

Rapport sur l'épreuve théorique de la catégorie B(+E)

Commission Internationale des Examens de la Conduite Automobile, CIECA

La "Commission Internationale des Examens de la Conduite Automobile (CIECA)" est l'organisation pour les autorités responsables du permis de conduire. Elle a été fondée en 1956 et a un statut officiel comme observateur auprès des Nations Unies. La Commission Européenne a accordé une subvention financière pour réaliser un projet intitulé "Analyse comparative et guide pratique du permis de conduire dans l'Union Européenne". Il a été décidé d'organiser des ateliers de travail dans les domaines d'action prioritaires, parmi lesquels l'épreuve théorique de la catégorie B(+E).

Ce rapport est également disponible en allemand et en anglais.

Rédaction :
Mme M. ter Braak
Mme H. Groot
Mr. H. Ruyters

Avec la contribution de :

Mr. J. Aubert	Mr. S. Myntinen
Mr. W. Pecinovsky	Mr. K. Hakuli
Mme C. Perez	Mr. J.B. Watson
Mr. W. Vanbroeckhoven	Mr. Peoples
Mr. A. Serra Amaral	Mr. J.S.T. Duncan
Mme M. Goretti Faria da Costa	Mr. N. Sayadi
Mr. R. Vihmann	Mr. A. Meddeb
Mr. T. Kangur	Mr. G. Heintz
Mr. T. Saimre	Mr. P. Schmitz
Mr. M. Saik	Mr. M. Hermanis
Mr. G. Buzási	Mr. J. Teteris
Mme M. Szebényi	Mr. G. Court
Mr. J.P. Fougère	Mr. B. Herdan
Mr. E. Seul	Mr. R. Cummins
Mr. H. Duenbostel	Mr. I. Smoljan
Mme K. Pedersen	Mr. N. Zuber
Mr. E. Janby	Mr. I. Bakovic
Mr. W. Weinheber	Mr. C. Lozano
Mr. W. Petzholz	Mr. F. Muñoz Peláez
Mr. H. Mattsson	Mr. Z. Uzant
Mr. Ö. Ellström	Mr. J.P. Vaessen
Mr. H. Westerveld	Mr. F. Korpel

Les auteurs de ce rapport ne peuvent pas être tenus responsables des éventuelles erreurs dans ce rapport. Toutes les données fournis par les membres, ont été reflétées avec la plus grande précision possible.

© CIECA, La Haye, 1998

ISBN: 90-76408-03-3

Préface par le président de la CIECA

J'ai le plaisir de pouvoir vous présenter ce rapport sur l'épreuve théorique des permis de conduire de la catégorie B(+E). Le fait que la Commission Européenne a confié cette tâche à la CIECA démontre que son savoir et son expérience sont appréciés à un niveau international. La Driving Standards Agency à Nottingham et la Direction Générale de la Sécurité et de la Circulation Routières à Lille ont eu l'honneur d'accueillir les deux ateliers qui ont servi de base pour ce rapport. Cette étude fait partie du projet intitulé "Analyse comparative et guide pratique du permis de conduire dans l'Union Européenne". Je voudrais remercier la Direction Générale des Transports de la Commission Européenne pour le soutien financier qu'elle a accordé à ce projet. J'aimerais également remercier les experts des vingt pays qui ont participé à ce projet. Sans leur contribution, cette étude n'aurait pas été possible. Il me sera un grand honneur de pouvoir présenter ce rapport au congrès de la CIECA à Tunis, en mai 1998.

Mr. J.P. Vaessen

Resumé

Ce rapport décrit, dans le cadre du projet "Analyse comparative et guide pratique du permis de conduire dans l'Union Européenne", les recommandations sur lesquels les experts se sont mis d'accord lors des ateliers ainsi que les discussions qui les ont précédées. Les participants des ateliers sont à considérer comme des experts et non pas comme des délégués des différents pays représentés. Les recommandations auxquels ils sont arrivés, expriment leur opinion en tant qu'experts et ne reflètent pas nécessairement le point de vue officiel de leur pays.

La directive du Conseil 91/439/CEE était le point de départ des discussions. Les points nommés dans cette directive ont été analysés et regroupés. Bien que la plupart des pays procèdent à une épreuve théorique, les discussions sur la forme de l'épreuve théorique n'ont pas abouti à des recommandations. Les experts ont décidé que l'épreuve théorique devrait être une condition d'accès à l'épreuve pratique et devrait pour cette raison avoir lieu avant l'épreuve pratique. Pour donner aux candidats la possibilité d'étudier pour cette épreuve, il devrait y avoir un délai minimum entre l'épreuve théorique et une épreuve répétée. La CIECA initiera une autre étude concernant la possibilité d'une épreuve théorique périodique pour certains groupes comme les nouveaux conducteurs ou les conducteurs plus âgés. L'épreuve théorique devrait avoir une validité d'un an au maximum parce qu'il serait souhaitable que l'épreuve théorique et l'épreuve pratique aient lieu à courte intervalle. En outre, pour chaque catégorie il devrait y avoir une épreuve théorique spécifique.

Les recommandations nommées ci-dessus sont des conditions minimales qui sont basées sur un "best practice". Cela laisse à chaque pays la possibilité d'avoir des conditions plus strictes si sa législation l'exige.

