* approche de la dynamique de la machine	1. Comprendre les bases de la dynamique d'une moto. 2. Première prise de conscience du poids et de l'inertie de la machine.	Développer l'appréciation des risques, l'attitude et le comportement.	7. V. : O / N A. : O / N	7. V. : O / N A. : O / N

10* Approche de la conduite défensive	1. Connaître les principes de la conduite défensive et être conscient de son impact sur ma sécurité et celle des autres.	- Auto évaluation de mon comportement sur la route.	10. V. : O / N A. : O / N	10. V. : O / N A. : O / N
11* Fiche de progression, feedback.	1. Savoir effectuer la Check liste des acquis. 2. Etre capable de m'auto évaluer de manière objective.	- Auto évaluation des techniques et compétences acquises, de mes capacités de conduite en circulation.	11. V. : O / N A. : O / N	11. V. : O / N A. : O / N

POINTS POSITIFS :

AVIS DU FORMATEUR :

AVIS DE L'APPRENANT :

POINTS A AMELIORER :

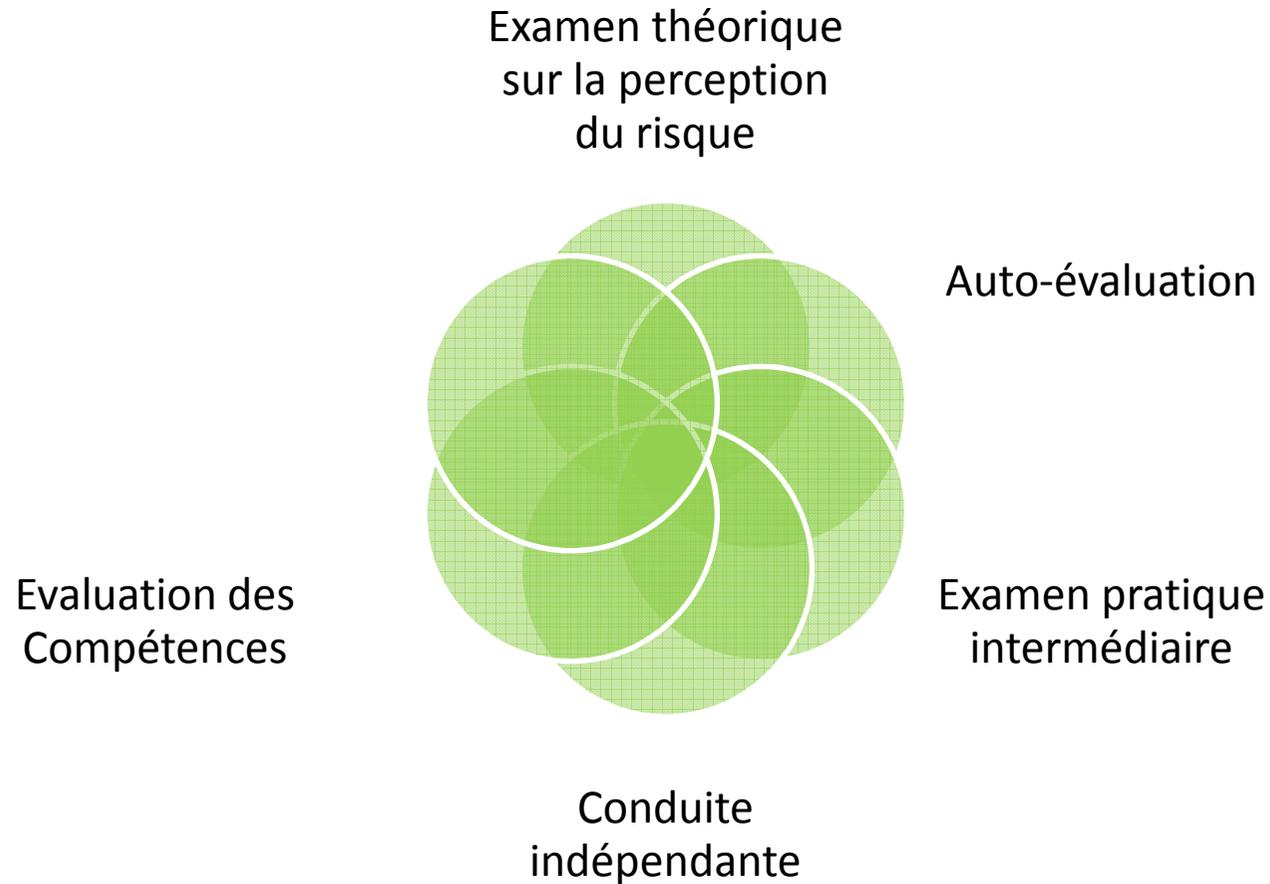
AVIS DU FORMATEUR :

