

# BikeSafety

CIECA and FIM are proud to present BikeSafety 2002,  
a 2-day motorcycle safety event to be held on October  
3 and 4 on the TT-circuit in Assen, The Netherlands.

# 2002



Il ne programme

nel programma

Das Programm

Le programme



**Thursday 3 October / Donderdag 3 oktober / Donnerstag, 3. Oktober / Jeudi 3 octobre****10.30 – 12.00**

Plenary Opening Session / Plenaire openingssessie / Gemeinsame Eröffnungsveranstaltung / Session Plénière d'Ouverture

**12.00 – 14.00**

Lunch / Lunch / Mittagessen / Déjeuner

**14.00 – 15.30**Workshops session 1 / Workshops sessie 1 / Workshops Veranstaltung 1 / Ateliers séance 1  
P4, T2, P5, T8, T10, T4, T11, P6, P1**16.00 – 17.30**Workshops session 2 / Workshops sessie 2 / Workshops Veranstaltung 2 / Ateliers séance 2  
P4, T10, T9, P2, P3, T3, P5**Friday 4 October / Vrijdag 4 Oktober / Freitag, 4. Oktober / Vendredi 4 octobre****8.30 – 9.50**Workshops session 3 / Workshops sessie 3 / Workshops Veranstaltung 3 / Ateliers séance 3  
P4, P2, T7, P7, T6, T4**10.15 – 11.45**Workshops session 4 / Workshops sessie 4 / Workshops Veranstaltung 4 / Ateliers séance 4  
T6, P5, P4, T1, T3, P1, P2, T11**11.50 – 13.30**

ARAI Safety Award

**13.30 – 14.30**

Lunch / Lunch / Mittagessen / Déjeuner

**14.30 – 16.00**Workshops session 5 / Workshops sessie 5 / Workshops Veranstaltung 5 / Ateliers séance 5  
P2, P7, P5, P3, T10, P6, T8**16.00 – 17.00**

Ride around the circuit / Rondje circuit / Runde auf der Rennstrecke / Tour du circuit

**17.00 – 18.00**

Plenary Closing session / Plenaire sluitingssessie / Gemeinsame Abschlussveranstaltung / Session Plénière de Clôture

The Theory workshops will take place in the following rooms:

De Theorie workshops zullen plaatsvinden in de volgende zalen:

Les ateliers théoriques se tiendront dans les locaux suivants:

Die theoretischen Workshops finden in folgenden Räumen statt:

## Thursday 3 October / Donderdag 3 oktober / Donnerstag, 3. Oktober / Jeudi 3 octobre

### Session 1 / Sessie 1 / Veranstaltung 1 / séance 1 (14.00 - 15.30):

Media Centre	Workshop P4	Special manoeuvres in line with new Directive
Press Conference Room	Workshop T4	Braking in view of accident research
Communications Room	Workshop T8	Hazard Perception
Photographers room	Workshop T2	Full Kontrol
Timekeeping	Workshop T10	Risk perception, the theoretical approach, why it is important and how it works
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P5	How ABS works
ARAI service unit	Workshop T11	Arai safety helmets
Pitbox 1	Workshop P6	Compulsory Basic Training
Pitbox 3	Workshop P1	Adapted motorcycles for the physically handicapped

### Session 2 / Sessie 2 / Veranstaltung / séance 2 (16.00 - 17.30):

Media Centre	Workshop T9	Protective clothing from a motorcyclist's point of view
Press Conference Room	Workshop T10	Risk perception, the theoretical approach, why it is important and how it works
Photographers room	Workshop T3	The Development of a formal training of motorcycle instructors and examiners in Norway
Timekeeping	Workshop P3	Rider training in Germany, the impact of Directive 2000/56
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P4	Special manoeuvres in line with new Directive
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P5	How ABS works
Pitbox 2	Workshop P2	Braking and swerving assessment in Licence Training

## Friday 4 October / Vrijdag 4 Oktober / Freitag, 4. Oktober / Vendredi 4 octobre

### Session 3 / Sessie 3 / Veranstaltung 3 / séance 3 (8.30 - 10.00):

Media Centre	Workshop P4	Special manoeuvres in line with new Directive
Press Conference Room	Workshop T7	Advanced
Photographers room	Workshop T4	Braking in view of accident research
Timekeeping	Workshop T6	Emergency stop controller
Pitbox 1	Workshop P7	The Position of the examiner during the practical test
Pitbox 2	Workshop P2	Braking and swerving assessment in Licence Training

### Session 4 / Sessie 4 / Veranstaltung 4 / séance 4 (10.20 - 11.45):

Press Conference Room	Workshop T1	Protective clothing and the role of the examiner in making learner drivers aware of the importance of good protective clothing
Photographers Room	Workshop T3	The Development of a formal training of motorcycle instructors and examiners in Norway
Timekeeping	Workshop T6	Emergency stop controller
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P4	Special manoeuvres in line with new Directive
Pitbox 2	Workshop P2	Braking and swerving assessment in Licence Training
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P5	How ABS works
ARAI service unit	Workshop T11	Arai safety helmets
Pitbox 3	Workshop P1	Adapted motorcycles for the physically handicapped

### Session 5 / Sessie 5 / Veranstaltung 5 / séance 5 (14.30 - 16.00):

Media Centre	Workshop T8	Hazard Perception
Press Conference Room	Workshop T10	Risk perception, the theoretical approach, why it is important and how it works
Photographers room	Workshop P6	Compulsory Basic Training
Timekeeping	Workshop P3	Rider training in Germany, the impact of Directive 2000/56
Pitbox 1	Workshop P7	The Position of the examiner during the practical test
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P5	How ABS works
Pitbox 2	Workshop P2	Braking and swerving assessment in Licence Training

### Important telephone numbers:

BikeSafety secretariat 3 and 4 October: (+31)(0)592 380 100

**The Practical workshops will take place in various locations in and around the circuit (see extra page)**

*De praktijk workshops zullen op verschillende locaties op het circuit plaatsvinden (zie extra blad)*

*Les ateliers pratiques se tiendront en différents endroits sur le circuit TT de Assen (veuillez voir la page supplémentaire)*

*Die praktischen Workshops finden draußen auf dem Circuit statt (siehe extra Seite)*

<b>Fahrsicherheitszentrum, Fachlehrerverband Sachsen,</b>	<b>(T1)</b>
Protective clothing and the role of the examiner in making learner drivers aware of the importance of good protective clothing / <i>Beschermende kleding en de rol van de examiner / Schutzkleidung und die Aufgabe des Prüfers / Les vêtements de protection et le rôle de l'examineur dans la prise de conscience par les apprentis conducteurs de l'importance de bons vêtements de protection</i>	
<b>Norwegian Public Roads Administration</b>	<b>(T2)</b>
Full Control / <i>Full Control / Full Kontrol / Maîtrise totale</i>	
<b>Norwegian Public Roads Administration</b>	<b>(T3)</b>
The Development of a formal training of motorcycle instructors and examiners in Norway / <i>De ontwikkeling van een formele opleiding voor motor-instructeurs en examinatoren in Noorwegen / Auf dem Weg zu einer formalen Ausbildung für Motorradfahrer und Prüfer in Norwegen / La mise en place d'une formation officielle des instructeurs et des examinateurs pour motocyclistes en Norvège</i>	
<b>IfZ</b>	<b>(T4)</b>
Braking in view of accident research / <i>Statistieken over remmen en ongevallen / Brems- und Unfallstatistiken / Le freinage dans le cadre des études sur les accidents</i>	
<b>Cornu Master School</b>	<b>(T6)</b>
Emergency stop controller / <i>Rem afstand en botsingssnelheid / Bremsdistanzen und Geschwindigkeit bei Unfällen / Distance de freinage et vitesse d'accident / Appareil de contrôle d'arrêt d'urgence</i>	
<b>CIECA and KNMV</b>	<b>(T7)</b>
Advanced / <i>Advanced / Advanced / Le projet Advanced</i>	
<b>Motorcycle Safety Services and DSA</b>	<b>(T8)</b>
Hazard Perception / <i>Risico Perceptie / Risikoerkennung / La perception du danger</i>	
<b>FIM</b>	<b>(T9)</b>
Protective clothing from a motorcyclist's point of view / <i>Beschermende kleding vanuit het standpunt van de motorrijder / Schutzkleidung aus der Sicht von Motorradfahrern / Les vêtements de protection vus par un motocycliste</i>	
<b>FIM and KNMV</b>	<b>(T10)</b>
Risk perception, the theoretical approach, why it is important and how it works / <i>Ongevalvermijdend rijgedrag en risicoperceptie in rijopleiding / Unfallvermeidendes Fahrverhalten und Risikoerkennung in der Fahrausbildung / La perception du risque, l'approche théorique, son importance et son fonctionnement</i>	
<b>ARAI Helmet Europe</b>	<b>(T11)</b>
ARAI Helmet	
<b>Motor Mobiliteit Gehandicapten</b>	<b>(P1)</b>
Adapted motorcycles for the physically handicapped / <i>Motor Mobiliteit Gehandicapten / Motor Mobiliteit Gehandicapten / Motos adaptées pour personnes moins valides</i>	
<b>Motorcycle Safety Services</b>	<b>(P2)</b>
Braking and swerving assessment in Licence Training / <i>Remmen en uitwijken in de motoropleiding / Bremsen und Ausweichen in der Motorradausbildung / Le freinage et l'évitement d'obstacles lors de l'entraînement en vue de la Licence</i>	
<b>Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände eV</b>	<b>(P3)</b>
Rider training in Germany, the impact of Directive 2000/56 / <i>Motor opleidingen in Duitsland, de gevolgen van Richtlijn 2000/56 / Motorrad-ausbildung in Deutschland, die Folgen der Richtlinie 2000/ 56 / La formation du motocycliste en Allemagne, l'impact de la Directive 2000/56</i>	
<b>DSA, CBR, SNRA, French Ministry of transport</b>	<b>(P4)</b>
Special manoeuvres in line with new Directive / <i>Bijzondere verrichtingen zoals omschreven in de nieuwe Richtlijn / Grundfahraufgaben, wie sie in der neuen Richtlinie beschrieben sind / Manœuvres spéciales suite à la nouvelle Directive</i>	
<b>KNMV</b>	<b>(P5)</b>
How ABS works / <i>Hoe werkt ABS / Wie funktioniert ABS / Le fonctionnement de l'ABS</i>	
<b>DSA</b>	<b>(P6)</b>
Compulsory Basic Training / <i>Verplichte Basis Opleiding in Groot-Brittannië / Gesetzliche Basisausbildung in England / La formation de base obligatoire</i>	
<b>CBR, SNRA and the Norwegian Public Road Administration</b>	<b>(P7)</b>
The Position of the examiner during the practical test / <i>Waar zit de examiner tijdens het praktijk examen / Wo befindet sich der Prüfer während der praktischen Fahrprüfung? / La position de l'examineur pendant l'examen pratique</i>	