Table de matières

Préface par le président de la CIECA	3
Resumé	4
Introduction	6
1. Situation actuelle	8
2. Contenu de l'épreuve théorique	12
2.1 Questions de l'épreuve théorique	13
3. Forme de l'épreuve théorique	14
3.1 L'épreuve théorique orale	14
3.2 L'épreuve théorique écrite	14
3.3 L'épreuve théorique informatisée	15
3.4 Images animées versus images fixes	15
4. Le choix du moment pour passer l'épreuve théorique par rapport à l'épreuve pratique ..	16
5. La période d'attente entre deux épreuves théoriques	17
6. Périodicité de l'épreuve théorique	17
7. Validité du certificat de l'épreuve théorique	18
8. Épreuve théorique de la catégorie B+E et des autres catégories	18
Conclusions	21

Introduction

Au cours des années 1997 et 1998, deux ateliers de travail ont été organisés par la "Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile", CIECA, pour analyser en détail l'épreuve théorique et pour faire des recommandations pour son développement futur. Les participants à ces ateliers étaient des experts dans le domaine de la délivrance du permis de conduire.

Les ateliers ont porté surtout sur l'épreuve théorique de la catégorie B. Une épreuve spécifique pour la catégorie B+E a également été discutée. Cela a mené à une discussion concernant des épreuves théoriques distincts pour chaque catégorie de permis de conduire, et qui est également reflétée dans ce rapport.

Le premier atelier sur l'épreuve théorique a été organisé en Grande-Bretagne par la "Driving Standard Agency" (DSA) à Nottingham les 17, 18 et 19 mars 1997. Les experts de quatorze pays ont participé à cet atelier:

Autriche (A), Belgique (B), Allemagne (D), Espagne (E), Estonie (EST), France (F), Finlande (FIN), Grande-Bretagne (GB), Hongrie (H), Luxembourg (L), Irlande du Nord (NI), Pays-Bas (NL), Portugal (P) et Suède (S).

Le deuxième atelier sur l'épreuve théorique a été organisé par la "Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières" du Ministère des Transports français et avait lieu à Lille les 5 et 6 mars 1998. Des experts de vingt pays ont participé à cet atelier, les pays énumérés ci-dessus et les six pays suivants:

Croatie (H), Israël (IL), Lettonie (LV), Monaco (MC), Norvège (N) et Tunisie (TN).

La méthode de travail pour ce projet de recherche était la suivante: un document de base a été établi, fait à partir des réponses des pays participants à un questionnaire, autour duquel les discussions ont été organisées. Le premier atelier était destiné à dégager une vue d'ensemble. Il consistait en une présentation de l'épreuve théorique par chaque pays participant, suivie d'une discussion sur l'épreuve théorique en général. Lors du deuxième atelier de travail, les experts ont pu dégager des recommandations pour la plupart des sujets abordés. En plus, la nécessité d'une épreuve théorique pour chaque catégorie individuelle a été discutée. Les comptes rendus de ces ateliers ont été envoyés aux participants pour approbation. Ils ont été utilisés pour rédiger ce rapport. Ce processus a été guidé par le Steering Comitee, qui a évalué les résultats des ateliers et proposé des recommandations pour la suite des discussions.

Beaucoup de différences existent concernant le contenu et la forme de l'épreuve théorique dans les pays participants. Par conséquent, il est important de noter ici que les recommandations qui résultent de ces ateliers sont le produit de discussions étendues entre les experts et ne reflètent pas la situation actuelle dans leurs pays.

Ce rapport a la structure suivante: le premier chapitre décrit la situation actuelle dans les pays participant aux ateliers. Dans les chapitres suivants, les différents aspects de l'épreuve théorique sont analysés. Chaque chapitre commence avec une brève description de la situation actuelle par pays, suivi des discussions et des recommandations auxquels ils ont aboutis.

Les annexes suivantes figurent à la fin du rapport:

- I) questions concernant le secourisme, la conduite favorable à l'environnement et l'utilisation d'alcool, de drogues et de médicaments
- II) exemples de formulaires 'épreuves théoriques des pays participants
- III) les noms et les adresses des participants.

1. Situation actuelle

Le premier chapitre résume la pratique actuelle de l'épreuve théorique dans les pays participant aux ateliers comme elle a été décrite par les experts.

En **Allemagne**, les candidats doivent suivre 12 leçons de deux heures de théorie à une auto-école avant de passer l'examen théorique. L'épreuve écrite consiste en 30 questions qui sont évaluées selon leur importance pour la sécurité routière. Il faut avoir 82 sur 96 points, c'est-à-dire, seulement deux à trois réponses incorrectes sont permises. Les autorités responsables du permis de conduire peuvent choisir parmi 1300 questions au total. L'épreuve existe dans onze langues, mais il peut également être une épreuve orale. Depuis 1997, il y a un projet pilote d'une épreuve informatisée en Rhénanie-du-Nord-Westphalie.