AVIS DE L'APPRENANT :

DECISION COMMUNE (points à retravailler, points acquis, évolution de la formation, ...)

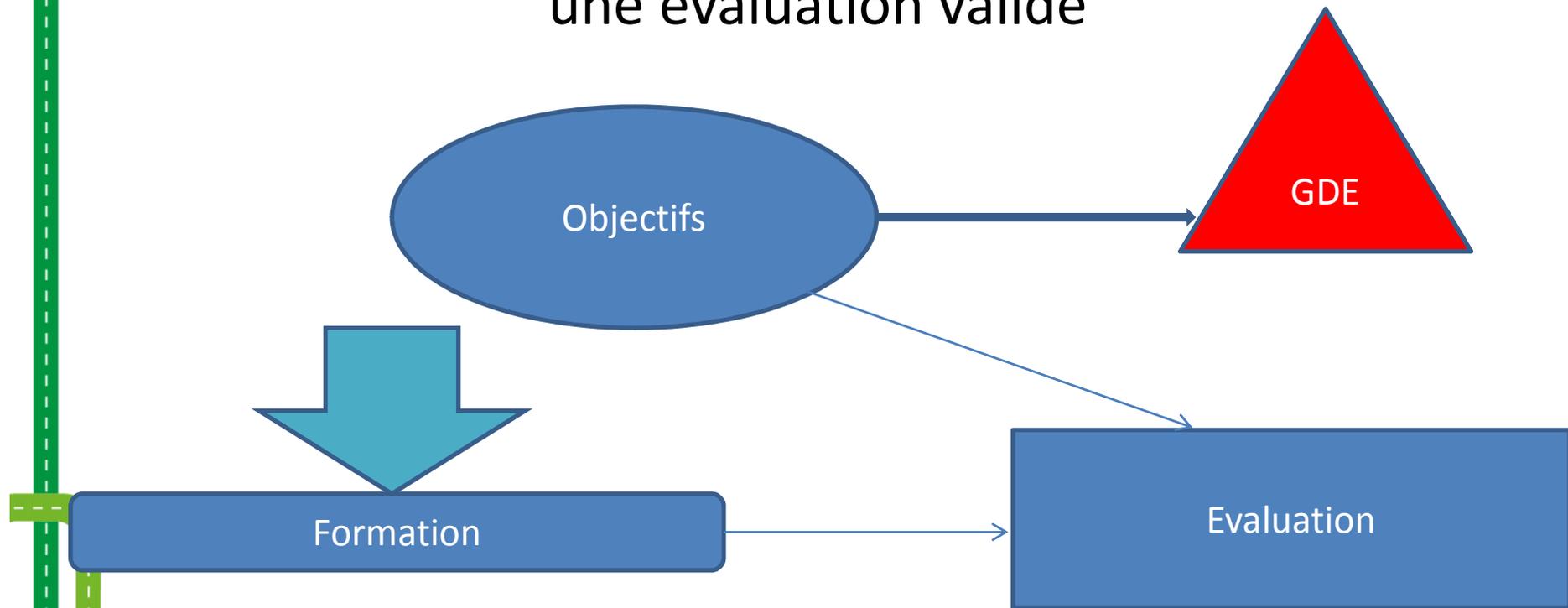


5°b) Applications en matière d'examens



Principe de l'évaluation de la formation

Des objectifs clairement définis permettent une évaluation valide



LES EXAMENS

Examen sur terrain isolé : amélioré afin de s'approcher le plus possible de situations réelles.