# Séminaire BikeSafety 2002

les 3 et 4 octobre 2002 sur le circuit TT de Assen aux Pays-Bas

Chers participants, mesdames et messieurs,

Au nom de la CIECA, je vous souhaite à tous la bienvenue à Assen, aux Pays-Bas, à l'occasion du séminaire BikeSafety 2002.

La CIECA est la commission internationale regroupant les autorités responsables du permis de conduire et est active dans les domaines de la sécurité routière et des examens de conduite. La CIECA est composée des autorités responsables des examens de conduite dans 31 pays à travers le monde. Notre objectif consiste à jouer un rôle majeur afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière et d'encourager le développement de normes communes d'un haut niveau pour les examens de conduite dans tous les pays membres. Nous collaborons aux projets de la Direction Générale des Transports et de l'Energie de la Commission européenne qui émet des recommandations de "meilleure pratique" pour les certifications de conduite dans l'UE et dans le monde entier.

La CIECA, acronyme de "Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile", a été fondée en 1956. Elle regroupe en tout 32 autorités responsables du permis de conduire en Europe de l'Ouest, centrale et de l'Est, en Afrique du Nord, en Israël, en Australie et en Nouvelle-Zélande. La CIECA a un statut d'observateur auprès de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et est également membre du Conseil européen de la sécurité routière (ETSC).

Le développement de nos activités s'est accéléré depuis 1993, parallèlement à l'arrivée du Marché unique et à l'introduction des règlements européens détaillés relatifs aux permis de conduire. Depuis lors, nous sommes devenus une organisation d'information qui gère l'échange d'expériences et de données entre ses membres et d'autres parties intéressées. Plus récemment, nous avons mis en œuvre un certain nombre de projets sous le contrôle de la Commission européenne.

Cette fois, c'est le motocycliste qui fait l'objet de toute notre attention. La raison en est simple : sur les routes de l'Union européenne, le taux de mortalité des motocyclistes est 20 fois plus élevé que celui des passagers des voitures. De tous les usagers de la route, les motocyclistes sont de loin les plus exposés aux risques de blessures. En effet, 98% des motocyclistes sont blessés lors d'un accident. Pour combattre ce fléau, de nouvelles technologies sont sans cesse développées pour augmenter la sécurité des motocyclistes. Parmi les développements les plus récents, relevons : des systèmes de freins combinés (donnant aux conducteurs moins expérimentés une commande mieux répartie de la puissance de freinage) ont été mis au point, différentes motos sont aujourd'hui équipées de l'ABS et de nouveaux matériaux sont utilisés pour augmenter la protection offerte par les vêtements.

En septembre 2000, l'Union européenne a émis une nouvelle directive de la Commission (2000/56/CE). Cette directive présente dans les grandes lignes les prescriptions minimales relatives aux examens de conduite, certaines prescriptions devant être mises en œuvre pour le 30 septembre 2003. La différence la plus significative vis-à-vis de la précédente directive réside au niveau des manœuvres particulières imposées aux motocyclistes durant l'examen de conduite.

Par le biais du séminaire BikeSafety 2002, nous souhaitons vous présenter quelques-uns des plus récents développements technologiques et vous donner la possibilité d'y réagir et d'expérimenter certaines nouveautés. Nous souhaitons également vous présenter différentes interprétations et opinions concernant la nouvelle directive et vous permettre autant que possible d'exprimer votre point de vue.

Nous espérons dès lors que ce séminaire BikeSafety 2002, organisé sur le magnifique circuit TT d'Assen, sera un grand succès, un événement qui restera gravé dans nos mémoires et qui marquera une étape importante vers une meilleure sécurité pour les motocyclistes !

Willem Vanbroeckhoven  
Président de la CIECA

Au début du workshop, M. Andreas Grünewald expliquera à l'auditoire l'importance du port de vêtements de protection appropriés lorsque l'on conduit une moto non couverte. Il accompagnera sa démonstration d'une courte vidéo.

Ensuite, nous ferons un petit voyage dans le temps et découvrirons l'évolution des combinaisons de moto de manière à comprendre l'importance des recherches et de la conception de nouveaux systèmes.

Nous aborderons également les différences au niveau des connexions mentales analytiques entre les différents types de motocyclistes, afin de pouvoir toucher tous les groupes de motocyclistes. Ainsi, certains types de motocyclistes semblent moins conscients de l'obligation de porter un casque, etc. Par contre, les conducteurs sportifs accordent une attention toute particulière aux vêtements très tendance.

Les vitesses de conduite sont très souvent plus élevées qu'on ne le pense, ce qui accroît le risque d'accidents et de blessures. Les conseils relatifs au confort et à la résistance des combinaisons nous apportent des réponses quant aux tendances actuelles, basées sur les études des accidents et l'avis des instructeurs.

Notre but est de rechercher ensemble des solutions et d'envisager comment obliger les motocyclistes à porter des vêtements de protection appropriés durant les cours de conduite et plus tard, sur la route. Naturellement, la loi devrait également prévoir cette obligation de porter des vêtements de protection.

#### Nom: Andreas Grünewald

Organisation: Fahrsicherheitszentrum Andreas Grünewald

Nationalité: Allemand

- Responsable pour la formation de véhicules de toutes catégories
- Membre actif de la Landesverbands sächsischer Fahrlehrer (Association des auto-écoles) à Leipzig
- Qualifié à donner des cours de sécurité pour automobilistes et motocyclistes
- Responsable pour le training annuel des associations d'instructeurs d'auto et de moto

Diverses études approfondies menées en Norvège entre 1988 et 1989 et portant sur les accidents impliquant des motocyclistes ont révélé un manque évident d'aptitudes techniques chez les motocyclistes. Abstraction faite des accidents graves dus à une vitesse trop élevée et à la consommation d'alcool, ces études ont démontré que les conducteurs se trouvaient impliqués dans des accidents qu'il aurait été simple d'éviter s'ils avaient acquis les techniques de conduite adaptées au fonctionnement de leur moto. Ainsi, il est apparu que les motocyclistes avaient souvent tendance à aggraver la situation par l'action qu'ils entreprenaient.

La Norwegian Motorcycle Union (NMCU) a décidé de réagir en élaborant un manuel de techniques de conduite comme solution de premiers secours et d'auto-assistance. Lors de la rédaction de ce manuel, réalisé en étroite collaboration avec les autorités de prévention routière, il est apparu que ni les examinateurs, ni les instructeurs de conduite, en général, ne disposaient de connaissances suffisamment précises dans le domaine. Force était de constater qu'il n'existait aucune formation spécialisée pour les instructeurs et les examinateurs de conduite. Autre constatation flagrante: il n'existait aucun manuel professionnel sur le sujet. Les instructeurs se basaient sur les manuels destinés aux étudiants, sur leur propre expérience et sur ce qu'ils avaient pu trouver dans les magazines spécialisés. Par ailleurs, les examinateurs n'avaient aucun indice pour détecter les éventuels manquements dangereux dans la technique de conduite.