En **Autriche**, l'épreuve théorique consiste en deux parties: l'une sur les règles de la circulation et l'autre sur le comportement en circulation. C'est pourquoi il y a deux sortes d'examineur, des juristes et des techniciens. Les deux parties doivent être passées avant l'examen pratique. Les candidats doivent suivre un cours (trois semaines) sur le code de la route avant de passer les examens théoriques. Le candidat doit répondre à 19 questions qui examinent surtout la compréhension du candidat, et moins la pure connaissance. Depuis août 1997, ces épreuves sont informatisées. Ils comprennent des questions de choix multiple et des questions demandant le pourquoi d'une règle de circulation ou d'un panneau. Au total il y a 800 questions sur quatorze sujets.

En **Belgique**, une épreuve théorique informatisée a été introduite en 1997. Il consiste en 40 questions, dont 32 doivent être répondus correctement. Il y a 25 séries de questions de 600 questions au total. Les candidats peuvent répondre aux questions de choix multiple à leur propre vitesse, ce qui revient à environ quinze minutes en général. L'examen théorique est passé individuellement. Un candidat qui ne parle aucune des trois langues parlées en Belgique (néerlandais, français et allemand), peut passer un examen de groupe accompagné d'un interprète.

En **Croatie**, les candidats sont obligés de passer l'épreuve théorique avant de prendre des leçons pratiques. Il faut suivre 30 heures de cours de théorie avant l'épreuve théorique. Elle est passée à l'écrit et consiste en 30 questions. Il faut répondre à 27 questions correctement.

En **Espagne**, l'épreuve théorique est passée à l'écrit. L'épreuve consiste en 40 questions, dont 36 doivent être répondus correctement. Il y a seize questions supplémentaires pour les catégories A1, A, C, D et E. Les épreuves durent trente à quarante minutes et sont aussi disponibles en anglais, français, allemand, catalan et basque. Une épreuve vidéo pour des candidats sourds est en train d'être développée. Le certificat de l'épreuve théorique a une validité de six mois.

En **Estonie**, depuis 1992, l'épreuve théorique est passée à l'écrit. Un candidat qui a des problèmes de langue peut passer un examen oral. L'épreuve théorique consiste en quinze questions de choix multiple (avec deux à six réponses). Il y a cinq questions avec des images (sur la signalisation routière, les croisements et la position sur la route) et dix questions écrites (concernant les règles de la circulation, la sécurité routière, la psychologie de la circulation, le

sécourisme et l'état technique de la voiture). L'épreuve dure 25 minutes et il faut répondre à 80 % des questions correctement.

En **Finlande**, 65% des épreuves théoriques sont maintenant informatisées. L'examen théorique est passé individuellement, à la fin duquel l'ordinateur donne un feed-back. Cette procédure est assez rentable, puisque on n'a pas besoin d'examineur.

En **France**, l'épreuve théorique est audiovisuelle. Jusqu'à maintenant, les candidats ont indiqué leurs réponses sur une carte perforée. Depuis avril 1997, cette carte a été remplacée par un appareil qui ressemble à une télécommande avec quatre boutons (A,B,C,D) pour indiquer les réponses. Les candidats regardent 40 diapositives et doivent indiquer la réponse en poussant un ou plusieurs boutons. Il y a dix séries de diapositives. Un candidat doit répondre correctement à 35 sur 40 questions. Les candidats qui échouent, reçoivent une indication de leurs fautes. Un interprète est mis à la disposition des étrangers.

En **Grande-Bretagne** et en **Irlande du Nord** la procédure est la suivante: les candidats reçoivent d'abord un permis provisoire, après quoi ils passent l'examen théorique, ensuite l'épreuve pratique et finalement ils obtiennent un permis de conduire. L'épreuve théorique est écrite et dure normalement 40 minutes. L'épreuve théorique pour les voitures et les motocycles consiste en 35 questions. Il faut répondre correctement à 30 questions. L'épreuve dure environ 40 minutes. Il n'y a pas de législation qui rend obligatoire quelque formation théorique. 57% des candidats utilisent un livre de théorie de la DSA, qui existe dans sept langues. Pour le moment, on étudie la possibilité d'introduire une épreuve audiovisuelle.

En **Hongrie**, les candidats doivent suivre 30 leçons de 45 minutes avant de pouvoir passer l'épreuve théorique. Il s'agit d'une épreuve écrite qui consiste en 50 questions de choix multiple; les candidats doivent choisir une réponse parmi trois. Pour passer l'examen, 90% des réponses doivent être corrects. Il est possible, pour ceux qui ne parlent pas l'hongrois, de passer un examen oral avec l'aide d'un interprète. Il y a des projets qui visent à introduire une épreuve informatisée.

En **Israël**, l'épreuve théorique est une épreuve écrite de choix multiple et consiste en 30 questions. Il faut répondre à 26 questions correctement. L'épreuve dure 30 à 45 minutes. Une épreuve orale basée sur de diapositives est disponible pour les candidats qui ont des problèmes de langue.

En **Lettonie**, l'épreuve théorique est une épreuve écrite et consiste en 10 questions. Il faut répondre à 9 questions correctement. Les candidats sont obligés de suivre 116 leçons d'enseignement théorique dans une auto-école.

Au **Luxembourg**, les candidats sont obligés de suivre douze leçons d'une heure avant de pouvoir passer l'épreuve théorique dans une auto-école. Les épreuves sont disponibles dans quatre langues: anglais, français, allemand et portugais. L'épreuve est écrite. Il est possible de passer un examen oral sur demande. L'épreuve consiste de questions de choix multiple avec quatre, trois ou deux réponses. Les questions sont changées tous les six mois.