Examen sur voie publique:

- examinateur sur moto
- examen selon principe matrice GDE



La conduite indépendante durant l'examen pratique

Conduite indépendante
Le candidat doit prendre des décisions

Tâches multiples
Le candidat doit décider le timing de ses actions

Directive : *Nous allons dès que possible prendre la route en direction de ...*

Niveau GDE 3

Test plus réaliste
Plus exigeant
Niveau de validité plus élevé

Le candidat suit les instructions de l'examineur

Directives : *à gauche, à droite, tout droit*

Niveau GDE 1 et 2

Objectifs et évaluation

Deux principes de base

Les objectifs évaluable par des examens théorique et pratique. Ceux-ci peuvent mesurer si les compétences sont acquises.

Il est difficile voire impossible à évaluer certains éléments via un examen (attitudes, motivations,...); d'où l'importance de la formation (cours obligatoires spécifiques).

Compétence des conducteurs

Connaissance de la réglementation routière (*)

Perception des risques et des conséquences d'un comportement dangereux (**)

Manipulation du véhicule (*)

Expérience de la conduite acquisition d'une mémoire de la conduite (**)

Conduire en tenant compte d'autres aspects que le trafic (sociaux, psychologique...) (**)

– Légende : (*) = cours de base

(**) = cours obligatoires pour la sécurité
routière

Autres mesures prises

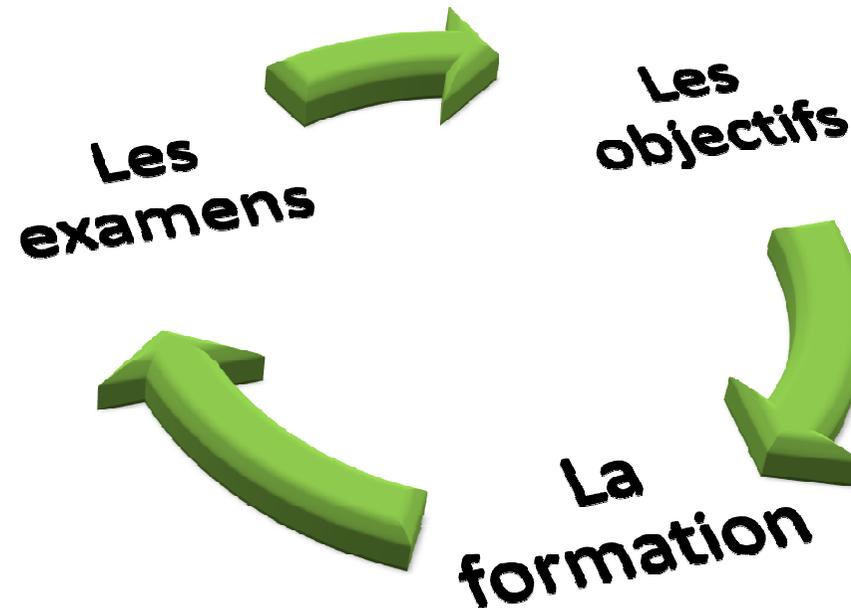
Remontée des files

Vêtements adaptés



5° Et la suite?

Les Interactions de base



Les changements intervenants dans l'une des zones doivent apporter des changements dans les deux autres

Et la suite?

- a) Evaluation de la qualité de l'implémentation des nouveaux principes de formation et d'examen (sur bases d'IOV définis).
- b) Adaptation des politiques et du suivi de l'administration: lois, circulaires, outils administratifs, formation des inspecteurs, formation des formateurs, centres de formation, etc.

Et la suite?

c) Réplication (et adaptation) à d'autres niveaux de permis.



Conclusions:

Continuer d'orienter les recherches et l'évolution de la formation et des examens en intégrant les points manquants de la matrice GDE

Merci pour votre attention



Wallonie



Service public
de Wallonie