Le livre " Full Control" (Maîtrise totale) a été très positivement accueilli par les utilisateurs. Les motocyclistes ont littéralement inondé les bureaux de la NMCU de lettres et d'e-mails témoignant de leur appréciation. Rapidement, les organisations de moto-écoles ont entrepris d'organiser une conférence nationale destinée aux instructeurs et aux examinateurs afin de développer les connaissances et les aptitudes des utilisateurs et de mener une discussion pour savoir comment intégrer cette technique de conduite plus précise dans les programmes de cours et déterminer une série d'objectifs davantage précis pour les examens de conduite.

Cet atelier aura pour but de définir le contexte et de décrire le mouvement de garantie de qualité lancé actuellement par les autorités, par les utilisateurs et par les moto-écoles. Nous y présenterons les principaux éléments de la Technique de Conduite Précise et les aptitudes nécessaires pour la maîtriser. Nous tenterons enfin d'expliquer pourquoi le livre a suscité un tel enthousiasme et une réelle volonté chez les motocyclistes de suivre une formation individuelle.

**Nom: L. Klyve**

**Organisation:** Norwegian Public Roads Administration  
(Autorité norvégienne d'examens)

**Nationalité:** Norvégien

**Formation:**

- 1990 Formation nationale pour instructeurs de conduite
- 1988 Séminaire pédagogique à l'Université d'Oslo  
(Formation de 6 mois de pédagogie appliquée)
- 1988 Licence définitive d'instructeur moto
- 1986 Licence provisoire d'instructeur moto (Catégorie A)
- 1985 Baccalauréat en Biologie à l'Université d'Oslo

**Expérience professionnelle:**

- 2000 Auteur d'un manuel sur la technique et la sécurité du motocycliste
- Avr-juin 99 A participé en tant que spécialiste de l'éducation et de l'information à une étude sur la sécurité routière au Pakistan, Finnroad Oy
- 1991-dd Consultant en pédagogie et sciences du comportement de la Norwegian Public Roads Administration auprès de la commune de Vestfold.
- 1988-91 Ingénieur de division auprès des services de contrôle automobile et permis de conduire à Larvik, commune de Vestfold
- 1986-88 Chef de formation pour le bureau national de formation d'instructeurs motocyclettes des écoles secondaires à la commune de Vestfold (Statens Utdanningskontor)
- 1986-88 Instructeur moto (catégorie A) à l'école de conduite Trafikkinstittuttet de Larvik, commune de Vestfold

**Activités:**

- 1995-02 Formations en sécurité moto et technique de conduite pour clubs de motocyclistes en Norvège méridionale.
- 1998- Membre de l'Association nationale de motocyclistes norvégiens
- 1990-92 Création d'un club de motocyclistes pour adultes regroupant déjà plus de 200 membres ; gestion du secrétariat pendant 3 années.
- 1993-94 Rédacteur du bulletin officiel de l'association norvégienne de psychologie et d'enseignement humaniste.
- 1977-78 Secrétaire de l'association norvégienne de cyclistes

**Mise en place d'une formation officielle des instructeurs et des examinateurs pour motocyclistes en Norvège****(T3)**

Ces dernières années, de nombreux chercheurs se sont penchés sur les accidents de moto en Norvège et ont tenté de trouver des solutions pour en réduire le nombre. A cet égard, le principal objectif consiste à améliorer la formation et l'examen de conduite pour motocyclistes.

La formation pour l'obtention du permis A1/A est obligatoire en Norvège. L'élève doit suivre des cours auprès d'une moto-école agréée. La formation se déroule selon un programme déterminé par les autorités compétentes en matière de permis de conduire. Ce programme nous semble correct. En revanche, nous nous interrogeons sur la qualité et le caractère adéquat de la formation et de l'examen de conduite. Nous voulons examiner cette question et envisager les conditions officielles à remplir pour devenir instructeur et examinateur.

A l'heure actuelle, pour devenir instructeur ou examinateur, il faut être titulaire d'un permis de conduire de catégorie A et avoir suivi un an de cours à l'école nationale des instructeurs de conduite. Les cours dispensés par cette école sont généraux et ne comprennent pas de module consacré au motocyclisme. Nous voulons définir des conditions plus strictes pour le instructeur et l'examineur. Dans ce contexte, une étude préliminaire a été menée par l'Université de Trondheim et la société Gallup en Norvège. Cette étude portait sur différents facteurs tels que l'expérience et les qualifications des instructeurs et des examinateurs et a abouti à plusieurs propositions de contenu pour le futur programme de formation.

Les résultats révèlent deux groupes relativement homogènes. L'expérience, les qualifications officielles et le niveau de formation des instructeurs et des examinateurs sont pratiquement identiques. Par ailleurs, bon nombre de instructeurs et d'examineurs annoncent avoir été titulaires d'un permis de conduire de catégorie A depuis 0-2 ans avant de devenir professionnels. Lorsqu'on les invite à formuler des propositions de contenu pour un futur programme de formation officiel, ils définissent comme prioritaires l'apprentissage des techniques de manœuvre de la moto et les aptitudes de conduite sur autoroute et en ville. De plus, des thèmes tels que la psychologie des usagers de la route, la méthodologie, la pédagogie et l'évaluation sont perçus comme très importants.

Les instructeurs et examinateurs ont également été interrogés quant à la durée qu'ils estimaient nécessaire pour ces cours. La majorité d'entre eux étaient d'avis que la formation devait durer au moins quatre semaines et que l'école nationale des instructeurs de conduite devait être responsable de la formation. Autre résultat intéressant: plus de 90% considéraient que la formation devait être obligatoire pour toutes les personnes souhaitant devenir instructeur ou examinateur. Ce pourcentage est exceptionnellement élevé, si l'on considère que les instructeurs d'écoles de conduite privées auront probablement à financer eux-mêmes la formation.

Les résultats de cette étude nous serviront de base pour améliorer les qualifications des instructeurs et examinateurs actuels et futurs, ce qui mènera à une meilleure qualité des formations et des examens de conduite pour les motocyclistes de demain.

**Nom: B.Lund**

*Organisation:* Norwegian Public Roads Administration  
(Autorité norvégienne d'examens)

*Nationalité:* Norvégien

**Formation:**

1999 Psychologie routière  
1994-1997 Norwegian University des sciences et de la technologie, Trondheim. Faculté des Sciences Sociales.

- Psychologie, Sciences politiques, statistiques relatives aux sciences sociales.

1994 Collège d'Oslo - Institut d'éducation professionnel

1988-1989 Centre norvégien pour instructeurs et examinateurs

**Expérience professionnelle:**

1997-présent Conseiller

- Le Norwegian Public Roads Administration, Direction des voies publiques, division formation de la circulation routière
  - Le développement d'un système national de formation et d'examen.
  - Membre du groupe de projet pour la nouvelle législation concernant la formation et l'examen
  - Responsable de la coordination du curriculum national ainsi que de l'épreuve nationale de l'examen moto.
  - Responsable de la formation nationale des examinateurs moto
  - Développement et implémentation du certificat d'aptitude pour chauffeurs de véhicules d'urgences. Législation, parcours professionnel, formation des examinateurs et développement des examens théorique et pratique.
  - Développement du parcours professionnel de la catégorie nationale T (Tracteurs), S (Ski moteurs) et M (Motocyclettes)
  - Développement de l'examen théorique oral
  - Membre de l'association nationale de moto Examineur
  - Norwegian Public Roads Administration, Motor Vehicle and Driving License Inspectorate.
  - Examen pratique catégories A et B
- 1996 Instructeur de conduite agréé
- 1989-1995 Propriétaire d'une auto-école, formations théorique et pratique, catégories A et B.

**Derniers résultats de l'étude sur les accidents, menée par les compagnies allemandes d'assurance auto, avec une attention toute particulière accordée à l'aspect suivant: Freiner à moto****(T4)**

Les données émanant des organisations Fédérales des statistiques donnent un aperçu des accidents survenant en Allemagne, avec une restriction, à savoir que cette étude ne concerne que les accidents déclarés auprès de la police. Le GDV (organisation allemande des compagnies d'assurance) conserve les données depuis déjà vingt ans et a ainsi accès à une grande quantité d'informations, ce qui lui permet d'étudier plus en détail les accidents.

C'est en 2000 qu'était lancée la toute nouvelle étude 'Analyse des Accidents de moto' (AMCA Analysis of Motor Cycle Accidents); dans cette étude, qui est en fait un extrait de l'étude complète, sont regroupées les informations relatives à 502 accidents. Les accidents datent de la période 1998-2001 et concernent aussi bien des accidents avec des voitures et d'autres véhicules que des accidents sans partie(s) adverse(s).

Dans cette étude, l'accent est mis sur le problème de la sécurité active et l'influence du système de freinage, ainsi que sur la puissance de freinage des motos et motocyclistes.