A **Monaco**, l'épreuve théorique est informatisée et passée en groupes. Elle consiste en 40 questions. Il faut répondre à 35 questions correctement.

En **Norvège**, l'épreuve théorique est informatisée et passée en groupes. Elle consiste en 40 questions. Il faut répondre à 35 questions correctement. Il n'y a pas d'obligation de suivre des leçons de théorie.

Aux **Pays-Bas**, au début des années '80, on a commencé d'utiliser des épreuves audiovisuelles avec des diapositives et des cassettes audio. Les réponses des candidats ont été notés à l'aide d'un ordinateur. En 1996, un nouveau système de CD-I a été introduit. Les épreuves théoriques sont toujours passées en groupe, et les candidats doivent pousser un bouton oui/non. Outre en néerlandais, il y a la possibilité de passer l'examen en anglais ou en turc. Pour d'autres langues, il y a la possibilité de passer un examen individuel à l'aide d'un interprète. L'épreuve théorique consiste de 50 questions. Il faut répondre à 45 questions correctement. Il y a plus de questions portant sur des sujets plus importants, comme la priorité, le changement de direction et la vitesse. On étudie la possibilité de faire passer un examen à l'aide d'un simulateur.

Au **Portugal**, les candidats doivent assister à au moins 25 leçons de théorie de 55 minutes dans une auto-école avant de pouvoir passer l'épreuve théorique. Elle consiste en 25 questions. Il faut répondre à 22 questions correctement. Les candidats sont tout de suite informés de leurs résultats. Les autorités responsables du permis de conduire ont mis en place une base de données de 2000 questions de l'épreuve théorique, changées tous les trois mois. L'épreuve théorique peut devenir légèrement plus long à l'avenir, consistant en 30 questions et durant 35 minutes. Elle sera également informatisée à l'avenir.

En **Suède**, l'épreuve théorique écrite comporte 40 questions de choix multiple. Il faut répondre à 36 questions correctement. Les candidats peuvent choisir parmi quatre réponses. Les autorités responsables du permis de conduire disposent de six séries d'épreuves. Selon la loi suédoise, chacun a le droit de passer l'examen dans sa propre langue. Par conséquent, elle existe dans dix-sept langues. Néanmoins, les manuels de préparation sont seulement disponibles en Suédois. Si un candidat échoue à l'épreuve, il doit attendre au moins deux semaines avant d'être admis de nouveau à l'épreuve.

En **Tunisie**, une épreuve écrite est passée individuellement. Elle consiste en 50 questions. Il faut répondre à 40 questions correctement.

Conclusions

Il y a beaucoup de différences entre les épreuves théoriques des pays participants. Dans certains pays les questions de l'épreuve théorique sont disponibles sous forme d'un livre. La durée de l'épreuve varie également, ainsi que le nombre et la diversité des questions. Certains pays utilisent un nombre fixe de questions sur papier et d'autres utilisent des combinaisons de questions diverses sur ordinateur. Les pays participants ont des systèmes différents d'évaluation. Dans certains pays, les candidats reçoivent plus de points pour certains questions en fonction de leur importance pour la sécurité de circulation. D'autres pays posent plus de questions sur des sujets importants, comme par exemple les règles de priorité. La forme de

l'épreuve diffère également d'un pays à l'autre: elle peut être orale, écrite ou informatisée. Dans certains pays, il est obligatoire de suivre des leçons de théorie avant l'épreuve théorique (**A, D, H, L, P, HR, LT**).

2. Contenu de l'épreuve théorique

Le contenu de l'épreuve théorique a été examiné en vue de la directive 91/439/CEE sur le permis de conduire. Les experts ont discuté et regroupé la liste des points.

Discussion

Le but de la discussion était de aboutir à un accord général sur le contenu élémentaire de l'épreuve théorique. Les experts estimaient qu'il n'était pas nécessaire de poser des questions sur chaque point dans chaque épreuve. Par exemple, l'attitude du conducteur peut être examinée lors l'épreuve théorique ainsi que lors l'épreuve pratique. En dépit de certaines réserves concernant certains points (par exemple, le point 2, conducteur, pourrait être examinée plus efficacement dans l'épreuve pratique), les experts se sont mis d'accord sur une liste des points à contrôler. Dans beaucoup de pays cette liste constitue déjà la base de l'épreuve théorique.

Conclusions/recommandations

La liste suivante regroupe les points de la directive 91/439/CEE et constitue la base minimale pour l'épreuve théorique.