Il ressort de cette étude que les techniques de freinage peuvent augmenter les risques de blessures et on peut en déduire que les systèmes de freinage modernes sans systèmes de freinage combinés peuvent constituer un désavantage pour les motocyclistes en cas d'accident.

**Nom: Thomas Kramlich**

*Organisation:* Institut für Fahrzeugsicherheit München (IFM) im Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Institut pour la sécurité routière, Munich, fait partie de l'organisation allemande des assurances.

*Nationalité:* Allemand

**Bref CV:**

- Institut für Fahrzeugsicherheit München (IFM) im Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)
- technologie Airbag dans les voitures et sécurité routière des piétons
- sécurité moto
- Hautes Ecole de Munich études d'ingénieur en technologie des véhicules
- Etudes en mécanique

L'évolution constante de la technique permet aujourd'hui à « Monsieur tout le monde » d'acquérir une moto pouvant atteindre des vitesses avoisinant les 300 km/h. En mettant des motos d'une telle puissance sur le marché, les constructeurs ont évidemment dû adapter les freins en conséquence et ceci à juste titre. La maîtrise de tels freins nécessite beaucoup d'expérience, ce qui n'est pas le cas de la majorité des motards. Comment peut-on être expérimenté alors que l'on sait que la moyenne parcourue annuellement par un motocycliste est inférieure à 3000 km ? Oui le motard vit dès qu'il enfourche sa moto sur un siège éjectable et sera victime de la moindre erreur qu'il va commettre. Il y a des moyens de contrecarrer ces problèmes.

- 1 Le travail, le travail, le travail et encore le travail
- 2 L'ABS permet d'éliminer la majorité de ces problèmes
- 3 La soupape ESC (Emergency Stop Controller) que j'ai mis au point avec l'école d'ingénieurs de Bienne qui pourrait considérablement améliorer la sécurité des motocyclistes.

Si cette soupape n'est pas encore commercialisée, divers brevets sont néanmoins déposés sur le principe. Ce workshop a pour but principal de vous présenter les dernières évolutions des systèmes de freins moto. Il peut aussi englober des projets en cours d'évolution pour améliorer la sécurité du freinage.

### Name: Jacques Cornu

*Organisation:* Cornu Master School

*Nationalité:* Swiss

### Expérience:

1993-présent Instructeur du Conseil suisse de la sécurité routière

1983-1991 Coureur moto professionnel

1981-1982 Instructeur moto sur le circuit de Lignières

1974-1979 Mécanicien sur Autos

### Education:

1969-1973 Apprentissage de mécanicien sur Autos

### Championnat: Championnat suisse

1977 Champion suisse en 500 cm3

1978 3 titres de champion suisse en 250cm3, 350 cm3 et 500cm3

### Championnat du monde d'endurance

1982 Champion du monde d'endurance sur une Kawasaki 750cm3

### Grand Prix / Championnat du monde de vitesse

Vainqueur du GP d'Autriche en 250cm3, vainqueur du GP de France au Castellet en 250cm3 ainsi que du GP de SPA en Belgique toujours en 250cm3.

### La Cornu Master School:

La Cornu Master School est une école de perfectionnement moto itinérante qui dispense divers cours dans le seul but d'améliorer la sécurité des motocyclistes.

Depuis sa création en 1992, ce sont plus de 15'000 personnes qui ont suivi l'un de nos cours.

Une des priorités de notre travail est le freinage.

Distance de freinage et vitesse d'impact. L'importance de connaître les interactions entre l'agilité du conducteur, le type de moto et le type de pneus dans le cadre de l'élaboration de cours ou de campagnes d'information à l'attention des motocyclistes (T6)

La plupart des motocyclistes sont de bons conducteurs. Ils sont parfaitement conscients du fonctionnement technique de leur moto et de l'importance d'une bonne adhérence des pneus à la route. En revanche, ce qu'ils connaissent moins, c'est la grande différence au niveau de la distance de freinage (en d'autres termes, la vitesse d'impact) en fonction de l'interaction entre plusieurs variables telles que le temps de réaction, le type de pneus, le type de moto, la capacité du conducteur à freiner, la vitesse, l'adhérence de la surface, etc. Afin d'élargir les connaissances dans ce domaine, une étude a été menée en Suède en 2000. Selon cette étude, la distance de freinage à partir d'une vitesse de 70 km/h varierait de 16 à 23 mètres pour différentes combinaisons de motos, de conducteurs et de types de pneus. Ce résultat se traduit par une différence au niveau de la vitesse d'impact de 42 km/h. Sans tenir compte du type de pneus ou de motos, l'on a constaté un retard moyen de 9,2, 9,9 et 10,6 m/s/s entre trois conducteurs. L'écart entre le conducteur le plus rapide et le conducteur le moins rapide au freinage était de 1,4 m/s/s. Si nous convertissons ce résultat en distances de freinage sur base d'une vitesse de 70 km/h, nous obtenons des distances de 17,7 m, 19,1 m et 20,5 m.

Une information et des formations destinées aux motocyclistes à propos de ces différences pourraient les inciter à augmenter leur sécurité en adaptant légèrement leur comportement. Si les motocyclistes achetaient toujours les types de pneus offrant la meilleure adhérence, malgré une longévité réduite de 1000 kilomètres, si les conducteurs réduisaient leur vitesse de 5-10 km/h, si les motards pratiquaient le freinage sans augmenter leur vitesse, s'ils gardaient de plus grandes distances par rapport au véhicule devant eux, etc., la sécurité de l'ensemble des motocyclistes s'en ressentirait. Les résultats de cette étude pourraient inculquer ces connaissances aux motocyclistes et les convaincre d'adapter leur comportement.

## Nom: Hans-Yngve Berg

*Organisation:* Administration nationale routière suédoise  
(Autorité suédoise d'examens)

*Nationalité:* Suédois

### Formation:

- 2001 Docteur en Philosophie (Médecine sociale et sciences relatives à la santé publique), Université de Linköping, Suède
- 1994 Maîtrise en sciences sociales (éducation), Université de Linköping, Suède
- 1992 Baccalauréat en sciences, (Ressources humaines et relations entre l'employeur et les employés), Université de Linköping, Suède

### Expérience professionnelle:

- 1997-2000 Chercheur auprès de l'institut suédois des recherches routières et des transports
- 1995-1997 Chercheur auprès de l'institut national de sécurité routière
- 1991-1995 Chercheur auprès de l'institut suédois des recherches routières et des transports
- 1986-1988 Académie navale, Armée royale suédoise, Karskrona, Suède.
- 1984-1985 Ingénieur technique chez Holmen Fiberweb, Norrköping, Suède.

### Activités:

Entre 1991 et 2000, il a surtout étudié les difficultés de jeunes conducteurs dans le trafic et comment développer le système suédois d'instruction de chauffeurs. Il est actuellement responsable pour le développement du système de formation de conducteurs auprès de la division permis de conduire et code de la route de l'administration nationale routière suédoise.

## Le projet Advanced

(17)

Advanced est un projet soutenu par l'UE visant à fournir des directives pour améliorer les techniques de conduite et la formation des motocyclistes après obtention du permis de conduire. Ce projet, étalé sur deux ans, a été réalisé dès le départ en concertation avec la FIM, de même bien sûr qu'avec les fournisseurs et d'autres représentants issus de 12 pays européens. Une étude du secteur de la formation après obtention du permis nous a permis de nous faire une idée des différents programmes de formation et de l'ampleur, de l'intérêt et des problèmes affectant le secteur à travers toute l'Europe occidentale. Ce workshop sera l'occasion idéale de présenter et d'aborder ensemble les résultats obtenus, avec l'appui d'une association établie et expérimentée dans le domaine, à savoir la KNMV (Association Royale Néerlandaise des Motocyclistes).

## Nom: Nick Sanders

*Organisation:* CIECA

*Nationalité:* Britannique

### Activités actuelles:

- Coordinateur du projet de l'union européenne Advanced sur les cours de perfectionnement pour les automobilistes et motocyclistes
- Manager du projet de l'union européenne sur l'évaluation des projets pilotes concernant la formation de base. Ce projet débutera sous peu et sera administré par la CIECA.

### Formation:

- Gestion de Politique européenne
- Relations internationales et administration

## Atelier Advanced

(T7)

Depuis 15 ans, M. Frits Lindeman (35) est impliqué de manière intensive dans les domaines du trafic, formation et sécurité routière. Débuté comme instructeur de conduite, il a vite constaté que sa passion était la moto. Outre que les autres catégories, il s'est spécialisé dans l'apprentissage des techniques de la moto. En tant que membre de la commission trafic et du groupe de travail éducation et en tant qu'instructeur du KNMV (Association Royale Néerlandaise des Motocyclistes), il s'est engagé pour des motocyclistes mieux formés et mieux pourvus et pour le support des intérêts du motocycliste en général.

Il a participé à de nombreux groupes de travail et de conseil, dont : le réseau FIM ERT, IMSC 2001, Veiligheid Motorrijders Rijkswaterstaat, Manœuvres spéciales du CBR et le projet Advanced de la CIECA. Actuellement il travaille pour la police dans la région d'Utrecht. M. Lindeman suit actuellement des cours de sécurité routière et mobilité à l'école supérieure NEA.

L'atelier abordera la formation des motocyclistes après l'obtention du permis de conduire et comment elle peut contribuer à la sécurité routière en général et la sécurité du motocycliste en particulier. L'atelier portera sur les recommandations formulées par le projet Advanced de la CIECA et comment ces recommandations peuvent contribuer à une meilleure sécurité routière.

## Nom: Frits Lindeman

*Organisation:* KNMV, Police région d'Utrecht

*Nationalité:* Néerlandais

### Expérience professionnelle:

- Instructeur de conduite automobile
- Spécialisé dans l'apprentissage des techniques de la moto
- Instructeur VRO

### Activités:

- M. Lindeman suit actuellement des cours de sécurité routière et mobilité à l'école supérieure de la NEA.
- Membre de la commission circulation routière et du groupe de travail éducation
- Objectifs: des motocyclistes mieux formés et mieux pourvus et, plus en général, le support des intérêts du motocycliste.
- Réseau FIM ERT
- IMSC
- Veiligheid Motorrijders Rijkswaterstaat en 2001
- Manœuvres spéciales du CBR en 2003
- Le projet Advanced de la CIECA

## Le rôle des CD-ROM dans la formation à la perception du risque chez les motocyclistes (T8)

La formation moto de base consistait autrefois à rassembler les techniques de base pour le contrôle de la machine et la promotion de techniques commerciales idéalistes et sûres. Des formations continues ont développé ces techniques sur des pistes de course ou sur la voie publique.

Jusqu'à aujourd'hui a existé l'idée communément répandue que l'expérience ne s'acquiert pas uniquement sur la voie publique, et que si le motocycliste survit, il peut encore apprendre après les techniques cognitives nécessaires pour reconnaître et éviter les situations dangereuses.

La perception du risque est considérée comme une composante essentielle du développement de techniques de conduite sûres et une simulation sur ordinateur pourrait offrir une solution pour développer ces compétences cognitives en évitant les risques liés à une formation dans la circulation. Les CD-ROM peuvent aider les motocyclistes à percevoir les dangers, en leur apprenant comment scanner leur environnement, comment prendre des décisions, comment balancer les différentes composantes de la conduite à moto et comment partager leur attention.

Ce workshop a pour but d'examiner le rôle des CD-ROM en tant qu'outil à la formation aux techniques de perception du risque et utilisera, à titre d'exemple, le CD DriveSmart de la Transport Accident Commission (Commission des Accidents de Transport). DriveSmart a été développé à l'attention des automobilistes et motocyclistes jeunes ou débutants au terme d'une étude de trois ans au Centre de Recherche des Accidents de la Monash University (MUARC) et grâce à l'utilisation de simulateurs de conduite.

### Nom: R. Smith

Organisation: Motorcycle Safety Services

Nationalité: Australien

### Expérience professionnelle:

- 1999-2002 Consultant pour VicRoads (Autorité d'examens au Victoria, Australie)
- Audits de routes où se produisent régulièrement des accidents de moto.
  - De développer et tester des différents formations de motocyclistes
- 1999 Organisation d'une première conférence pour motocyclistes sur la perception des risques à Melbourne.
- 1996-1999 Envoyé pour 2,5 ans au centre de recherche d'accidents de la "Monash University" pour y coordonner une étude sur les motos.
- 1990-1996 Consultant de moto pour VicRoads et instructeur de moto en chef pour la formation et l'examen pour examinateurs et instructeurs dans le cadre du programme de formation de motocyclistes de VicRoads.

### Autres:

- Le développement d'une nouvelle méthode électronique pour la formation et l'examen de moto.
- Recherches et reconstructions relatives aux accidents de moto.
- Journaliste free-lance.
- Prendre soin des formations de motocyclistes
- De développement du système actuel d'offre de formation au Victoria.
- Introduction du MLST actuel.
- La création du service de sécurité pour motos.

### Positions:

- Président de l' « Australian Rider Trainers Association » (Association australienne d'instructeurs de moto)
- Membre du « Victorian Motorcycle Advisory Council" (Conseil consultatif de moto de Victoria)
- Membre de l' "Australian College of Road Safety" (Association australienne de sécurité routière)
- Manager de « Motorcycle Safety Services" (Services de sécurité pour motos)

## Introduction du test de perception du danger en Grande-Bretagne (T8)

Ce document a pour but de justifier la décision d'intégrer le test de perception du danger dans l'examen théorique de conduite avant de passer à la description proprement dite du test. Nous vous donnerons un aperçu des progrès déjà réalisés, de même que du travail qui reste encore à accomplir avant d'aborder la stratégie de formation sous-jacente.

### Motivation

La décision d'intégrer le test de perception du danger dans l'examen de conduite théorique repose sur les principes de prévention routière, sur les résultats de recherches et sur la conviction que les élèves-conducteurs peuvent développer les aptitudes nécessaires par une formation spécialisée.

### Nom: T. Wedge

Organisation: Driving Standards Agency (Autorité britannique d'examens)

Nationalité: Britannique

Expérience professionnelle:

1997-présent Assistent du manager en chef d'examens  
Responsabilités:

- Contrôle de la qualité et du niveau des examens pour le permis de conduire
- Fournir des conseils techniques sur tous les aspects concernant la formation du conducteur et les examens pour le permis de conduire
- Une expérience considérable dans implémentation des initiatives de sécurité routière et l'analyse et traitement des données obtenues après les examens.

1984-1997 Examineur, chef examinateur au pays de Galles méridional, membre de l'association des « Cardington staff trainers », qualifiés pour donner des formations dans toutes les catégories et faire passer le « Cardington Special Test »

- Lors de la révision de l'examen pratique (une recherche menée par les laboratoires de transport TRL) M. Wedge était un membre actif dans plusieurs groupes de conseil du département des transports du gouvernement régional.
- Il a coordonné les différents contributions des départements de sécurité routière de DTLR, DSA et TRL et en 1999, il a apporté sa contribution à l'introduction des modifications de l'examen pratique.

Dés 1997 actif dans le développement d'un test sur la perception des risques en Grande Bretagne

Dés 1999 chef du département qui est à la base du test sur la perception des risques

- Membre de l'association des officiers de sécurité routière

Au cours de ces dix dernières années, les nouvelles technologies, liées aux obligations réglementaires, ont permis le développement d'un large éventail de vêtements de protection pour les motocyclistes.

Auparavant, les motocyclistes ne disposaient que d'un seul type de tenue vestimentaire, à savoir la tenue en cuir, soit sous la forme d'une combinaison de course, soit taillée plus spécifiquement pour le grand tourisme. Ce type de tenue a toujours été très populaire en Europe septentrionale, plus spécialement en Allemagne, aux Pays-Bas et en Scandinavie. Les conducteurs cherchant à se protéger des conditions climatiques peu clémentes devaient alors enfiler une protection par-dessus leur tenue - bien qu'il existe un nombre limité de combinaisons en cuir "waterproof".

Dans d'autres pays, plus particulièrement au Royaume-Uni, la tendance était au port du vêtement imperméable, généralement avec intérieur thermique, au-dessus des vêtements de tous les jours, offrant très peu de protection en cas d'accident.

Ces dernières années, on a vu apparaître une série de vêtements composites conçus pour protéger le motard des mauvaises conditions météo mais n'offrant que peu de protection dans l'éventualité d'un accident. Ces vêtements sont relativement bon marché à la production (surtout s'ils sont conçus en Europe et aux Etats-Unis, mais fabriqués en Asie). Ceux-ci ont fait l'objet de campagnes de marketing agressives, vantant toujours leurs qualités en matière de protection. Depuis l'introduction dans le droit européen de la Directive sur les Equipements de Protection Individuelle, les autorités européennes ont longuement discuté pour déterminer si ce type de vêtement (essentiellement destiné à un usage privé) correspondait ou non aux nouvelles normes européennes. Un compromis entre l'industrie, les consommateurs et la Commission de l'UE a conduit à une certification des éléments de protection, mais pas des vêtements dans leur ensemble. (Bien qu'il existe désormais des normes couvrant plus que les seuls éléments de protection, celles-ci ne seront probablement appliquées que par les fabricants spécialisés s'adressant aux utilisateurs professionnels comme la police).

Un problème additionnel se posait suite à la confusion causée par la commercialisation de vêtements "de type motard", non conçus pour les motocyclistes mais bien plus pour les adeptes de la mode.

Toutes ces évolutions poussent le consommateur averti à se poser des questions. En particulier (étant donné le coût élevé des vêtements), pourquoi les normes ne sont-elles pas plus strictes? Pourquoi le niveau de protection imposé par l'UE est-il si limité sur des produits aussi onéreux ?