A. Sujets obligatoires de l'épreuve:

- Dispositions légales en matière de circulation routière, et en particulier celles concernant la signalisation, y compris le marquage, les règles de priorité et les limitations de vitesse;
2. Le conducteur:
 - l'importance de la vigilance et des attitudes à l'égard des autres usagers;
 - fonctions de perception, d'évaluation et de décision, notamment temps de réaction, et modifications des comportements du conducteur liés aux effets de l'alcool, des drogues et des médicaments, des états émotionnels et de la fatigue;
3. La route:
 - principes les plus importants afférents au respect des distances de sécurité entre les véhicules, à la distance de freinage et à la tenue de route du véhicule dans diverses conditions météorologiques et d'état des chaussées;
 - risques de conduite liés aux différents états de la chaussée et notamment leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit;
 - caractéristiques des différents types de routes et prescriptions légales qui en découlent;
4. Les autres usagers de la route:
 - risques spécifiques liés à l'inexpérience d'autres usagers de la route, aux catégories d'usagers les plus vulnérables, tels que les enfants, les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite;
 - risques inhérents à la circulation et à la conduite de divers types de véhicules et aux différentes conditions de visibilité de leurs conducteurs;

5. Règles générales et règlements et divers:
 - réglementation relative aux documents administratifs liés à l'utilisation du véhicule;
 - règles générales spécifiant le comportement que doit adopter le conducteur en cas d'accident (baliser, alerter) et de mesures qu'il peut prendre, le cas échéant, pour venir en aide aux victimes d'accidents de la route;
 - facteurs de sécurité concernant le chargement du véhicule et les personnes transportées;

Les points suivants peuvent être examinés soit lors l'épreuve des connaissances, soit dans l'épreuve de comportement:

6. Précautions nécessaires en quittant le véhicule

Vérification de l'état des pneus, des feux, des catadioptres, du système de direction, des freins, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore;

B. Contrôle témoin d'un des points suivants :

1. Éléments mécaniques liés à la sécurité de la conduite: pouvoir détecter les défauts les plus courants, pouvant affecter notamment le système de direction, de suspension, de freinage, les pneus, les feux et clignotants, les catadioptres, les rétroviseurs, les lave-glaces et essuie-glaces, le système d'échappement et les ceintures de sécurité;
2. Équipement de sécurité des véhicules, notamment utilisation des ceintures de sécurité et équipements de sécurité concernant les enfants;
3. Règles d'utilisation du véhicule en relation avec le respect de l'environnement (utilisation pertinente des avertisseurs sonores, consommation de carburant modérée, limitation des émissions polluantes, etc.);

2.1 Questions de l'épreuve théorique

Les experts avaient été demandés d'envoyer des exemples des épreuves de théorie sur certains sujets, comme la conduite favorable à l'environnement, les effets des drogues, des médicaments, et de l'alcool et le secourisme. Ces questions sont ajoutées à ce rapport dans l'annexe I.

GB, N, D et **NL** posent des questions sur la conduite économique et favorable à l'environnement. Ces questions ont été envoyées au secrétariat de la CIECA. Tous les pays posent des questions sur l'effet des drogues, de l'alcool et des médicaments.

GB, F, A, S, N, E, et **NL** posent des questions sur le secourisme. Ces questions concernent surtout le comportement après un accident. Il n'y a pas de questions médicales concernant le secourisme. **D, A,** et **H** demandent un certificat de secourisme. Les autorités responsables du

permis de conduire en GB et NL sont en train de réfléchir sur l'obligation d'acquérir un tel certificat avant la délivrance du permis de conduire parce qu'ils estiment que les conducteurs pourraient être incités plus facilement à agir lorsqu'un accident se produit.

3. Forme de l'épreuve théorique

La forme de l'épreuve théorique diffère considérablement d'un pays à l'autre. Les avantages et les inconvénients des formes orales, écrites et automatisées ont été examinés. Les experts ont aussi brièvement discuté l'utilisation des images mouvants au lieu des images fixes. La forme la plus souvent pratiquée de l'épreuve théorique de la catégorie B, est l'examen écrit.

3.1 L'épreuve théorique orale

Situation actuelle

La plupart des pays font passer une épreuve théorique orale seulement aux candidats qui ont des problèmes de lecture, par exemple une dyslexie, ou aux étrangers. Dans ces cas, l'épreuve orale est complémentaire et généralement basée sur l'épreuve écrite. Il n'y a que quelques pays qui pratiquent une épreuve orale régulière (H, NL (catégorie C et D seulement) et S (catégories A et B+E seulement)).

Discussion

L'épreuve orale entraîne des désavantages évidentes, puisque la qualité de l'épreuve dépend pour une grande partie de l'examineur. Il doit être capable de déterminer si un candidat a des connaissances suffisantes du code de la route pour une conduite sans danger. Cette méthode ne garantit pas la validité et la fiabilité de l'épreuve théorique, en plus, elle prend beaucoup de temps. Par conséquent, l'épreuve orale n'était pas regardée comme la forme préférable de l'épreuve théorique. Néanmoins, les experts ont convenu que les épreuves orales restent une méthode appropriée pour les candidats étrangers ou ayant des problèmes de lecture.

3.2 L'épreuve théorique écrite

Situation actuelle

La plupart des pays participants pratiquent une épreuve théorique écrite (B, EST, F, D, GB, NI, H, L, E, S, P).

Discussion

Bien que la plupart des pays pratiquent des épreuves théoriques écrites, les inconvénients de cette forme ont également été considérés. Il y a des candidats qui échouent à l'examen, parce qu'ils comprennent les règles de la circulation, mais ne comprennent pas la manière d'après laquelle les questions sont posées. Par conséquent, il est important de formuler les questions aussi clairement, correctement et simplement que possible. Il a également été proposé de vérifier de nouvelles questions d'abord dans des essais afin d'évaluer leur degré de difficulté pour pouvoir les adapter, si nécessaire.