Enfin, beaucoup s'inquiètent de la quantité de vêtements commercialisés illégalement, censés pourtant être conformes aux normes alors qu'ils ne le sont pas du tout. D'importantes saisies effectuées par les instances officielles responsables du respect des normes en matière de commercialisation (au Royaume-Uni) portent à croire que certains fabricants trompent les consommateurs.

#### Carrière moto

- Motocycliste depuis 1968; Courses 1977-1980.
- Membre du conseil d'administration de la British Motorcyclists Federation Rider Training Scheme
- Président du groupe de travail mobilité et sécurité de l'UEM (Union Européenne de Motocyclisme - L'union continentale de la FIM).
- Membre de la commission mobilité, transports, sécurité routière et relations publiques de la FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme).

#### Formation:

- Licencié en Droit, Université de Londres

#### Carrière professionnelle:

- Sergent de police, Thames Valley Police, R.U.
- Travaille actuellement dans une unité spéciale comme directeur de la sécurité communale.

## La perception du risque, l'approche théorique (T10)

### Nom: Dries Hop

#### Expérience professionnelle:

- Pratique de police
- Enseignant formation de conduite à l'école de conduite de la police
- Coordination et assistance des formations moto à l'école de conduite de la police
- Division de formation de circulation routière
- En charge des formations techniques
- Enseignant / chercheur dans le domaine de l'analyse technique d'accidents (en particulier l'investigation des accidents avec tout genre de bicycle)

#### Formation:

- Formation technique automobile
- Formations à la conduite (intensives) à l'école de conduite de la police

#### PIVM:

L'institut des transports et de l'environnement de la police (Politie Instituut Verkeer en Milieu) où Dries travaille est le centre de formation et de connaissance de la police néerlandaise sur les domaines de trafic, environnement et tâches de conduite de genre policier.

Le PIVM vise à étudier les aspects stratégiques, tactiques et opérationnels des tâches de conduite. Les formations sont réalisées par des teams régionaux, qui à cet effet utilisent le circuit multi-fonctionnel de Lelystad.

Sur base de l'input des corps de police, le groupe de développement d'enseignement constamment cherche à renouveler et actualiser ses formations. Un ensemble de connaissances et d'éducation de haute qualité reste ainsi à la disposition de la police. Le centre d'informations et d'expertise permet l'échange d'informations professionnelles par un réseau digital. Des questions tirées à la pratique sont répondues on-line par le help desk. Sur le plan international, le PIVM prend aussi soin des programmes d'éducation.

Un séminaire expliquant les évolutions technologiques importantes relatives au casque, ainsi que les conséquences du port du casque en termes de sécurité pour son utilisateur. Les débats porteront également sur la philosophie de Arai en matière de protection de la tête et l'importance d'un bon casque.

### Nom: Hans van der Ree

*Position:* Manager du département technique

*Spécialisation:* Technique.

Responsable pour le contrôle technique du casque, séminaires techniques, formation technique du personnel, des concessionnaires et des importateurs.

Responsable de la connaissance technique de tous les collaborateurs du service racing, concessionnaires, etc

- Exposé sur la création du groupe de projet MMvG et sur sa procédure et exposé sommaire des exigences.  
**Sander Bison.**
- Exposé sur les possibilités techniques moto.  
**Rob Janssen.**
- Exposé sur les orthèses et les prothèses pour motocyclistes.  
**Wilfred Mijnheer.**
- Exposé sur la formation de conduite et démonstrations moto (adaptées).  
**Theo Koops.**

### Rob Janssen

Allround Technical Assist. Rob est le coordinateur du groupe de projet "Mobilité à moto pour personnes à mobilité réduite" (MMvG). Il a pratiqué la moto et a travaillé dans le secteur moto. Technicien expérimenté, il s'est spécialisé tout particulièrement dans l'adaptation des motos, avec ou sans side-car.

### Wilfred Mijnheer

Wilfred est orthopédiste au sein de la société Stel (Vries, Pays-Bas) et c'est en cette qualité qu'il a rejoint le groupe de projet. Son hobby étant la moto, il connaît très bien la problématique des motocyclistes handicapés. Il est spécialisé dans la fabrication d'orthèses et de prothèses spécialement conçues pour les motocyclistes.

### Theo Koops

Centre d'éducation routière Koops. Theo est instructeur de conduite toutes catégories, et est en particulier spécialisé dans la formation en conduite moto (en solo ou avec side-car) pour motocyclistes à mobilité réduite. Outre sa participation au groupe de projet, il assume la fonction de coordinateur auprès de la KNMV. C'est en cette qualité qu'il assure un encadrement de qualité de collègues instructeurs. Il y dispense personnellement les formations de conduites continues, aussi bien pour motos solo qu'avec side-car.

### Sander Bison

CBR. Participe au groupe de projet en tant que spécialiste de l'aptitude à la conduite pratique. C'est en cette qualité qu'il est responsable du respect de la législation et des règles relatives à l'aptitude à la conduite. Il a dans le passé acquis une solide expérience tant en conduite solo qu'avec side-car, alors qu'il travaillait au département Trafic de la police communale d'Amsterdam.

Nom: Rob Smith

Organisation: Motorcycle safety services

Nationalité: Australien

Le Rapport Hurt édité en 1981 a identifié 3 aptitudes clés de conduite à moto, indispensables pour éviter les accidents:

- 1 Freiner
- 2 Dévier
- 3 Prendre les virages

Depuis, les instructeurs de formations moto tentent d'enseigner ces techniques à leurs élèves afin d'améliorer la sécurité. Hélas, les méthodes utilisées sont souvent inexactes et, pis encore, les instructeurs manquent cruellement d'objectivité dans leur évaluation.

En 1993, l'État de Victoria (Australie) a introduit le Motorcycle Licence Skill Test (MLST). Il s'agit d'un système de contrôle consistant en un examen électronique officiel. Il permet d'évaluer la vitesse à laquelle les motocyclistes abordent les virages ainsi que leur façon de réagir face aux dangers. Les exercices incluent les 3 aptitudes clés de conduite abordées ci-dessus. Cette technique combine une méthode d'évaluation plus objective de la technique du motocycliste avec un aspect plus pratique sur le plan administratif et la sécurité. Depuis lors, quelque 72.000 motocyclistes ont obtenu leur permis de conduire via le MLST.

Il existe actuellement une nouvelle version du MLST appelée Motorcycle Operator Training Assessor. Elle reprend les avantages de l'ancien test, auxquels sont venus s'ajouter une plus grande fiabilité, une formation plus intensive et un potentiel d'évaluation.

Les avantages et inconvénients de la nouvelle méthode feront l'objet de discussions. L'atelier prévoit également des démonstrations pratiques du matériel utilisé lors du test.

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (Association nationale des fédérations des moniteurs de conduite, asbl); Gerhard von Bressendorf, Günter Luppert, Theodor Heinemann

Lors de l'atelier, la mise en oeuvre prochaine, en Allemagne, des changements décrits dans l'annexe II sera présentée et décrite de manière détaillée. D'autre part, l'évaluation des erreurs fera l'objet d'une présentation.

#### Exercices de conduite de base des catégories A et A1

1	Effectuer un slalom au pas (5 x 3,5 m d'écart)	O
2	Freiner avec décélération maximale	O
3	Manœuvre d'évitement sans décélération	O
4	Manœuvre d'évitement après décélération	O
5	Slalom (4 x 7 m d'écart)	dans le cadre A
6	Slalom long (4 x 9m / 2 x 7m d'écart)	de ces 2 exercices
7	Conduite rectiligne au pas	dans le cadre A
8	Stop and Go	de ces 2 exercices
9	Effectuer un mouvement giratoire (4,5 m de diamètre)	
<b>Total des exercices de conduite de base à exécuter</b>		<b>6</b>

O = obligatoire / A = un exercice au choix

Les exercices n'ont pas encore reçu l'aval officiel et sont en phase de planification.

#### Nom: G. von Bressendorf

Organisation: Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (Fédération allemande des Auto-écoles)

Nationalité: Allemand

#### Aperçu:

- Depuis 1999 Président suppléant de la Fédération Européenne des Auto-écoles (EFA)
- Depuis 1995 Membre du conseil d'administration de la Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V. (Académie allemande d'instructeurs)
- Membre du conseil d'administration de la Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. (Conseil allemand de sécurité routière)
- Depuis 1994 Président de la Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
- Depuis 1988 Membre du conseil exécutif de la Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
- Depuis 1981 Président de la Landesverbandes Bayerischer Fahrlehrer e. V. (Association des auto-écoles de Bavière)
- Depuis 1978 Auteur de plusieurs manuels d'instructeurs
- Coauteur de films éducatifs concernant la formation de conduite
- 1967 Propriétaire d'une auto-école
- Depuis 1962 Instructeur toutes catégories
- 1958-1964 Service militaire

L'annexe 2 de la Directive européenne 2000/56 expose les modifications apportées à l'examen moto en Europe. Ces changements doivent entrer en vigueur en octobre 2005. L'objectif est d'augmenter la sécurité routière. Les motocyclistes sont extrêmement vulnérables, les statistiques européennes sur les accidents le prouvent, ce qui implique que les motocyclistes doivent apprendre à utiliser leur véhicule de manière adéquate afin d'éviter toute implication dans des accidents avec d'autres usagers de la route. Les changements que l'on propose d'apporter aux examens, tels que décrits dans l'annexe, semblent constituer une méthode efficace afin de garantir que les motocyclistes suivent une formation adaptée, se montrant ainsi disposés à adopter une conduite sûre. Les changements à l'examen de conduite garantiront que les motocyclistes utilisent leur véhicule de manière adéquate, tant à vitesse réduite qu'à grande vitesse.