Avantages de l'épreuve théorique écrite:

- Avec des questions formulées de manière précise, des candidats de tout niveau de formation sont capables de les comprendre et d'y répondre
- plusieurs candidats peuvent passer l'examen en même temps
- l'épreuve théorique écrite n'est pas très chère.
- l'épreuve théorique écrite est objective.

3.3 L'épreuve théorique informatisée

Situation actuelle

Quelques pays (A, B, FIN, MC, NL) pratiquent maintenant des épreuves théoriques informatisées. Les avantages et les inconvénients de l'épreuve théorique automatisée ont été examinés longuement à la lumière des développements futurs dans ce secteur.

Discussion

Avantages:

- les questions peuvent être mises à jour facilement
- l'ordre des questions peut être inversé facilement
- le contrôle central crée une plus grande efficacité
- les jeunes ont l'habitude d'utiliser des ordinateurs
- les résultats sont connus immédiatement

Inconvénients:

- les coûts initiaux sont assez élevés
- il peut y avoir des difficultés pour des personnes n'ayant pas l'habitude d'utiliser des ordinateurs
- une épreuve informatisée doit être achevée dans un certain délai, tandis que certains pays préfèrent de laisser aux candidats tout le temps dont ils ont besoin.

3.4 Images animées versus images fixes

Situation actuelle

La plupart des pays utilisent des images. Une partie des pays utilise des diapositifs, mais la plupart des pays utilisent des images sur papier. L'option d'utiliser un support comme le film ou la vidéo a été également discutée brièvement dans le contexte des développements futurs.

Discussion

Les images utilisées pour l'épreuve théorique diffèrent en qualité et forme d'un pays à l'autre. Les experts aimeraient que l'épreuve théorique ressemble le plus possible à la réalité. Cela les a conduits à étudier l'utilisation de nouveaux types d'images. Comme la circulation réelle est toujours en mouvement et exige la vigilance constante du conducteur, l'option d'utiliser un support comme le film ou la vidéo a été considérée.

Néanmoins, l'expérience aux Pays-Bas montre que c'est assez difficile d'obtenir des images appropriées, déjà pour les diapositifs, et d'autant plus pour des images filmées ou sur vidéo. En outre, les images animées sont plus coûteuses et certains candidats pourraient trouver une

épreuve théorique impliquant des images animées trop difficiles. En outre, le film et la vidéo n'ajoutent rien de neuf et rendraient les questions moins claires. Par conséquent, il a été décidé de ne pas recommander des images animées.

Conclusions/recommandations

Aucune forme particulière de l'épreuve théorique n'est recommandée, parce que chaque forme a ses avantages et ses désavantages.

4. Le choix du moment pour passer l'épreuve théorique par rapport à l'épreuve pratique

Situation actuelle

Il y a beaucoup de situations de la circulation qui ne peuvent pas être examinées lors l'épreuve pratique. C'est pourquoi certains sujets doivent être examinés lors l'épreuve théorique. En **B**, **H** et **HR**, l'épreuve théorique est une condition pour l'admission à la formation pratique. Dans d'autres pays, l'épreuve théorique et l'examen pratique sont passés au même moment. En **GB** et **NI**, l'examen théorique est passé immédiatement après l'épreuve pratique. Dans la plupart des pays néanmoins, il faut avoir passé l'épreuve théorique avant de pouvoir passer l'examen pratique.

Discussion

Plusieurs raisons ont été mentionnées pour souligner pourquoi l'épreuve théorique devrait précéder l'épreuve pratique. Premièrement, la connaissance théorique du code de la route améliorerait la sécurité routière lors l'épreuve pratique. Il n'est pas possible d'examiner un comportement, mais on peut apprendre des faits. Les connaissances qu'un candidat a acquis lors la préparation de l'épreuve théorique devrait soutenir la formation pratique. Quand l'épreuve théorique est passée avant l'épreuve pratique, elle aide à préparer le candidat à des situations de circulation. Il a également été proposé que les autorités responsables du permis de conduire devraient spécifier les sujets à étudier par les candidats avant qu'elles aient effectivement accès à la circulation.

Deuxièmement, les connaissances théoriques acquises avant la formation pratique en augmenteraient l'efficacité, comme la compétence nécessaire du candidat dans certains secteurs aurait déjà été examiné. Les experts étaient d'avis qu'il serait raisonnable de demander certaines connaissances et une certaine compréhension des candidats avant qu'ils commencent la formation pratique. En outre, les candidats qui ont d'abord passé une épreuve pratique, mais qui ont échoués à l'épreuve théorique, pourraient être tentés de conduire sans permis.

Conclusions/recommandations

L'examen théorique devrait être passé avant l'épreuve pratique et devrait être une condition d'admission à l'épreuve pratique.

5. La période d'attente entre deux épreuves théoriques

Discussion

Les experts ont convenu qu'il devrait y avoir une période d'attente entre deux épreuves théoriques pour permettre aux candidats de réviser. Certains experts estimaient qu'il devrait y avoir une période minimale d'au moins une semaine entre deux épreuves théoriques. Pour des raisons administratives, il y a souvent une période d'attente.

Une enquête en Grande-Bretagne a montré que le nombre moyen d'heures d'étude pour une épreuve théorique varie de 3 à 11 heures, ce qui rendrait difficile de justifier une période d'attente de plus de 3 jours.