Les présentations proposées lors de cet atelier retraceront tout d'abord les changements conformes à la nouvelle Directive et feront ensuite la lumière sur la mise en oeuvre de ces changements dans les différents pays (Grande-Bretagne, France, Pays-Bas et Suède). Après ces présentations théoriques, les différents pays feront des démonstrations pratiques des nouveaux exercices spéciaux. Ensuite, les participants pourront tester personnellement (sur leurs propres motos) les exercices mis en oeuvre et ayant fait l'objet de démonstrations.

**Nom: R. Cummins**

*Organisation:* Driving Standards Agency (Autorité britannique d'examens)

*Nationalité:* Britannique

**Expérience professionnelle**

*1996-présent* Manager principal des examens

Compétences:

- Responsable de la qualité et du niveau de l'examen de permis de conduire, du registre des instructeurs agréés, de la formation de base obligatoire pour motocyclistes (CBT), du registre pour instructeurs de poids lourds et de parcs automobiles ; supervise tous les examinateurs qui ne relèvent pas de la DSA.

*1991-1996*

Assistant du manager principal des examens  
Chef suppléant de la région Nord  
Manager des opérations aux Midlands

*1988-1991*

Examinateur en chef

*1983-1987*

Instructeur des cadres

*1977-1983*

Examinateur

**Autres activités**

- Membre du groupe de conseil de la CIECA
- Participe à la réalisation aux objectifs de la DSA de réduction du nombre d'accidents chez les jeunes conducteurs et conducteurs débutants; ces objectifs d'inscrivent dans le cadre du programme national du DTLR concernant la diminution des accidents mortels d'ici 2010.

**Nom: N. E. Torgå**

*Organisation:* Administration nationale routière suédoise (Autorité suédoise d'examens)

*Nationalité:* Suédois

**Expérience professionnelle:**

- Instructeur d'auto-école (6 années)
- Examinateur (24 années)
- Chef de Bureau (1 année)

**Autres:**

- Développement des questions pour l'examen théorique (7 années)
- Responsable de la formation des examinateurs pour motocyclistes (8 années)
- Responsable de la formation des instructeurs pour motocyclistes (6 années)

**Nom: H. Schipper**

*Organisation:* CBR

*Nationalité:* Néerlandais

**Expérience professionnelle**

*2000-présent* Enseignant pour la formation professionnelle de la CBR, spécialisé dans la catégorie A

*1990-2000*

Examinateur des catégories B, B+E, A et AA, auprès de la CBR, région est

*1977-1990*

Police motorisée de Overijssel, division de circulation routière

Lors du workshop ABS, les participants pourront évaluer personnellement ce que veut dire exactement le concept du freinage d'une moto équipée du système ABS. Ils en jugeront non seulement sur la base de tests de freinage traditionnels, mais aussi dans des conditions difficiles. Ils auront en outre l'occasion de tester les autres systèmes de freinage avancés, tels que le Dual Combined Break System (DCBS) combiné ou non avec des tests ABS. En appliquant un système de freinage combinant l'ABS et le DCBS, des accidents de moto mortels pourraient dans certains cas être évités.

Etant donné que le KNMV travaille, en tant que Fédération de Motocyclisme, au développement de formations continues de conduite, l'association des motocyclistes est régulièrement sollicitée pour participer à de nombreux organes de concertation afin de discuter de la sécurité, ou plutôt de l'insécurité des motocyclistes et tenter de trouver des solutions. En outre, les instructeurs KNMV-VRO sont à leur tour régulièrement sollicités pour tester des mesures infrastructurelles telles que le dos d'âne dynamique et le marquage au sol dynamique. Ainsi, le KNMV souhaite être impliqué de manière pro-active dans le développement de nouveaux outils de réglementation du trafic en offrant, outre une bonne formation en conduite, la possibilité d'éviter les situations insécurisantes pour les motocyclistes.

#### Nom: Arjan Everink

Organisation: KNMV

Nationalité: Néerlandais

#### Expérience professionnelle:

- Propriétaire d'une moto-école spécialisée
- Instructeur KNMV-VRO
- Travaille chez la KNMV à la division formation. Il est responsable de la coordination et du développement de différentes formations après l'obtention du permis de conduire

#### Activités:

M. Everink suit actuellement des cours de sécurité routière et mobilité à l'école supérieure pour transports et logistiques de la NEA.

Une brève présentation de la formation élémentaire obligatoire du DSA avec, à l'arrière-plan, des images de la nouvelle vidéo de formation. L'objectif est de fournir un aperçu de l'FEO, de ses débuts jusqu'aux évolutions connues à ce jour.

Des démonstrations pratiques seront ensuite organisées sur les nouveaux modules de l'FEO, parmi lesquels les nouveaux manœuvres spéciaux.

#### Nom P. Collis

Organisation: Driving Standards Agency (Autorité britannique d'examens)

Nationalité: Britannique

#### Expérience professionnelle

2001-présent Instructeur en chef du centre de formation et de développement à Cardington, Bedfordshire  
Responsabilités:

- Supervision de l'organisation pratique et direction des cours de formation
- Supervision et monitoring de tous les aspects de la formation professionnelle
- Evaluation de la qualité, de la cohérence et des normes
- Identifier les besoins de formation des instructeurs et élèves

• Apporter les instruments pour la conception de nouveaux cours et le développement de formations existantes

1996

Instructeur permanent des cadres

1990

Instructeur occasionnel des cadres à Cardington

- Qualifié pour donner cours aux examinateurs et conducteurs pour automobiles, motos, camionnettes et bus

1985-1995

Examinateur de conduite, toutes catégories, région Londres-Nord

- Spécialisé dans l'évaluation d'instructeurs de la formation de base obligatoire pour motocyclistes
- a fait partie d'une équipe plus réduite d'instructeurs dirigeant le 'Cardington Special Test' for Approved Driving Instructors, faisant partie intégrante de leur évolution professionnelle permanente

**Nom: G. Shaw**

*Organisation:* Driving Standards Agency (Autorité britannique d'examens)

*Nationalité:* Britannique

**Expérience professionnelle :**

- DSA, Division qualité technique
- Responsabilités:
- Contrôle de la qualité et du niveau de l'examen de permis de conduire
- Fournir des conseils techniques concernant tous les aspects de la formation et de l'examen de permis de conduire auto et moto
- Participation à plusieurs projets dont la formation d'instructeur de parc automobile et la conduite respectueuse de l'environnement
- Introduction d'un registre non-obligatoire pour chauffeurs PCV et renouvellement de l'examen pour motocyclistes.  
Examineur en chef pour la région orientale et les Midlands.  
Agent de la police routière à Staffordshire, spécialité examens permis de conduire, investigations d'accidents et initiatives de sécurité routière.  
Chef de région d'une grande auto-école, responsable de la création et la mise en oeuvre des formations.
- Membre des "Cardington staff trainers", qualifiés pour donner des formations dans toutes les catégories et faire passer le « Cardington Special Test »
- A joué un rôle important dans l'introduction du contrôle des formations par la DSA après obtention du permis de conduire
- Membre du groupe de travail de formation pour véhicules prioritaires.

**La position de l'examineur pendant l'examen pratique****(P7)**

Un atelier consacré à la position de l'examineur et aux avantages et inconvénients des systèmes utilisés dans ces pays (Au Pays-Bas l'examineur suit le candidat en voiture; en Norvège l'examineur se trouve sur la même moto que le candidat, en Suède l'examineur suit le candidat à moto).

N'oubliez pas d'indiquer sur votre formulaire d'inscription les ateliers qui vous intéressent. Ceci nous aidera à déterminer la fréquence à laquelle chaque atelier doit être proposé.

Les participants aux ateliers seront déterminés en fonction de leur ordre d'arrivée (la plupart des ateliers pratiques auront un nombre maximum de participants).