Les participants des ateliers ont décidé de ne pas spécifier la période d'attente entre une épreuve et l'épreuve répétée, parce qu'elle est étroitement liée au système administratif de chaque pays.

Conclusions/recommandations

- Il devrait y avoir une période d'attente minimale entre l'épreuve théorique et une épreuve répétée.
- Cette période pourrait être fixée légalement.

6. Périodicité de l'épreuve théorique

Pour les cas suivants, des épreuves théoriques périodiques et/ou une formation supplémentaire pourraient être envisagées:

- Contrevenants au code de la route (vitesse excessive, conduite agressive, consommation d'alcool), qui pourraient être obligés à passer un examen théorique dans le cadre de leur peine. Au lieu d'être poursuivis juridiquement, ils pourraient suivre un cours théorique, peut-être combiné avec une formation pratique. Cette possibilité existe déjà dans certains pays, normalement combiné avec une formation psychologique.
- Certains pays proposent des cours de formation continue des conducteurs concernant le code de la route; ceux-ci pourraient également comprendre une épreuve théorique.
- Il y a la possibilité d'introduire des cours de perfectionnement volontaires qui pourraient porter surtout sur les nouvelles règles de circulation.

Discussion

Il est difficile de prouver l'effet positif des épreuves périodiques sur la sécurité routière. Il a été souligné par tous les participants, que bien que beaucoup de conducteurs connaissent les règles, ils ne les suivent pas. Quelques experts étaient d'avis qu'une formation continue générale des conducteurs a très peu d'effet positif, mais qu'un enseignement spécifique peut mener à de bons résultats. En Autriche, par exemple, moins de jeunes ont été impliqués dans des accidents depuis l'introduction d'un permis de conduire probatoire. D'autres experts ont

plaidé en faveur d'un système à points, grâce à quoi les contrevenants fréquents doivent apparaître devant une commission, qui peut imposer d'assister à une formation. En Finlande, des épreuves ont été développées pour des conducteurs plus âgés qui sont accessibles sur Internet. En rendant la formation du conducteur facilement accessible et intéressante, les autorités responsables du permis de conduire peuvent aider à corriger l'image négative des épreuves qui sont souvent regardées comme une punition.

Conclusions/recommandations

La CIECA procédera à une étude sur la formation continue des conducteurs plus âgés et nouveaux. Des questions sur ces sujets formeront une partie importante de son questionnaire 1998, avec une claire distinction entre la formation continue et les épreuves facultatives et obligatoires.

7. Validité du certificat de l'épreuve théorique

Situation actuelle

Actuellement, le certificat de l'épreuve théorique a la validité suivante dans les pays qui ont été représentés aux ateliers:

EST, E, FIN, LV :	six mois
D, S, L, A, NL, TN :	un an
P, F, H, NI, GB, H, MC *:	deux ans
B :	trois ans
N :	cinq ans

* À Monaco, le certificat est valable pendant 2 ans pour la catégorie B et 3 ans pour les autres catégories.

Discussion

Les experts ont convenu que le délai entre l'épreuve théorique et l'épreuve pratique devrait être aussi court que possible. En Norvège, la longue validité du certificat théorique est justifiée par la validité illimitée du permis de conduire. Néanmoins, les experts norvégiens étaient d'accord que le délai entre l'épreuve théorique et l'épreuve pratique devrait être aussi court que possible.

Conclusion

La période de validité du certificat d'épreuve théorique devrait être aussi courte que possible, avec un maximum d'un an.

8. Épreuve théorique de la catégorie B+E et des autres catégories

L'un des sujets discutés au deuxième atelier à Lille était la nécessité d'une épreuve théorique spécifique pour la catégorie B+E. La directive 91/439/CEE stipule qu'il devrait y avoir une épreuve théorique et pratique spécifique pour chaque catégorie de permis de conduire. En outre, le point 7.1 de l'annexe II de la deuxième directive stipule:

“Tout candidat à une catégorie de permis déjà titulaire d'une autre catégorie peut être dispensé des dispositions communes prévues au point 7 de la présente annexe.”

Situation actuelle

Dans certains pays, par exemple **F**, des épreuves spécifiques sont passées pour chaque catégorie. Les parties communes doivent être examinées de nouveau quand un candidat se présente pour un permis de conduire d'une autre catégorie. **A**, **FIN** et **D** posent des questions concernant toutes les catégories lors de l'épreuve théorique. En **D**, l'épreuve théorique pour les catégories **B**, **C1**, **D** et **D1** inclut également les catégories de remorque **B+E**, **C1+E**, **D+E** et **D1+E**, mais pour la catégorie **C+E** il y a une épreuve théorique spécifique. En **A** et **NL**, les questions sur la catégorie de remorque sont inclus dans l'épreuve théorique de la catégorie **B**. En **S** et **FIN** il y a des épreuves spécifiques pour les catégories de remorque, mais ces épreuves théoriques durent moins longtemps que celles des catégories de base.