**Nom: T.J.A. Blauwhof**

*Organisation:* CBR

*Nationalité:* Néerlandais

**Expérience professionnelle:**

- 1995-présent Enseignant de la formation professionnelle de la CBR, spécialisation A,
- 1989-1995 Examineur catégories A et B, CBR région ouest-nord
- 1990-1992 Enseignant auprès de l'institut de police à Apeldoorn, toutes catégories
- 1984-1990 Instructeur de conduite à l'auto-école de la police communale de Noordwijkerhout, toutes catégories

**Nom: P. de Haan**

*Organisation:* CBR

*Nationalité:* Néerlandais

**Expérience professionnelle**

- 2000-présent Enseignant de la formation professionnelle de la CBR (Spécialisation A, depuis septembre 2002)
- 1981-1994 Examineur B et B+E, CBR région est
- 1994-1996 Police régionale de Kennemerland
- 1996-2000 Police communale Haarlemmermer

**Nom: L. Per-Olof Nilsson**

*Organisation:* SNRA, Swedish National Road Association (Autorité suédoise d'examens)

*Nationalité:* Suédoise

**Expérience professionnelle:**

- Directeur du département formations et examens de conduite
- Responsable du bureau formations et examens de conduite
- Examineur
- Instructeur dans une auto-école

**Autres responsabilités:**

- Formation des examinateurs moto de la région
- Formation des instructeurs moto

**Nom: J. J. Jansen**

*Organisation:* CBR

*Nationalité:* Néerlandais

**Formation:**

- 1999 Examineur de conduite
- 1998 Application pour instructeur de conduite WRM
- 1991-1995 Différents cours d'anti-dérapiage et de sécurité
- 1991 Examineur pour automobiles
- 1990 VRO (motos) Institut de circulation routière de la police
- 1990 Didactique et nouvelles méthodologies d'enseignement
- 1989 Cours de perfectionnement pour poids lourds
- 1984 Instructeur moto
- 1983 Diplôme de routier
- 1978 Pilote privé
- 1976 Instructeur de conduite automobile

**Expérience professionnelle:**

- 2000-présent Coordinateur dextérité automobile, moto et motocyclette
- 1997-2000 Instructeur pour examinateurs d'automobiles et motocyclistes
- 1991-2000 Examineur des examens de conduite pour automobilistes et motocyclistes ( sous lesquels des examens pour personnes handicapées)
- 1989-1991 Instructeur moto
- 1976-1991 Propriétaire d'une auto-école / instructeur
- 1973-1976 Monteur en électronique

## FIM

Le FIM est une organisation responsable à échelle mondiale du sport moto. Le FIM regroupe six fédérations continentales et 85 fédérations nationales, ainsi que quelques organisations spécialisées. Des partenaires contractuels assurent la coordination de certains championnats sur le plan des droits de télévision, du marketing et de la promotion. Les 25 collaborateurs du secrétariat actifs au siège central du FIM sont chargés de l'administration de tous les domaines dans lequel le FIM est impliqué.

Le FIM joue également un rôle au-delà du sport moto, comme dans le tourisme par exemple: pensez à la moto en tant que véhicule de loisirs et à des sujets ayant trait à la politique publique et à la sécurité routière. En outre, le FIM participe à d'autres débats tels que l'environnement et l'évolution de la moto en général. Le FIM est représenté à Bruxelles par un intermédiaire au sein de l'Union européenne où l'on met tout en oeuvre pour lutter pour la défense des intérêts de tous les usagers de véhicules à deux roues.

Les activités sur le plan de la sécurité routière et de la politique publique sont mises en oeuvre avec la collaboration d'autres organismes moto, l'industrie moto et des (organisations pour) instructeurs et autorités d'exams.

Depuis 1996, le FIM est responsable d'un programme baptisé "The Experienced Rider Trainers Network" (un réseau d'instructeurs moto expérimentés) au sein duquel on s'échange des connaissances et la 'meilleure pratique' en matière de formations moto continues. Les membres de ce réseau participent également à BikeSafety et bénéficient le jour suivant d'une formation spéciale sur le comportement de conduite visant à réduire les risques.

## KNMV

Le KNMV est une fédération de motocyclisme, mais aussi et surtout une association qui défend les intérêts des motocyclistes. Afin de réaliser au mieux cet objectif, le KNMV est représenté dans de nombreuses structures de concertation nationales et provinciales. Etant donné que nous sommes de plus en plus tenus de répondre à une législation provenant de Bruxelles, nous sommes également actifs au niveau européen par le biais de nos canaux FIM de coordination.

La défense des intérêts des nos membres revêt de multiples facettes. Ainsi, le KNMV doit non seulement veiller à ce que le motocyclisme reste attirant et accessible, mais aussi faire en sorte que les situations infrastructurelles qui ne garantissent pas suffisamment de sécurité disparaissent. Etant donné que le KNMV détient son propre label de qualité dans le domaine des formations moto, l'association représente un partenaire auquel on réserve volontiers une place dans les divers groupes de travail qui s'occupent, aux Pays-Bas, de sécurité routière. Le KNMV a un siège à l'OVV (Overlegorgaan Verkeer en Vervoer - organe de concertation Trafic et Transport - ) du Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Ministère du Trafic et des Eaux - ) ainsi que dans la plate-forme moto nationale, au sein de laquelle diverses organisations s'occupent de la gestion des dossiers hostiles à la moto. Le KNMV est de plus représenté au sein des différents groupes de travail des ROV (Regionale Organen Verkeersveiligheid Organes régionaux sécurité routière) actifs au niveau provincial et participe également au groupe de travail Rijkswaterstaat (Ponts et Chaussées) dans lequel on étudie notamment avec d'autres TNO comment améliorer la sécurité des motocyclistes sur les autoroutes. Le KNMV apporte aux motocyclistes aide et conseil en cas de problème. Parfois, cette aide se limite à une information, mais lorsqu'il s'agit d'un dossier mettant en danger l'intérêt général des motocyclistes, il est évident que le KNMV en assure personnellement le suivi. Le lobby politique au sein de diverses instances représente également une composante importante du KNMV.

The RAI Association represents the interests of enterprises in the area of mobility. From cars to bicycles and from heavy trucks to complete garage outfits and parts. Every person in The Netherlands uses one or more products of the RAI Association members on a daily basis. Which is why it is logical that the RAI has a clearly defined profile in public life as well. The best-known events by a larger audience are exhibitions like the AutoRAI (automobile exhibition), which takes place once every two years, and the annual MotoRAI (Motorcycle show), Kampeer- en CaravanRAI (Camping and Caravan exhibition) and the FietsRAI (Bicycle show). The automotive specialist exhibitions, AutovakRAI (automotive specialists exhibition) and the BedrijfsautoRAI (European Road Transport Show) are greatly appreciated in and outside of The Netherlands.

The RAI voices the needs and interests of all those on the road and is always ready to discuss the role of mobility in The Netherlands with the government and other organizations. The RAI is one of the organizations that has contributed to the government endorsed realisation that mobility is a vital element in our society and a force behind the growing welfare. The Association does not shy away from its responsibility when faced with tricky situations. The RAI takes a position on issues and offers solutions that contribute to broader interests such as accessibility and the environment. At the same time, the RAI resists the not always well considered and responsible plans and measures that are voiced by politicians and decision-makers. For more than a 100 years, the RAI has played an active role in the realization of favourable conditions for the production and sales of transportation means and parts for the 1,100 members who together, are the providers of road transportation. The RAI story began in 1893 when agreements concerning promotional activities such as expositions were made. The first lobby action: a protest against the proposed bicycle tax, dates from three years after that.

The enterprise members of the RAI, grouped according to product in seven different departments, form a unique cluster. Nowhere in the world are so many of the branches that rely on mobility united in one organization. The collective and individual interests of all these organizations do not always point in the same direction, which is why the various departments are highly autonomous in determining their policy. A policy that defines their particular interests, even if this is the opposite to that of the other Association member. The added value of the RAI lies in bridging these gaps, by emphasizing the common goal: to keep everyone moving.

### RAI motorised two-wheeled vehicles

One department of the Association is that of motorized two-wheeled vehicles. In this group, the interests of all importers and manufacturers of motorcycles and mopeds, parts, accessories and clothing are represented.

The department focuses on a broader acceptance of the motorized two-wheeled vehicle, by both the government and society as a whole.

To achieve this, various activities are organized, such as the annual MotoRAI in Amsterdam and the organization of the Nationale MotoRijDag (National motorcycle driving day) in spring. The purpose of this day is to introduce the possibilities of motorcycles as a means of transportation to and from work to as many motorcycle owners as possible. Another activity organized by the department is the ScooterOpStap campagne (the Moped on the Road campaign), a promotional campaign giving large companies the opportunity to let their employees make a test ride on a moped for transportation use to and from work or for short business oriented trips. Throughout the year there are regular discussions with the BOVAG, KNMV, and ANWB. The department also takes part in the Motorplatform, the secretariat is a member of the European umbrella organization ACEM, a discussion partner of the government's through the Overlegorgaan Verkeer en Veiligheid (discussion group Transport and Safety) and of course communicates regularly with the relevant ministries.

All of these activities are supervised by a circle of members guided by commissions which focus on topics such as the environment, safety, mobility, education and marketing.