Discussion

Le Steering Comitee a décrit les trois modèles suivants pour les soumettre aux experts pour la discussion lors de l'atelier de travail de Lille:

- 1) pas d'épreuve spécifique, les questions de l'épreuve théorique pour les catégories "de base" (**B**, **C**, **D**) couvrent aussi la catégorie de remorque;
- 2) une distinction d'après la forme choisie pour l'épreuve théorique - écrite ou orale - afin de faire distinction entre les épreuves théoriques spécifiques pour toutes les catégories;
- 3) une épreuve spécifique pour chaque catégorie, comprenant une partie commune pour toutes les catégories et des parties spécifiques pour chaque catégorie.

Ces modèles sont en vigueur dans différents pays représentés à la CIECA. L'adoption d'un de ces modèles entraînerait des modifications importantes de l'épreuve théorique dans les pays où un autre modèle est pratiqué. La discussion sur une nouvelle définition pour la catégorie **D+E** a abouti à la question si une épreuve théorique spécifique pour la catégorie **B+E** devrait être recommandée. Cette question a entraîné d'autres discussions à propos des épreuves spécifiques pour chaque catégorie. Le Steering Comitee a formulé deux propositions visant à aborder la question des épreuves théoriques distincts pour toutes les catégories:

- 1) Une épreuve théorique spécifique pour chaque catégorie, ce qui obligerait les candidats à mettre à jour leurs connaissances théoriques, même s'ils ont passé une autre épreuve théorique pendant l'année qui précède;
- 2) La partie commune de l'épreuve reste valable si le candidat peut présenter un certificat de théorie en validité. Sinon, il doit passer la partie commune et la partie spécifique de l'épreuve. Cette proposition est conforme à la recommandation citée ci-dessus, que le certificat de théorie devrait avoir une validité d'un an.

En ce qui concerne les épreuves théoriques pour les catégories distinctes, il y avait unanimité sur le fait qu'une épreuve théorique spécifique devrait être passée pour chaque catégorie. Seulement les experts de la Grande-Bretagne étaient contre des épreuves théoriques spécifiques, parce qu'ils ont estimé que les questions concernant la catégorie de remorque pourraient être introduites dans la catégorie de véhicule auquel la remorque est attelée. Enfin,

ils estimaient que la population de la Grande-Bretagne ne favoriserait pas des épreuves spécifiques.

Les experts n'ont pas voulu faire des recommandations concernant les épreuves théoriques pour les sous-catégories. Il a été décidé que d'autres études et/ou ateliers devraient avoir lieu pour recueillir les informations nécessaires pour arriver à des décisions dans ce domaine.

Conclusion

Il devrait y avoir une épreuve théorique spécifique pour **chaque** catégorie.

Conclusions

Quoiqu'il y a toujours beaucoup de différences entre les épreuves théoriques dans les différents pays, les participants aux ateliers sont arrivés à formuler des recommandations concernant plusieurs sujets importants, tels que le contenu, le moment choisi pour passer l'épreuve théorique et la durée de validité du certificat théorique.

En ce qui concerne le contenu de l'épreuve théorique, les participants n'ont pas formulé de recommandations détaillées. La directive 91/439/CEE fixe un certain nombre de points importants qui doivent être examinés pendant l'épreuve théorique. Les experts ont étudié ces points et les ont regroupés. La liste devrait être considérée comme une base minimale, non comme une liste complète.

Le but principal de l'épreuve théorique est de préparer un candidat aux situations réelles de la circulation. Les connaissances acquises à l'épreuve théorique devraient contribuer à améliorer la sécurité routière pendant la formation pratique et être d'utilité pour un candidat pendant l'épreuve pratique.

Quoique la forme de l'épreuve théorique la plus utilisée soit l'épreuve écrite, toutes les formes ont leurs avantages. L'épreuve théorique orale n'est utilisée que pour les personnes avec des problèmes de lecture ou pour des étrangers. L'épreuve théorique informatisée est prometteuse pour l'avenir, mais n'a pas été préférée par la plupart des participants. L'utilisation d'images animées n'a pas été recommandée parce cela n'améliorerait pas la qualité de l'examen. Le choix de la forme de l'épreuve théorique devrait être laissé à l'appréciation de chaque pays. Aucune recommandation n'a été faite sur ce point.

Tous les experts étaient d'avis que l'épreuve théorique et l'épreuve pratique devraient avoir lieu à court intervalle. Ils ont décidé que l'épreuve théorique devrait précéder l'épreuve pratique. Les connaissances théoriques acquises avant l'épreuve pratique amélioreraient la sécurité routière pendant la formation pratique, et augmenteraient également l'efficacité de la formation. Pour la même raison un candidat devrait avoir passé l'épreuve théorique avant d'être admis à l'épreuve pratique.

La raison principale d'imposer une période d'attente minimale entre l'épreuve théorique et une épreuve répétée est le temps de préparation. Le système administratif des différents pays diffère trop pour faire une recommandation concernant la durée de la période d'attente. Chaque pays peut fixer cette période lui-même.

Une épreuve théorique périodique devrait viser certains groupes de conducteurs, comme les conducteurs plus âgés ou les nouveaux conducteurs. La CIECA initiera d'autres études concernant ce sujet dans un proche avenir.

Les experts se sont mis d'accord qu'il devrait y avoir une épreuve théorique spécifique pour chaque catégorie. Les sous-catégories seront le sujet d'une étude à l'avenir.

Les recommandations qui sont reportés dans ce rapport sont à considérer comme des exigences minimales. Tous les pays sont libres de pratiquer des normes plus stricts.